



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 7 de abril de 2020
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0122(COD)**

**5114/1/20
REV 1 ADD 1**

**TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20**

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção do 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 máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

- Nota justificativa do Conselho
- Adotada pelo Conselho em 7 de abril de 2020

I. INTRODUÇÃO

1. Em 31 de maio de 2017, a Comissão Europeia adotou uma 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 máximos de condução diária e semanal, 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.
2. Esta proposta foi apresentada no âmbito do chamado Pacote Mobilidade I e o processo legislativo foi organizado em conjunto com duas outras propostas legislativas, uma relativa ao acesso à atividade de transportador rodoviário e ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias, e outra relativa às disposições de execução em matéria social e de destacamento de condutores.
3. O Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral em 3 de dezembro de 2018¹.
4. O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura a 4 de abril de 2019.
5. Entre outubro e dezembro de 2019, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão entraram em negociações a fim de chegarem a acordo sobre a proposta. Em 11 de dezembro de 2019, os negociadores chegaram a acordo sobre um texto de compromisso que veio a ser aprovado pelo Comité de Representantes Permanentes em 20 de dezembro de 2019².
6. A 21 de janeiro de 2020, a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) confirmou o acordo político alcançado, corroborado pelo Conselho em 20 de fevereiro de 2020³.

¹ Documento ST 15084/18.

² Documento ST 15083/19.

³ Documento ST 5424/20 + ADD 1-4.

7. Nos seus trabalhos, o Conselho teve em linha de conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu e do Comité das Regiões datados, respetivamente, de 18 de janeiro e 1 de fevereiro de 2018.
8. Alcançado esse acordo, entretanto ultimado pelo grupo de juristas-linguistas, o Conselho adotou em 7 de abril de 2020, por procedimento escrito, a posição do Conselho em primeira leitura, de acordo com o processo legislativo ordinário estabelecido no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

II. OBJETIVO

9. A proposta tem por objetivo geral harmonizar as regras relativas aos tempos de condução, pausas e períodos de repouso no transporte rodoviário e a aplicação destas disposições através da utilização de tacógrafos, a fim de evitar distorções da concorrência, aumentar a segurança rodoviária e assegurar boas condições de trabalho aos condutores na União Europeia.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

A) Considerações gerais

10. Com base na proposta da Comissão, o Parlamento e o Conselho conduziram as negociações no intuito de chegarem a acordo na fase de definição da posição do Conselho em primeira leitura. O texto do projeto de posição do Conselho reflete inteiramente o compromisso alcançado entre os dois legisladores.

B) Principais questões estratégicas

11. O compromisso que a posição do Conselho em primeira leitura repercute encerra os seguintes elementos essenciais:

a) Cobertura dos veículos comerciais ligeiros

12. Na sua proposta inicial, a Comissão não incluiu os veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, ao contrário do que o Parlamento preconizava. O texto do Conselho inclui no âmbito de aplicação do regulamento os veículos cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,5 toneladas e sejam utilizados no transporte internacional por conta de outrem (artigo 2.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 3.º, alínea h-A), do Regulamento (CE) n.º 561/2006). Consequentemente, estes veículos serão também abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014, pelo que terão de estar equipados com tacógrafos inteligentes.
13. A Comissão aproveitará um período transitório (1 de julho de 2026) para adotar atos de execução em que se prevejam disposições de pormenor sobre os dados, as funções e a instalação dos tacógrafos em veículos comerciais ligeiros no prazo de 18 meses a contar da data de entrada em vigor do regulamento de alteração, de modo a que, durante o período restante, se possa proceder ao fabrico do equipamento e à sua instalação nos veículos.
14. Assim sendo, as alterações 353/rev, 368, 373 e 375, reformuladas, foram incorporadas na posição do Conselho.

