



Bruxelas, 23 de novembro de 2017
(OR. en)

14841/17

Dossiês interinstitucionais:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

RELATÓRIO

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Conselho

n.º doc. Com.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Assunto: Pacote de mobilidade I

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor

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

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

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias

– Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

Em 31 de maio de 2017, a Comissão adotou as quatro propostas como parte da primeira vaga do pacote de mobilidade. Seguiu-se uma apresentação ao Conselho em 8 de junho de 2017 (ponto "Diversos").

As propostas têm por objetivo geral um melhor cumprimento das regras sociais e de mercado através da clarificação, da simplificação e de disposições de controlo aperfeiçoadas. Eis as principais abordagens de cada uma das propostas:

- Acesso à atividade e ao mercado: reforçar e harmonizar as condições de estabelecimento e criar uma cooperação mais eficaz entre os Estados-Membros a fim de lutar contra as chamadas empresas "de fachada"; alargar a concessão de licenças obrigatórias para veículos comerciais ligeiros; rever e simplificar as restrições à cabotagem e estabelecer normas de controlo conexas; avançar para documentos eletrónicos;
- Períodos de repouso e tacógrafo: introduzir alguma flexibilidade na repartição dos períodos de repouso semanais para permitir uma certa concentração de três em três semanas; combinar esta flexibilidade com a obrigação clara dos operadores de fornecerem ao condutor um alojamento adequado e pago fora da cabine, incluindo a possibilidade de regressar a casa regularmente; obrigar o condutor a registar as passagens nas fronteiras no tacógrafo para facilitar o acompanhamento das normas sociais e das regras de cabotagem;
- Destacamento de trabalhadores do setor do transporte rodoviário e diretiva de execução: clarificar a aplicação dos princípios do "destacamento de trabalhadores" estabelecendo um tempo mínimo que o condutor terá de passar num Estado-Membro (três dias por mês no caso do transporte internacional) para serem aplicáveis as regras relativas ao salário mínimo local e às férias anuais; melhorar o cumprimento através de listas de verificação específicas para os controlos na estrada, através de um método harmonizado de classificação dos riscos e da aplicação da diretiva tempo de trabalho às pessoas sujeitas a um controlo obrigatório;
- Veículos de aluguer: aligeirar as restrições à utilização de veículos de aluguer no transporte internacional.

O Grupo dos Transportes Terrestres analisou as propostas em 17 ocasiões entre 1 de junho e 6 de novembro de 2017. Todas as delegações formularam reservas gerais de análise; o debate de temas específicos, por conseguinte, reuniu uma quantidade variável de intervenções e posições. As delegações DK, PL e UK formularam reservas de análise parlamentar. A delegação NL fez referência a uma avaliação de impacto que estava a decorrer a nível nacional.

Em 13 e 21 de junho de 2017, as delegações debateram os estudos das avaliações de impacto que acompanham as propostas, reservando-se o direito de aduzir mais observações numa fase posterior. Em relação ao pilar social, as delegações reconheceram, de um modo geral, a qualidade da avaliação de impacto. Várias delegações, porém, criticaram os pressupostos em relação aos custos relativos à aplicação das regras de "destacamento de trabalhadores " no transporte internacional. Essas delegações consideraram também que o ónus dos controlos aumentaria ainda mais através dos novos requisitos sobre o tempo de repouso. Algumas delegações questionaram também a exequibilidade do repouso semanal regular fora dos veículos se não existir um número suficiente de espaços de estacionamento securizados. Outras consideraram que a existência de regras mais flexíveis em matéria de períodos de repouso poderia ter implicações negativas para a segurança rodoviária.

No que respeita ao acesso ao mercado, as delegações concordaram com o estudo da avaliação de impacto da Comissão, segundo o qual uma das principais lacunas consiste na dificuldade prática de controlar as regras de cabotagem, tendo algumas delas sublinhado que o ónus dos controlos na prática recai sobre os pouquíssimos Estados-Membros onde é efetuada a maior parte da cabotagem. Algumas delegações manifestaram dúvidas de que a reformulação das regras de cabotagem se justificasse pela quantidade de operações ilegais que se calcula não ser muito elevada em termos relativos. Essas delegações discordaram da afirmação de que a simplificação prevista das regras garantiria, em grande medida, o *statu quo* da quantidade de operações de cabotagem, já que alguns dos cálculos apresentados apontam para uma diminuição da atividade. Defenderam uma opção que alie um aumento das normas sociais à abertura do acesso ao mercado. Outro grupo de delegações foi de opinião contrária e predisse um aumento considerável da atividade de cabotagem, incluindo o problema da cabotagem sistemática, que considerou inadequado, já que as normas sociais variam consideravelmente em toda a UE.

Referindo-se ao estudo da avaliação de impacto sobre o acesso à profissão, um número considerável de delegações considerou insuficiente a base aplicável aos requisitos para a obtenção de licença para veículos comerciais ligeiros. Algumas foram mais longe, considerando que o estudo não tinha provas para apoiar a necessidade de regulamentar os veículos comerciais ligeiros a nível da UE. A maioria das delegações apoiou a abordagem de reforçar os requisitos de estabelecimento e de limitar a possibilidade de definir mais requisitos de acesso a nível nacional. Alguns Estados-Membros declararam-se preocupados com a proposta de abolição dos critérios nacionais suplementares, evocando um impacto negativo ao nível nacional específico.

Por último, em relação aos veículos de aluguer, as delegações reconheceram o impacto positivo que se espera com a penetração deste tipo de veículos no mercado, mas várias delas salientaram que seria necessária uma análise suplementar dos eventuais efeitos negativos. Essas preocupações diziam respeito a uma possível erosão fiscal e à controlabilidade – tanto no que respeita às restrições ainda existentes à circulação de veículos de aluguer como às operações de cabotagem. Algumas delegações não estavam convictas do argumento de que um mercado mais eficaz para o aluguer de veículos teria certamente um impacto positivo no ambiente.

II. CENÁRIOS DE COMPROMISSO DA PRESIDÊNCIA

a) Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Veículos comerciais ligeiros

Em relação à regulamentação do acesso à profissão para os operadores de veículos comerciais ligeiros, a Presidência propôs um compromisso que consiste nos seguintes elementos:

- Só ficariam abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva os operadores que operam **a nível internacional** com VCL cujo **peso** esteja compreendido entre [2,5-2,8t] e 3,5t, já que a principal preocupação dos Estados-Membros se prendia com o facto de esses veículos passarem a ter maior visibilidade no mercado do transporte rodoviário internacional. A definição de um peso mínimo evitaria que se tivesse de abranger uma quantidade muito grande de mais veículos e operadores sem presença no mercado do transporte internacional. Tal resolveria as preocupações de proporcionalidade, evitando encargos administrativos desnecessários para os operadores que utilizam carrinhas do tamanho de um veículo de passageiros. Foi proposto um limiar entre 2,5 e 2,8 toneladas.

- Os operadores que pretendam efetuar operações de transporte internacional com um VCL acima do limiar de peso têm de requerer uma **licença da UE**. A autoridade emissora é obrigada a especificar nas cópias autenticadas que estas são emitidas para um veículo ou um conjunto de veículos entre [2,5-2,8t]-3,5t, por forma a evitar que sejam contornadas as regras sobre a capacidade financeira que são mais exigentes para os veículos pesados.
- Aos VCL aplicar-se-iam os quatro **critérios de autorização** – estabelecimento estável, idoneidade, capacidade profissional e capacidade financeira. Esta abordagem estabeleceria condições de concorrência equitativas para os operadores do transporte internacional, bem como para os operadores de VCL e para os de frotas mistas; estes últimos já têm de cumprir a totalidade dos quatro critérios.
- A Presidência propôs também certas **medidas transitórias** em relação à aplicação dessas novas regras a fim de dar tempo suficiente aos Estados-Membros para criarem os sistemas administrativos para a concessão de licenças aos operadores de VCL e para estes cumprirem as novas regras.

Critérios de estabelecimento e requisitos nacionais suplementares

A Presidência propôs um compromisso que facilita à proposta da Comissão abolir a possibilidade de os Estados-Membros acrescentarem requisitos a nível nacional para a concessão de licenças, o que proporcionaria transparência em toda a UE em relação ao acesso à profissão. Poderá ter de se atender a determinadas especificidades nacionais sobretudo em relação aos critérios de estabelecimento, pelo que a Presidência propôs o aditamento de uma lista de critérios de estabelecimento voluntários que os Estados-Membros podem exigir para além dos obrigatórios, se assim o desejarem.

Além disso, a Presidência propôs algumas formulações mais concretas em relação aos critérios de estabelecimento (por ex.: substituindo "ativos" e "pessoal" por "veículos" e "condutores") e propôs o aditamento de outros dois, a saber: as empresas têm de estar inscritas num registo nacional de atividades económicas e estar sujeitas a impostos no Estado-Membro de estabelecimento.

Capacidade financeira

A Presidência propôs que, no caso de uma frota mista, aos VCL se aplicassem requisitos financeiros mais baixos semelhantes aos aplicáveis às empresas que utilizem apenas VCL. Tal garantiria a igualdade de tratamento entre os operadores sempre que utilizam VCL. A Presidência propôs ainda que este requisito se aplicasse apenas aos veículos com menos de 3,5t, mas não ao conjunto de veículos, já que, caso contrário, o cumprimento dessas regras seria complicado.

Em relação à prova de capacidade financeira, a Presidência propôs que se mantivesse o quadro jurídico existente em que pode ser exigido o requisito de uma garantia bancária ou de um seguro, à escolha da administração, e não apenas no caso de não estarem disponíveis as contas anuais certificadas, como proposto pela Comissão.

b) Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Operações de cabotagem

Por uma questão de clareza, a Presidência propôs que se definisse claramente no texto jurídico o início da operação de cabotagem. A definição proposta permitiria que o início das operações de cabotagem ocorresse apenas depois de terem terminado todas as descargas no Estado-Membro de acolhimento.

Controlos de cabotagem

A Presidência propôs que as autoridades nacionais competentes não tivessem de efetuar um número fixo de controlos de cabotagem. Deveria efetuar-se um número suficiente de controlos com base numa abordagem baseada no risco, que permitisse ao Estado-Membro analisar a atividade total de cabotagem no país, bem como a classificação de risco de eventuais áreas de cabotagem ilegal. A abordagem proposta permitiria aos Estados-Membros efetuarem controlos de cabotagem de acordo com a sua situação específica.

Além disso, a Presidência propôs também que se permitisse que os três controlos anuais na estrada, concertados e obrigatórios, fossem efetuados no âmbito da obrigação já existente de efetuar seis controlos concertados na estrada para outros efeitos ao abrigo da Diretiva 2006/22/CE sobre os requisitos de execução.

c) **Regulamento (CE) n.º 561/2006**

Repouso semanal regular na cabina do condutor

A Presidência sugeriu que se seguisse a proposta da Comissão no que respeita à proibição geral de passar o repouso semanal regular ou períodos de compensação equivalentes na cabina do condutor. Simultaneamente, propôs que se introduzisse uma derrogação que permita ao condutor passar o repouso semanal regular na cabina, quando esta estiver equipada com instalações de dormida adequadas para cada condutor e o veículo estiver estacionado numa área de repouso apropriada que proporcione um estacionamento seguro e securizado com instalações sanitárias adequadas para o conforto do condutor. A definição de "área de repouso apropriada" terá de ser dada no regulamento. Esta área de repouso deverá preencher determinados critérios de segurança e de serviço.

A Presidência salientou ainda que as informações sobre as áreas de repouso apropriadas teriam de ser de fácil acesso para os transportadores de mercadorias e para os condutores, de preferência a partir de um ponto único de acesso à informação para todos os Estados-Membros.

Regresso a casa e plano do repouso semanal

A Presidência propôs que a obrigação de os transportadores de mercadorias darem ao condutor a possibilidade de regressar a casa fosse fixada a um ritmo de seis semanas para contemplar também os transportadores de mercadorias dos Estados-Membros periféricos. A Presidência considerou importante que o termo "casa" não fosse definido de forma restritiva, já que deverá ser dado ao condutor um certo grau de flexibilidade e escolha.

Quanto ao plano do repouso semanal, a Presidência propôs que se mantivesse a atual abordagem quinzenal que exige que o repouso semanal regular seja tirado pelo menos de duas em duas semanas. A compensação de um repouso semanal reduzido poderá ser acrescentada ao repouso semanal regular ou a outro repouso semanal reduzido.

d) Regulamento (EU) n.º 165/2014

Finalidade das informações do tacógrafo

A Presidência propôs que se clarificasse no texto que as informações do tacógrafo podem ser utilizadas para verificar o cumprimento das regras de cabotagem, das regras sobre os condutores destacados e para efeitos da diretiva transporte combinado.

Introdução dos códigos dos países

A Presidência propôs que se clarificasse que a obrigação de introduzir o código do país tem de ser cumprida após a passagem de uma fronteira nacional na primeira paragem prevista ou necessária para efeitos de uma operação do condutor ou de uma operação de transporte. O condutor não terá a obrigação de parar depois da passagem da fronteira apenas para inserir o código do país, mesmo nas situações em que passe várias fronteiras sem nenhuma paragem prevista. A obrigação de introduzir o código não está associada ao tipo de operação de transporte.

e) Diretiva destinada a servir de *lex specialis* sobre os trabalhadores do transporte rodoviário destacados e Diretiva 2006/22/CE

Âmbito de aplicação

A Presidência propôs que se clarificasse explicitamente na legislação que as operações de trânsito não constituem um destacamento de trabalhadores. Além disso, propôs que se clarificasse que as regras da *lex specialis* seriam igualmente aplicáveis aos condutores que exercem atividades por conta própria.

Cálculo dos períodos de destacamento

A Presidência propôs que, para efeitos do cálculo dos períodos de destacamento num Estado-Membro de acolhimento, fossem tidas em conta as seguintes atividades do condutor: tempo de condução, tempo de trabalho, tempo de disponibilidade, pausas e tempo de repouso diário. De acordo com o compromisso proposto, o repouso semanal não deverá ser calculado no período de destacamento.

Quando um condutor entra no país de acolhimento através de outros modos de transporte, por exemplo por comboio ou por transbordador (*ferry*), o início do período de destacamento deverá ser calculado quando o condutor começa a operar o veículo para sair do comboio ou do transbordador.

A Presidência propôs que os requisitos administrativos e medidas de controlo para fazer cumprir as regras de destacamento no setor dos transportes rodoviários fossem apresentados de forma exaustiva na *lex specialis* ("lista fechada"). Caso seja necessário atualizar esses requisitos ou medidas ao longo do tempo devido à evolução tecnológica ou similar, tal deverá ser feito através do direito derivado, o que garantirá que as regras de destacamento são estabelecidas a nível europeu e cumpridas da mesma maneira em todos os Estados-Membros.

f) Diretiva 2006/1/CE

A proposta da Presidência previa que os Estados-Membros pudessem restringir a utilização de veículos de aluguer de outros Estados-Membros apenas para as empresas estabelecidas no seu próprio país. Os Estados-Membros deixariam de poder restringir a utilização de veículos de aluguer no seu território por empresas estabelecidas noutros Estados-Membros.