b) Organização do período de repouso semanal

15. A fim de se chegar a um compromisso quanto às disposições relativas aos períodos de repouso semanal (artigo 8.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 561/2006), o Conselho aceitou que se mantivesse a regra segundo a qual o condutor deve gozar dois períodos de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de, pelo menos, 24 horas por cada período de duas semanas consecutivas.
16. No entanto, de acordo com a proposta inicial da Comissão, o Conselho insistiu no compromisso numa certa flexibilidade em relação aos condutores que efetuam transporte de mercadorias de longo curso. Assinale-se, em particular, que os condutores que efetuem operações de transporte internacional de mercadorias fora do Estado-Membro em que se encontrem estabelecidos podem gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos desde que, em cada período de quatro semanas consecutivas, pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular. Neste caso, depois de gozados consecutivamente dois períodos de repouso semanal reduzido, o período de repouso semanal seguinte deve ser precedido de um período de repouso gozado a título de compensação pelas duas reduções dos períodos de repouso. Durante esse período de repouso prolongado, o condutor beneficia do "regresso ao domicílio" (ver ponto 19). Assim sendo, manteve-se a alteração 379 como base de referência na posição do Conselho, o que não aconteceu com a alteração 381.
17. A fim de assegurar o controlo dos períodos de repouso na estrada ao longo de quatro semanas, alargaram-se os períodos previstos nas disposições relativas aos elementos de prova a bordo do veículo de 28 para 56 dias (artigo 36.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014) (ver alterações 365 e 420-422).

c) Proibição de dormir na cabina

18. A posição do Conselho vem confirmar a proposta inicial da Comissão no que se refere à proibição de repouso num veículo durante períodos de repouso semanal regular e aos repousos semanais de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um repouso semanal reduzido anterior (artigo 8.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 561/2006). O Conselho aceitou as partes da alteração 382 do Parlamento que contêm informações pormenorizadas sobre as condições de alojamento necessárias. Neste contexto, especifica-se que cabe ao empregador cobrir os custos de alojamento fora do veículo, posição que o Parlamento partilha e que repercute na alteração 383.

d) Regresso regular do condutor

19. A posição do Conselho, que desenvolve a proposta inicial da Comissão, segundo a qual as empresas de transportes devem organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam regressar regularmente ao domicílio a fim de gozarem um período longo de repouso (artigo 8.º, n.º 8-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006), reforça este requisito no que toca à apresentação de prova e ao controlo e defende que se especifique com maior clareza qual o local a que o condutor regressa. Como tal, o texto do Conselho exige que o condutor regresse ao centro operacional do empregador a que se encontra normalmente afetado e onde se inicia o seu período de repouso semanal no Estado-Membro de estabelecimento, ou então ao seu local de residência, no pressuposto de que cabe ao condutor escolher o local onde pretende gozar os seus períodos de repouso e ao empregador a responsabilidade de garantir que o condutor aí possa regressar com regularidade. A frequência-padrão foi fixada em quatro semanas, de acordo com a alteração 385. Por razões de simplicidade e para atender às desiguais posições de negociação dos condutores e dos seus empregadores, o Conselho não aceitou os elementos de flexibilidade adicional advogados pelo Parlamento nas alterações 355, 377 e 385.

e) Normas mínimas aplicáveis às infraestruturas de estacionamento

20. Embora a proposta da Comissão não incluísse disposições específicas no que se refere às zonas de estacionamento, durante os debates com o Parlamento e a Comissão o Conselho concordou com a obrigação de a Comissão publicar e atualizar regularmente num sítio *Web* oficial uma lista de todas as zonas de estacionamento certificadas e com infraestruturas adequadas à disposição dos condutores afetos ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros (artigo 8.º-A do Regulamento (CE) n.º 561/2006). O texto do Conselho exige que a Comissão estabeleça normas de serviço e de segurança, bem como um procedimento de certificação para as zonas de estacionamento por meio de atos delegados. Este compromisso, que atende aos principais interesses do Parlamento consubstanciados na alteração 387, fez com que não fossem tidos em conta no texto do Conselho os pedidos de inclusão de disposições mais pormenorizadas no Regulamento (alteração 400).