Se um Estado-Membro pretender restringir a utilização de um veículo de aluguer por uma empresa estabelecida no seu território, poderá limitar a utilização de qualquer veículo de aluguer a um período consecutivo de três meses num ano civil. Além disso, poderá limitar o número de veículos de aluguer de outro Estado-Membro a um máximo de 25% da frota total detida pela empresa.

A Presidência propôs também que a revisão prevista pela Comissão, que deverá ser efetuada cinco anos após o prazo de transposição, avalie os eventuais impactos negativos decorrentes de uma maior utilização de veículos de aluguer nas receitas fiscais dos Estados-Membros, na segurança rodoviária e na cabotagem ilegal.

III. OBSERVAÇÕES SOBRE AS PRINCIPAIS QUESTÕES

a) Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Veículos comerciais ligeiros

Muitos Estados-Membros alegaram que os requisitos de licenciamento para os operadores de VCL acarretariam custos significativos para este setor, sem que existissem provas claras da necessidade de intervenção a nível da UE. Outros Estados-Membros consideraram que a proposta da Comissão dava uma resposta insuficiente à preocupante situação do rápido aumento da atividade dos VCL, uma vez que não teriam de ser respeitados os critérios mais críticos de verificação da solidez de uma operação (capacidade profissional, idoneidade). Salientaram que este setor necessitaria de um controlo adequado e que seria necessário assegurar uma concorrência leal com os operadores dos veículos pesados. Vários Estados-Membros compararam a proposta com soluções a nível nacional em que os requisitos de licenciamento para os VCL se aplicam apenas a partir de um determinado peso mínimo.

Todos os Estados-Membros exceto um puderam apoiar a sugestão da Presidência no sentido de limitar o requisito de licenciamento ao **transporte internacional**. A maioria dos Estados-Membros pôde apoiar a aplicação desse requisito a partir de um determinado **peso mínimo**. Quatro Estados-Membros não apoiaram esta ideia. Muitos Estados-Membros não tinham uma posição definitiva a respeito do peso mínimo apropriado e apoiaram a orientação da Presidência: entre 2,5 e 2,8 toneladas de peso em carga. Alguns Estados-Membros manifestaram um apoio claro ao limite de peso mínimo mais baixo.

Em relação aos **critérios de autorização**, uma grande maioria de Estados-Membros preferiu a aplicação dos quatro critérios no caso de o âmbito de aplicação abranger apenas os VCL que efetuam transportes internacionais. Outros Estados-Membros preferiram seguir a proposta da Comissão também neste caso. Questionaram, em particular, a pertinência do critério de que as empresas devem "ser idóneas" na falta de um controlo por tacógrafo nesse setor, e consideraram a barreira da "capacidade profissional" demasiado complexa, tendo em conta os requisitos conexos previstos no anexo I do regulamento. A maioria das delegações que intervieram preferiu não alterar o anexo I para o fim específico dos VCL. Um dos Estados-Membros rejeitou o requisito específico sobre a capacidade financeira, afirmando que, em vez de constituir uma barreira pertinente, teria por único resultado aumentar a burocracia.

Alguns Estados-Membros consideraram ainda demasiado elevados os montantes específicos da capacidade financeira. A maioria dos Estados-Membros aceitou a aplicação do requisito da capacidade financeira, desde que fosse tratado o problema das frotas mistas compostas por veículos pesados e veículos comerciais ligeiros. Quanto à aplicação dos quatro critérios de autorização, alguns Estados-Membros solicitaram um prazo de transposição suficientemente longo.

Por último, os Estados-Membros aceitaram, em princípio e em larga medida, a proposta relativa a novos **requisitos aplicáveis à elaboração de relatórios** administrativos e relacionados com os VCL. No entanto, muitos deles solicitaram uma revisão dessa parte da proposta com o objetivo de reduzir os encargos administrativos (relatórios bienais em vez de anuais, e apenas com base em estatísticas prontamente disponíveis) e de proporcionar uma maior clareza (tratamento dos veículos com dispensa).

Crítérios de estabelecimento e requisitos nacionais adicionais

Embora a maior parte dos Estados-Membros tenha concordado com que as condições relativas ao estabelecimento estável previstas no artigo 5.º do regulamento deveriam ser reforçadas, alguns colocaram-nas em causa e criticaram a falta de clareza das mesmas. Por outro lado, a proposta da Comissão de suprimir o artigo 3.º, n.º 2, do regulamento, o que significaria que os Estados-Membros deixariam de poder acrescentar requisitos de licenciamento a nível nacional, teve a oposição de vários Estados-Membros, que alegaram que as suas regras nacionais tinham em conta necessidades específicas e que serviam igualmente o objetivo de reforçar a ligação ao país de estabelecimento.

A proposta da Presidência de conferir maior precisão e clareza a alguns dos critérios de estabelecimento, e de incorporar nos artigos 5.º e 7.º novos elementos facultativos que refletissem as especificidades nacionais, em troca da supressão do artigo 3.º, n.º 2, foi apoiada por uma grande maioria dos Estados-Membros. No entanto, continuaram a ser analisados os pormenores relativos à formulação desses elementos. Em particular, vários Estados-Membros consideraram que alguns dos elementos não seriam suficientemente precisos nem controláveis, enquanto outros pretendiam uma maior flexibilidade para manterem as especificidades nacionais.

Outras delegações defenderam o reforço da lista de requisitos obrigatórios, por exemplo, no que diz respeito aos ativos exigidos e à captação de financiamento a nível local, em vez de serem introduzidos novos requisitos facultativos, a fim de proporcionar condições de concorrência equitativas no âmbito da luta contra as empresas "de fachada". Alguns Estados-Membros observaram ainda que a verificação de alguns dos critérios enumerados não seria possível no início de atividade das empresas, mas apenas quando estas já estivessem estabelecidas.

O principal tema de discussão em matéria de capacidade financeira foi o tratamento das **frotas mistas**. De um modo geral, as delegações acolheram favoravelmente o compromisso da Presidência, que prevê a igualdade de tratamento dos VCL que integram as frotas de todos os operadores, não obstante a patente necessidade de maior precisão. Algumas delegações mostraram-se preocupadas, considerando que os conjuntos de veículos deveriam ser tidos em conta na determinação dos limiares aplicáveis. A Presidência entendeu que os conjuntos de veículos eram demasiado variáveis para poderem ser tidos em conta para esse efeito, e remeteu para a proposta que apresentou no sentido de a cópia autenticada da licença comunitária indicar claramente se esta é atribuída a um VCL cujo peso, inclusive do seu reboque, fica abaixo do limite de peso, ou a um veículo acima do limite de peso. Alguns Estados-Membros propuseram montantes mais baixos para os VCL do que os constantes da proposta da Comissão. A Presidência não aceitou essa proposta, uma vez que era da opinião que a própria frota (o valor dos veículos) permitiria dispor de um capital social suficiente. Alguns Estados-Membros referiram que esses montantes deveriam ser ainda mais elevados.

Um pequeno número de delegações questionou a reformulação de "de um capital e de reserva" para "**de um capital social**" na proposta, procurando garantias de que a avaliação do requisito financeiro pudesse tomar em consideração todas as componentes dos recursos próprios à disposição do requerente. Uma das delegações sugeriu a **indexação** do limiar financeiro, tendo em vista a estabilidade do regulamento ao longo de muitos anos.

No que respeita ao fornecimento de elementos de **prova de capacidade financeira**, algumas delegações não estiveram de acordo com as alterações propostas pela Comissão, considerando que iriam além de uma clarificação. Em especial, essas delegações pretenderam manter os sistemas nacionais que exigem uma garantia bancária, mesmo estando disponíveis as contas anuais, bem como a referência aos seguros. A proposta da Presidência de manter a atual redação desta disposição mereceu apoios, mas também desacordo, considerando algumas delegações que a proposta da Comissão seria vantajosa para pequenas empresas com possível falta de acesso a garantias financeiras. A Presidência concluiu que seria necessário um trabalho mais profundo para ver se essas opiniões poderiam ser conciliadas.

Em matéria de **registos eletrónicos nacionais e cooperação entre os Estados-Membros**, as delegações congratularam-se, de um modo geral, com a proposta da Comissão. Todavia, no que diz respeito aos registos eletrónicos nacionais, foram várias as que salientaram a necessidade de alcançar um equilíbrio entre os dados obrigatórios e os custos administrativos das atualizações regulares e que também defenderam a necessidade de compensar os esforços adicionais por um sistema REETR¹ eficiente. Algumas delegações descreveram como excessivos determinados conjuntos de dados (por exemplo, dados financeiros pormenorizados, o número de trabalhadores, a classificação do risco).

Quanto ao reforço da cooperação entre os Estados-Membros, as delegações saudaram a intenção da Comissão de estruturar o procedimento. As opiniões divergiram, porém, no que diz respeito às diferentes etapas do procedimento. Enquanto alguns Estados-Membros pediram uma maior transparência sobre os motivos segundo os quais um pedido de cooperação poderia ser recusado e consideraram ser importante confirmar a receção de tal pedido, outros solicitaram prazos mais longos para poderem satisfazer esses pedidos. Alguns fizeram uma distinção em função do tipo de investigação a que o pedido diria respeito, ou sugeriram uma limitação expressa do tipo de informações que poderiam ser solicitadas. Como via a seguir, a Presidência concluiu que o texto deveria especificar a fundamentação mínima de um pedido (por exemplo, indicando o objetivo do procedimento e especificando com suficiente pormenor as informações solicitadas) e/ou especificar os motivos que justificariam a recusa do fornecimento de informações. Deverá ser feita uma adaptação da redação relativa aos procedimentos de cooperação (artigo 8.º da Diretiva 2006/22/CE e artigo 18.º do Regulamento n.º 1071/2009).

Quanto ao âmbito de aplicação do regulamento, alguns Estados-Membros consideraram que a explicação do carácter **não comercial** das operações de transporte deveria ser dada de forma harmonizada na legislação da UE, enquanto outros questionaram se tal seria exequível. Reconheceram, ao mesmo tempo, que seriam necessários esforços para clarificar este conceito.

¹ Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário.

No que respeita à proposta de substituir o procedimento de regulamentação com controlo pelo **procedimento aplicável a atos delegados**, algumas delegações consideraram que partes dos anexos do regulamento têm um carácter essencial, não podendo, por conseguinte, ser alteradas mediante atos delegados, e uma delegação manifestou-se contra uma habilitação de duração ilimitada. Muitas delegações precisavam de analisar melhor as alterações pretendidas.

Observações da Comissão

A Comissão reservou a sua posição. No tocante aos VCL, o representante da Comissão demonstrou uma certa abertura, no sentido de centrar o âmbito de aplicação do regulamento nos operadores de VCL que efetuam transportes internacionais, mas entendeu que esse caso poderia justificar a plena aplicação dos requisitos de licenciamento. Considerou que a perda da flexibilidade de que os Estados-Membros dispõem para aditarem requisitos de licenciamento nacionais poderia ser compensada com a integração de alguns desses requisitos no texto do regulamento, desde que não prejudicassem de forma desproporcionada a liberdade de estabelecimento.

b) Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Operações de cabotagem

Em relação ao **número de operações de cabotagem autorizadas** ou de **dias para a realização das operações de cabotagem**, registaram-se poucos progressos na convergência das posições. Vários Estados-Membros insistiram em que o futuro compromisso abrangesse necessariamente as modalidades de aplicação das regras em matéria de "destacamento de trabalhadores". De um modo geral, a intenção de simplificar as regras de cabotagem foi bem acolhida. Contudo, muitos Estados-Membros solicitaram a manutenção dos atuais sete dias de cabotagem autorizada, mas sem limitar o número de operações, enquanto muitos outros pediram que o número de dias para a realização das operações de cabotagem autorizadas fosse substancialmente reduzido para menos de cinco. Esses Estados-Membros justificaram-se com o carácter temporário da cabotagem e com a necessidade de o salvar. A redução substancial para menos de cinco dias foi fortemente contestada pelo primeiro grupo de Estados-Membros, que ainda fizeram referência à avaliação do impacto da modulação do número de dias efetuada pela Comissão.

Por outro lado, os Estados-Membros que solicitaram a redução substancial do número de dias para a realização das operações de cabotagem alegaram que a proposta da Comissão traria uma maior liberalização do mercado através da supressão do limite para o número de operações de cabotagem. Um pequeno número de Estados-Membros defendeu que não deveriam ser impostas restrições no mercado interno se fossem aplicadas as regras sobre os trabalhadores destacados e as novas regras em matéria de períodos de repouso, uma vez que tal permitiria nivelar a situação dos condutores de países diferentes. Outro grupo de Estados-Membros discordou, afirmando que também deveriam ser tidos em conta outros fatores, tais como as contribuições sociais e a tributação.

Vários Estados-Membros solicitaram salvaguardas específicas para resolver o problema dos ciclos de cabotagem direcionados e constantemente repetidos (cabotagem sistemática), por exemplo através da imposição de um período de transição. Outros consideraram que tal acrescentaria ao mercado interno restrições que seriam de controlo complexo e desproporcionadas tendo em conta a dimensão do problema, opondo-se, por isso, à introdução de quaisquer salvaguardas adicionais. A maioria dos Estados-Membros reconheceu, de um modo geral, que a cabotagem sistemática poderia constituir um problema em certos domínios em que as operações de cabotagem estão concentradas, embora alguns deles também tenham salientado que não existia nenhum problema de cabotagem sistemática.

Os Estados-Membros apoiaram de uma forma clara a necessidade de maior clareza sobre o **início das operações de cabotagem**. A maioria dos Estados-Membros que intervieram concordaram com a proposta da Presidência de que as operações de cabotagem deveriam começar no Estado-Membro de acolhimento apenas depois de completadas todas as operações de descarga no quadro de um transporte internacional, e que tal deveria ser claramente indicado no regulamento. Um número mais reduzido de Estados-Membros preferiu uma abordagem mais liberal, que permitisse igualmente que as operações de cabotagem e as operações de transporte internacional fossem realizadas em paralelo, antes de completadas as operações de descarga no Estado-Membro de acolhimento. Por último, alguns Estados-Membros solicitaram uma maior precisão na definição de "cabotagem" também a outros níveis.

O debate em torno dos **Estados-Membros contíguos** não foi conclusivo. Alguns dos Estados-Membros apoiaram a proposta da Comissão. Outros apoiaram a proposta da Presidência de tornar o texto da Comissão mais claro com uma definição de "Estado-Membro contíguo" (que partilha uma fronteira terrestre comum com outro). Alguns Estados-Membros apoiaram uma abordagem mais liberal no sentido de permitir operações de cabotagem em qualquer outro Estado-Membro por alguns dias. Alguns apoiaram uma adaptação mais limitada ao *status quo*, que permitisse operações de cabotagem em qualquer outro Estado-Membro num prazo específico inferior aos cinco dias propostos pela Comissão como prazo para as operações de cabotagem. Outros ainda afirmaram que as operações de cabotagem só deveriam ser autorizadas no Estado-Membro de acolhimento em que tiver terminado a operação de transporte internacional, sobretudo se o número de operações se mantiver ilimitado durante os dias de cabotagem previstos.

Controlos de cabotagem

No que respeita aos **controlos de cabotagem**, os Estados-Membros estiveram em geral de acordo com a abordagem da Presidência, segundo a qual não seria necessário um número fixo de controlos. Alguns deles sublinharam que o número "suficiente" de controlos deveria ser avaliado a nível nacional em função das condições locais. Os Estados-Membros puderam apoiar na generalidade os dois compromissos da Presidência, indicando que deveriam ser considerados plenamente complementares.

Outras questões

De um modo geral, os Estados-Membros congratularam-se com a intenção da Comissão de avançar com os **documentos eletrónicos nos controlos de estrada**, mas alguns manifestaram-se preocupados com a possível perda de eficácia dos serviços de inspeção no caso de o condutor ser autorizado a recorrer a outras pessoas fora do camião para apresentar elementos de prova. No que diz respeito à eventual nova obrigação dos Estados-Membros de **sancionar determinados comportamentos** dos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes, as delegações emitiram reservas de análise específicas. Um pequeno número de delegações salientou que o **trajeto rodoviário de uma operação de transporte combinado** efetuada num só Estado-Membro deveria obedecer às mesmas condições de acesso ao mercado que uma operação de cabotagem. Por último, no que respeita ao procedimento aplicável aos **atos delegados**, várias delegações discordaram da alteração do período de validade da licença comunitária através do direito derivado.

O representante da Comissão defendeu a proposta sobre as operações de cabotagem. Entendeu que as considerações em torno dos cinco dias deveriam continuar a ser analisadas, desde que fosse respeitado o objetivo da proposta, ou seja, a simplificação das regras e a melhoria do controlo. Reconheceu que, com a simplificação pretendida, o problema da cabotagem sistemática, que se concentra num pequeno número de Estados-Membros, poderia persistir. Quaisquer salvaguardas analisadas como parte de um compromisso teriam de provar a sua aplicabilidade efetiva.

c) Regulamento (CE) n.º 561/2006

Repouso semanal regular na cabina do condutor

As reações dos Estados-Membros à proposta da Comissão de proibir mais explicitamente a prática de dormir na cabina do condutor durante o repouso semanal regular e os períodos de compensação equivalentes revelaram a grande divergência dos seus pontos de partida. Enquanto um grande número de Estados-Membros se congratulou com a proposta, por esta confirmar a forma como tinham interpretado as regras em vigor, foram ainda mais os que a lamentaram e classificaram como inexecutável e discriminatória. Tal como em relação a outros aspetos da proposta, estes grupos de Estados-Membros exprimiram também diferentes pontos de vista sobre a capacidade dos condutores para aproveitar bem as flexibilidades que possam existir ou estar previstas na lei, e estiveram em desacordo quanto à utilidade e controlabilidade de regulamentar em pormenor a forma como o repouso semanal regular deveria ser gozado.

O compromisso da Presidência no sentido de ser feita uma distinção entre proibir o repouso semanal na cabina enquanto tal e autorizar o repouso semanal na cabina nos casos em que o camião fique numa zona de estacionamento segura e confortável recolheu grande apoio. No entanto, alguns Estados-Membros mantiveram a sua posição, defendendo uma proibição rigorosa da possibilidade de passar o repouso semanal na cabina, tal como inicialmente proposto pela Comissão. Um pequeno número de Estados-Membros não ficou convencido de que a regulamentação do tempo de repouso deva ser utilizada para regulamentar os critérios para os locais de repouso, e outros não ficaram convencidos da utilidade prática dessa distinção, por não existir um "mercado" para tais áreas de repouso, ou por existir uma enorme escassez das mesmas, em função da densidade do tráfego em certas regiões.

Caso se procedesse ao estabelecimento de normas na regulamentação, a maior parte dos Estados-Membros acordou em que essas deveriam ser combinadas com a possibilidade de serem atualizadas através do direito derivado, e em que os condutores precisariam de dispor de informações facilmente acessíveis. Muitos Estados-Membros concordaram com a Presidência, considerando que poderia não ser necessário um procedimento de certificação para as áreas de repouso adequadas, mas que seria necessária uma fonte de informação fiável sobre a disponibilidade de tais áreas, controlada pela administração. Um Estado-Membro sugeriu que se reforçasse a proposta da Comissão através de meios de controlo eficazes, que, por exemplo, obrigassem o condutor a provar onde tinha gozado o repouso semanal regular. Contudo, a maioria dos Estados-Membros concordou com a sugestão da Presidência de não se exigir tal documentação, confiando, em vez disso, principalmente nas informações do tacógrafo durante a realização de controlos na estrada.

Os Estados-Membros reconheceram, de um modo geral, que os espaços de estacionamento em algumas zonas na UE estão de tal forma superlotadas que mesmo a proibição do repouso semanal na cabina não aliviaria consideravelmente a situação.

Regresso a casa e plano do repouso semanal

Relativamente ao direito do condutor a um **regresso a casa** com regularidade, um grande grupo de Estados-Membros apoiou a proposta da Comissão que prevê uma periodicidade de três semanas. Um número mais reduzido de Estados-Membros pronunciou-se a favor das 12 semanas, ao passo que o grupo relativamente maior pôde aceitar as seis semanas propostas pela Presidência. Quatro Estados-Membros referiram que poderiam apoiar um eventual compromisso em torno das quatro semanas. Um Estado-Membro sugeriu que o texto fosse alterado por forma a indicar com clareza que o tempo de viagem durante o regresso a casa não deveria ser subtraído do período de repouso.

No que respeita à definição do termo "casa", a maioria dos Estados-Membros concordou com a opinião da Presidência de que seria necessário um termo amplo a fim de não impor demasiadas restrições aos condutores. No entanto, chamou-se a atenção para a necessidade de a obrigação também ser prática para os operadores que têm de organizar o horário de trabalho dos condutores. Outros Estados-Membros propuseram que o domicílio fosse o país de estabelecimento ou o país de emprego.

Quanto ao **plano do repouso semanal**, que implica a criação de períodos de repouso alargados sob a forma de compensações por períodos de repouso reduzidos, a maioria dos Estados-Membros pretendeu manter a atual abordagem quinzenal em vez de adotar o período de quatro semanas proposto pela Comissão. Ao mesmo tempo, vários Estados-Membros congratularam-se com o facto de a proposta da Comissão prever uma maior flexibilidade ao longo de um período de quatro semanas. No que diz respeito à questão de saber se, por conseguinte, o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 teria de ser alterado, alguns Estados-Membros propuseram aumentar o limite de tempo de condução acumulado para quatro semanas, o que corresponderia a 180 horas ao longo de quatro semanas em vez de 90 horas ao longo de duas semanas, mas enfrentaram forte oposição por parte de alguns outros Estados-Membros.

Relativamente à **compensação pelo período de repouso semanal reduzido**, vários Estados-Membros preferiram manter a atual flexibilidade de utilizar a compensação em combinação com o repouso diário e com o repouso semanal. Outros Estados-Membros apoiaram a proposta de compromisso da Presidência no sentido de autorizar os condutores a combinar a compensação com períodos de repouso semanal, incluindo de repouso semanal reduzido, mas não com períodos de repouso diário.

Outras questões

Um número significativo de Estados-Membros não pôde apoiar a supressão do limite de peso de 7,5 toneladas na isenção aplicável no âmbito dos **transportes não comerciais de mercadorias**. Um desses Estados-Membros sugeriu como novo limiar 18 toneladas, um limiar que ainda terá de ser avaliado pelas outras delegações. Registou-se também um certo descontentamento relacionado com a tentativa de circunscrever o significado de "não comerciais". Enquanto algumas delegações consideraram que tal seria demasiado complexo para ser resolvido de forma satisfatória, outras defenderam que, no mínimo, deveria ser adotada uma abordagem coerente na legislação da UE.

Dois Estados-Membros emitiram reservas de análise específicas sobre a codificação das orientações em matéria de pausas durante **operações com tripulação múltipla**.

As delegações que intervieram reagiram de forma positiva à proposta da Comissão no sentido de permitir uma certa **flexibilidade para os condutores** não observarem determinadas regras para poderem chegar a um alojamento apropriado, mas foram levantadas questões sobre a forma de avaliar se tal medida não comprometeria a segurança rodoviária. Um dos Estados-Membros manifestou a necessidade de tornar mais flexíveis os tempo de condução aquando do início do repouso semanal regular.

As delegações emitiram igualmente reservas no que toca à utilização do procedimento consultivo para adotar **atos de execução** com vista à definição de abordagens harmonizadas para a execução.

Observações da Comissão

O representante da Comissão deu um contributo decisivo às tentativas da Presidência no sentido de preparar o terreno para compromissos suscetíveis de serem apoiados pela maioria das delegações. Reservou a posição da Comissão e afirmou de uma forma clara que a abordagem da Presidência relativa ao repouso na cabina e ao regresso a casa / plano de repouso semanal se afastava consideravelmente da proposta da Comissão, mas tinha o mérito de atender aos diferentes elementos de preocupação, especialmente em matéria de zonas de estacionamento e de repouso adequadas.

d) Regulamento (EU) n.º 165/2014

Os Estados-Membros apoiaram a proposta da Comissão no sentido de alargar as **informações registadas no tacógrafo**, passando a incluir nelas as passagens nas fronteiras a fim de poder seguir melhor a regulamentação social e de mercado. Neste contexto, a grande maioria dos Estados-Membros apoiou a proposta da Presidência de **clarificar as finalidades da recolha de informações do tacógrafo**, enquanto alguns Estados-Membros sugeriram que se referisse também o controlo das obrigações decorrentes do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 (acesso ao mercado dos serviços de transporte em autocarro). No entanto, alguns Estados-Membros consideraram que o aumento do "seguimento" do condutor, para diferentes efeitos, poderia colidir com os interesses da proteção de dados e requeria especial atenção no que respeita à necessidade e à proporcionalidade. Estas delegações sugeriram que se procurasse obter um parecer da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados, sem alcançar a necessária posição maioritária. O Serviço Jurídico do Conselho forneceu também uma avaliação.

De um modo geral, foram acolhidas favoravelmente as propostas da Presidência no sentido de aditar especificações ao texto sobre quando e onde o condutor teria de **inserir códigos de país** após a passagem da fronteira, na primeira paragem planeada ou necessária. A maioria dos Estados-Membros opôs-se à obrigação de uma paragem adicional só para efeitos de inserção do código de país, tendo portanto apoiado a abordagem da Presidência segundo a qual a inserção do código de país numa operação de trânsito é exigida apenas numa paragem que seja planeada ou necessária. Contudo, uma minoria de Estados-Membros opôs-se a estas especificações, invocando principalmente a necessidade de uma grande precisão na execução. Estes Estados-Membros afirmaram que esperavam poder contar com uma indicação muito precisa do momento das informações da passagem de fronteira a fim de poder seguir a regulamentação social, e pronunciaram-se a favor de uma paragem obrigatória para as operações de trânsito e a favor de um alargamento desta obrigação tornando-a extensiva aos condutores que ainda utilizassem tacógrafos analógicos. Alegaram ainda que o facto de introduzir uma certa flexibilidade prática poderia incentivar erradamente a atrasar a instalação de tacógrafos inteligentes, sendo que estes últimos forneceriam por via eletrónica todas as informações exigidas.

A esta discussão seguiu-se um debate mais vasto sobre se a **introdução obrigatória dos tacógrafos inteligentes** na frota existente (o chamado retroapetrechamento, obrigatório até 2034) deveria ser levada por diante, por exemplo dentro de um prazo de 5 a 10 anos. De entre as delegações que se pronunciaram sobre o assunto, uma grande parte mostrou-se a favor de tal medida, enquanto outras delegações preferiam esperar pelo estudo e avaliação da Comissão, previstos para dentro em breve. Algumas delegações não concordaram com a definição da data durante as negociações sobre o pacote rodoviário, alegando que o compromisso sobre o Regulamento Tacógrafo tinha apenas três anos e fora difícil de alcançar. Uma parte das delegações ainda não se manifestou a este respeito.

Um dos Estados-Membros, mencionando as lacunas de uma **série de dados** de apenas 28 dias recolhidos nos tacógrafos ao controlar a regulamentação social, sugeriu que a cobertura fosse alargada para 60 dias. Outras delegações formularam reservas de análise.

O representante da Comissão considerou pertinentes os aditamentos propostos pela Presidência, em parte por razões práticas (inserção dos códigos de país) e em parte por uma questão de solidez jurídica (completar as finalidades da recolha de dados).

e) **Diretiva destinada a servir de *lex specialis* sobre os trabalhadores do transporte rodoviário destacados e Diretiva 2006/22/CE**

Aspetos gerais

A discussão sobre a proposta foi largamente eclipsada pela questão de saber se as **regras sobre o destacamento de trabalhadores** se deveriam aplicar ou não às operações de transporte rodoviário internacional. Atendendo a que o debate sobre a revisão da Diretiva Destacamento de Trabalhadores² estava mais adiantado, determinados elementos da discussão foram incluídos na preparação da orientação geral relativa a essa revisão, tendo a referida orientação geral sido alcançada no Conselho EPSCO de 23 de outubro de 2017. Em particular, o tratamento das operações de transporte em trânsito foi debatido nesse contexto, tendo sido alcançado um acordo no sentido de as alterações introduzidas na Diretiva Destacamento de Trabalhadores só se aplicarem ao setor do transporte rodoviário quando a respetiva *lex specialis* entrasse em vigor.

O Grupo dos Transportes Terrestres tinha recebido explicações do Serviço Jurídico do Conselho e contributos escritos da Comissão sobre vários aspetos do destacamento. Numerosas delegações atribuíram especial importância a esses contributos, bem como ao debate havido no Conselho EPSCO, inclusive à declaração e intervenção feitas pela Comissão nessa ocasião.

No que respeita ao **período de tolerância** para aplicar as principais componentes das regras sobre o destacamento de trabalhadores, alguns Estados-Membros mantiveram a sua oposição de princípio a que tais normas se aplicassem aos condutores. No entanto, a maioria dos Estados-Membros deste grupo mostrou-se disposta a mudar de posição se o período de tolerância se aplicasse a todos e fosse fixado num nível que deixasse, na prática, margem de manobra para beneficiar da isenção. Os referidos Estados-Membros subordinaram essa mudança a mais condições, por exemplo a de haver um número reduzido de normas sociais e de requisitos administrativos a aplicar.

² Diretiva 96/71/CE.

Alguns Estados-Membros, em menor número, partilharam as preocupações causadas pela sua especial situação de afastamento geográfico ou de intenso tráfego transfronteiriço. Em contrapartida, outro grupo de Estados-Membros insistiu na necessidade de aplicar todas as regras sobre o destacamento de trabalhadores a partir da entrada no seu território de condutores vindos de outros Estados-Membros da UE, ou muito pouco tempo depois, e opôs-se a uma isenção das operações de cabotagem. As delegações concordaram, em princípio, com a Comissão em que, no caso de aplicação das regras sobre o destacamento de trabalhadores, era necessária uma *lex specialis* para atender às especificidades do setor do transporte rodoviário e assegurar condições de concorrência equitativas no que respeita aos controlos ao nível dos Estados-Membros de acolhimento. Constatou-se que, na sua maioria, os Estados-Membros estavam principalmente preocupados com o aumento dos encargos administrativos resultantes dessas regras, inclusive com a enorme burocracia exigida para atender às regras sobre destacamento de trabalhadores, mas ao mesmo tempo instavam a que fossem tomadas medidas para lutar contra as desumanas condições de trabalho de certos condutores.

Âmbito de aplicação

Em relação ao **trânsito**, a grande maioria das delegações que se pronunciaram concordou com a opinião da Presidência segundo a qual durante as operações de trânsito os condutores não são trabalhadores destacados. A maioria das delegações declarou também preferir que a situação de trânsito fosse tratada no texto jurídico (quer na diretiva principal, quer na *lex specialis*). Um dos Estados-Membros afirmou claramente que os condutores são também trabalhadores destacados numa situação de trânsito.

A discussão sobre o **trajeto rodoviário de uma operação de transporte combinado** não foi concludente, já que numerosos Estados-Membros preferiram analisar esta questão após a apresentação da proposta de alteração da diretiva pertinente.³ Outros Estados-Membros quiseram manter uma visão abrangente da operação internacional, e não separá-la em diferentes secções para efeitos de aplicação das regras em matéria de destacamento. A maioria das delegações que se pronunciaram partilhou a preocupação da Presidência quanto à necessidade de a situação ser clarificada de uma maneira ou de outra.

A sugestão da Presidência tendente a alargar as derrogações da *lex specialis* às **operações (de transporte rodoviário) por conta própria** tal como definidas na Diretiva Destacamento de Trabalhadores foi apoiada por alguns Estados-Membros, ao passo que outros precisaram de mais tempo para avaliar as implicações de tal alteração.

³ Diretiva 92/106/CEE.

Cálculo dos períodos de destacamento

Os debates em torno do **cálculo dos períodos de destacamento** seguiram em geral duas vias diferentes. Um número considerável de Estados-Membros apoiou a abordagem da Comissão de utilizar como referência um período de seis horas para calcular os meios dias e os dias inteiros. Outro grupo igualmente significativo de Estados-Membros considerou que se devia ter em conta o número efetivo de horas passadas no Estado-Membro de acolhimento, atingindo-se um "dia de presença" apenas após decorrido qualquer prazo de 24 horas. Quanto à inclusão de períodos de repouso e períodos de disponibilidade, a sugestão da Presidência de excluir do cálculo os períodos de repouso semanais não mereceu o apoio da maioria. Alguns Estados-Membros, por outro lado, pronunciaram-se a favor de ir mais longe e excluir também do cálculo os períodos de repouso diários e os períodos de disponibilidade.

À semelhança do debate realizado sobre o momento do registo no tacógrafo das informações relativas à passagem da fronteira, teve também lugar um debate sobre **a forma como deveria ser calculada a presença em regime de destacamento quando o camião entrou no Estado-Membro de acolhimento transportado em comboio ou transbordador (ferry)**. Em geral, as delegações apoiaram a sugestão da Presidência segundo a qual o destacamento começa no porto ou estação de chegada. Dois Estados-Membros declararam preferir que se tomasse como referência o momento em que o condutor sai definitivamente do porto ou estação de chegada. Um Estado-Membro insistiu em que o cálculo começasse na fronteira, independentemente do modo de transporte. Não foram concludentes os debates sobre a forma de tratar o período (de disponibilidade ou repouso) passado num transbordador ou num comboio, por exemplo a questão de saber se deverá ser dada ao condutor uma certa flexibilidade para atribuir esses períodos ao país de que sai ou em que entra.

Requisitos administrativos e medidas de controlo

Uma grande maioria dos Estados-Membros que se pronunciaram exprimiu o desejo de que fosse apresentada na *lex specialis* uma "lista fechada" de **requisitos administrativos e medidas de controlo** para fazer respeitar as regras em matéria de destacamento no setor do transporte rodoviário. Esses Estados-Membros alegaram que uma lista exaustiva de regras harmonizadas em todos os Estados-Membros asseguraria que as operações fossem levadas a cabo da forma mais harmoniosa possível neste setor, que é por natureza altamente móvel e internacional. Preconizaram também que esta natureza exaustiva fosse tornada mais explícita na diretiva, e consideraram a possibilidade de a legislação prever um ato de legislação secundária para atualizar a lista de requisitos e medidas de controlo em função da evolução técnica verificada no controlo e no transporte.

Um pequeno número de Estados-Membros pronunciou-se a favor de uma lista não exaustiva. Alguns Estados-Membros reservaram a sua posição por recearem que a lista não contemplasse todos os elementos desejados.

Em relação ao conteúdo da lista, dois Estados-Membros apresentaram sugestões concretas no sentido de reduzir a lista dos elementos de controlo proposta pela Comissão para os controlos rodoviários e de transferir alguns elementos de investigação para uma segunda fase de execução transfronteiras, através da cooperação administrativa e de controlos nas instalações. Estas sugestões foram bem acolhidas por alguns Estados-Membros. Outros, porém, insistiram na especial importância de dispor de declarações de destacamento atualizadas, ao passo que as opiniões divergiram quanto à utilidade de os recibos de vencimento serem objeto de controlos de estrada, atendendo a que esses recibos cobrem períodos do passado e apresentam diferenças em termos de formato, conteúdo e língua. Ao longo do debate, foi sobretudo apontada a necessidade de fornecer ao pessoal de inspeção documentos fáceis de avaliar, bem como de dispor de uma base para tomar decisões *in loco*, inclusive através da utilização de sistemas informáticos modernizados, enquanto outros admitiram que eventualmente as decisões só poderiam ser tomadas após a realização de controlos nas instalações.

Outras questões

Dois Estados-Membros mostraram-se preocupados quanto à aplicação prática e à imposição do cumprimento das regras de destacamento aos **transportadores e condutores não oriundos da UE**. Como consideraram impossível aplicar e fazer cumprir na prática as regras relativas ao destacamento, esses Estados-Membros alegaram que os transportadores não oriundos da UE poderiam ficar numa posição mais favorável do que os transportadores da UE.

Sistema de classificação de riscos previsto na Diretiva 2006/22/CE

Embora uma forte maioria tenha apoiado, em princípio, a abordagem da Comissão de melhorar o sistema de classificação de riscos previsto na diretiva de execução, alguns Estados-Membros apelaram à prudência e solicitaram que os esforços se concentrassem primeiro na plena implementação dos sistemas de classificação de riscos a nível nacional. De igual modo, muitos Estados-Membros solicitaram que se previsse um período de transição. Um pequeno número de Estados-Membros pôs também em causa os critérios preferencialmente propostos para os camiões equipados de "tacógrafos inteligentes", ou considerou ser difícil calcular o risco no caso de transportadores que utilizem muitos veículos alugados.

Diretiva Controlo do Tempo de Trabalho

Muitos Estados-Membros declararam ser de esperar que surjam dificuldades práticas se os controlos rodoviários obrigatórios tiverem de abranger o cumprimento da Diretiva Tempo de Trabalho.⁴ A Comissão explicou que tinha sido considerada a hipótese de reformular partes da Diretiva Tempo de Trabalho a fim de facilitar os controlos, mas que tal não era exequível devido à falta de apoio dos parceiros sociais.

A fim de encontrar um modo eficaz em termos de custos de assegurar o cumprimento da Diretiva Tempo de Trabalho, a Presidência sugeriu então que os requisitos de controlo se limitassem a verificações nas instalações das empresas dos transportadores. Deste modo seria possível conciliar o objetivo de melhorar o cumprimento da Diretiva Tempo de Trabalho com o receio de que níveis mínimos de controlo na estrada sejam ineficazes. As delegações concordaram com esta abordagem.

Observações da Comissão

O representante da Comissão deu uma grande ajuda ao tentar clarificar as questões complexas e as dúvidas em torno da aplicação das regras sobre destacamento de trabalhadores ao setor dos transportes. Apoiou uma série de iniciativas da Presidência no sentido de clarificar o texto, em particular a respeito do âmbito das operações abrangidas pelas regras sobre destacamento, e de tornar mais operacional o cálculo dos períodos, embora insistindo nos princípios subjacentes à proposta. De entre esses princípios, referiu o da aplicação das regras sobre destacamento de trabalhadores, com determinadas derrogações, e o da tomada em conta, no cálculo do destacamento, de todos os períodos relacionados com os períodos de trabalho. O representante da Comissão confirmou que o trânsito não constitui uma situação de destacamento. Declarou também que, no tocante aos requisitos administrativos e medidas de controlo, essas regras deveriam ser plena e exhaustivamente harmonizadas a nível da UE (ou seja, "lista fechada"). Afirmou em seguida que, embora a melhoria da execução da Diretiva Tempo de Trabalho seja um objetivo importante, os meios de execução deverão ter em conta os condicionalismos de ordem prática.

⁴ Diretiva 2002/15/CE.

f) **Diretiva 2006/1/CE**

Em relação à proposta que introduz uma maior flexibilidade na utilização transfronteiras de veículos alugados sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias, uma série de Estados-Membros manteve as suas reservas relacionadas com a eventual erosão das receitas do imposto sobre veículos. Esses Estados-Membros acolheram favoravelmente a proposta de compromisso da Presidência de reduzir para três meses (em vez de quatro) o **período mínimo** de circulação autorizada, mas alguns deles manifestaram preferência por uma duração de dois ou mesmo de um mês apenas. De igual modo, as delegações congratularam-se com a sugestão da Presidência de permitir aos Estados-Membros limitar a percentagem de veículos alugados na frota global de veículos de uma empresa, sendo que algumas delegações apontaram a necessidade de precisar melhor o valor da percentagem em questão, e uma delegação preconizou que se aplicasse a limitação à frota global utilizada pela empresa. Quatro Estados-Membros rejeitaram a proposta da Comissão, enquanto alguns outros a acolheram favoravelmente na versão apresentada, aludindo à liberalização já introduzida a nível nacional. Um Estado-Membro propôs que os Estados-Membros fossem autorizados a limitar a utilização de veículos alugados que estejam abaixo de um determinado limite de peso. Dois Estados-Membros manifestaram opiniões diferentes quanto à proposta de supressão da restrição de peso em relação aos veículos alugados utilizados para **operações por conta própria**.

A maior parte das delegações acolheu favoravelmente a proposta da Presidência no que toca a facilitar o **controlo das restantes limitações de tempo**. Algumas delegações consideraram que persistiam riscos consideráveis no que respeita ao controlo de outras regras, em particular quanto à cabotagem, e algumas outras delegações mostraram-se preocupadas com os veículos que mudam de um contrato para outro, e com os encargos resultantes da repressão de mais infrações transfronteiras. Um Estado-Membro preconizou que se exigisse expressamente nas regras o adequado **registo** dos veículos alugados na UE.⁵

Muitas delegações manifestaram-se dispostas a seguir a Presidência na reformulação das condições para autorizar a circulação de veículos alugados postos em circulação regularmente noutro Estado-Membro e **alugados por uma empresa noutro Estado-Membro**. No entanto, como um Estado-Membro apresentou uma proposta diferente, alguns Estados-Membros ainda precisavam de definir a sua posição sobre ela.

⁵ Ver Diretiva 1999/37/CE do Conselho.

Por último, as delegações congratularam-se com a proposta da Presidência de atender a certos riscos remanescentes prevendo para tal uma **revisão pela Comissão**, a efetuar cinco anos após a transposição das novas regras.

O representante da Comissão emitiu uma reserva geral e mostrou-se aberto à formulação de determinadas salvaguardas a introduzir na proposta.

IV. CONSIDERAÇÕES QUANTO AOS FUTUROS TRABALHOS

A Presidência estónia realizou consideráveis progressos em muitos aspetos do pilar social e de mercado do primeiro pacote relativo à mobilidade. Os resultados do seu trabalho constituem uma base sólida para os futuros debates. Os quatro dossiês avançaram em paralelo, mas a construção de um compromisso entre os Estados-Membros avançou mais nuns casos do que noutros.

Em particular, os trabalhos técnicos relativos às propostas sobre o acesso à profissão (em relação ao estabelecimento de critérios e aos veículos comerciais ligeiros), sobre os veículos alugados e sobre os tacógrafos já estão bastante avançados. A Presidência julga que nestes domínios já se está perto de um possível compromisso.

Em relação à proposta sobre os tempos de repouso, são precisos mais esforços para encontrar um compromisso satisfatório para todos. A maioria dos Estados-Membros parece concordar com a direção tomada pelo compromisso, mas alguns outros ainda mantêm dúvidas substanciais. Para avançar, será necessário introduzir alterações concretas.

As propostas relativas ao destacamento de trabalhadores do setor dos transportes rodoviários e ao acesso ao mercado são as que exigirão mais trabalho. Não se realizaram grandes progressos até à data, atendendo a que estes dossiês são altamente políticos e estão intimamente ligados. Acresce que muitos Estados-Membros declararam não ter ainda posições oficiais a este respeito. Outra complicação resulta da interligação com os trabalhos legislativos respeitantes às alterações a introduzir na diretiva geral sobre o destacamento de trabalhadores, em que a orientação geral do Conselho foi adotada apenas a 23 de outubro de 2017 e os trólogos só recentemente começaram.

Os trabalhos realizados nas instâncias preparatórias durante a Presidência estónia confirmaram a vantagem que há em manter uma abordagem coerente e paralela entre os diversos elementos do pacote.

V. CONCLUSÃO

Na sequência da sua reunião de 22 de novembro de 2017, o Coreper convida o Conselho a tomar nota do presente relatório com vista a preparar os futuros progressos sobre as propostas deste pacote.