f) Interrupção do repouso semanal em transbordador (*ferry*) ou comboio

21. O texto do Conselho mantém a alteração introduzida pela proposta da Comissão na regulamentação relativa aos condutores que acompanham veículos transportados em transbordador (*ferry*) ou em comboio durante o repouso. O período de repouso diário ou semanal reduzido do condutor pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora (artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006). No que se refere aos períodos de repouso semanal regular, o texto do Conselho alarga a derrogação às viagens de transbordador (*ferry*) ou de comboio com duração prevista de 8 horas ou mais, desde que o condutor tenha acesso a uma cabine para pernoitar. Assim sendo, as alterações 364, 388 e 389, parcialmente reformuladas, foram incorporadas na posição do Conselho.

g) Tempo de condução em circunstâncias excecionais

22. O texto do Conselho desenvolve a proposta da Comissão no que se refere às circunstâncias excecionais, por forma a que, em condições estritas e desde que observem determinadas salvaguardas, os condutores possam exceder o tempo de condução diário e semanal até uma hora, ou até duas horas desde que façam uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao seu local de residência. Só se pode recorrer a esta derrogação antes do início de períodos de repouso mais longos e é necessária uma compensação integral (artigo 12.º, segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 561/2006). A alteração 391, parcialmente reformulada, foi, pois, incorporada na posição do Conselho.
23. Além disso, o texto do Conselho prevê que a Comissão publique imediatamente num sítio *Web* público informações sobre os casos de urgência em que, em circunstâncias excecionais, os Estados-Membros possam conceder derrogações temporárias das regras em matéria de períodos de condução e de repouso (artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006). A alteração 395, parcialmente reformulada, foi, pois, incorporada na posição do Conselho.

h) Introdução de tacógrafos inteligentes (versão 2) nas frotas

24. No que diz respeito aos dados registados pelo tacógrafo inteligente, o texto do Conselho acrescenta que os tacógrafos devem poder registar a posição do veículo de cada vez que este atravessa a fronteira de um Estado-Membro, elemento já previsto na proposta da Comissão, e de cada vez que o veículo efetua operações de carga ou descarga, registando também se o veículo foi utilizado para transporte de passageiros ou mercadorias (artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014). O essencial das alterações 409 a 411 foi, pois, incorporado na posição do Conselho.
25. No que diz respeito à introdução de tacógrafos inteligentes, tanto o Parlamento como o Conselho preconizaram que se faça avançar consideravelmente a introdução de tacógrafos inteligentes na frota de veículos (artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014). O compromisso exige que os veículos (ou seja, veículos previamente equipados com tacógrafo analógico ou digital) sejam reconvertidos o mais tardar três anos após o final do ano de entrada em vigor das disposições pormenorizadas aplicáveis à nova geração de tacógrafos inteligentes e o mais tardar quatro anos após a entrada em vigor dessas disposições pormenorizadas caso o veículo já esteja equipado com um tacógrafo inteligente (versão 1). A Comissão disporá de 12 meses para adotar as especificações relativas à segunda geração de tacógrafos inteligentes (artigo 11.º, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014); os veículos matriculados pela primeira vez 24 meses após a entrada em vigor dessas especificações devem já ter instalada a bordo a nova versão (artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014). Assim sendo, as alterações 368, 369, 403-406, 412 e 415, parcialmente reformuladas, foram incorporadas na posição do Conselho, ao contrário da alteração 402.
26. No contexto desta alteração, o Conselho reconheceu a necessidade de, na medida do adequado, os Estados-Membros dotarem as respetivas autoridades de controlo de equipamento de deteção rápida à distância no prazo de três anos a contar da entrada em vigor das disposições pormenorizadas já aqui referidas (artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014); a alteração 413/rev foi, pois, parcialmente aceite.
27. Ainda dentro da mesma lógica, o texto do Conselho explicita melhor a proposta da Comissão no que toca ao registo manual dos pontos de passagem nas fronteiras até que tal seja assegurado automaticamente pelos tacógrafos inteligentes (artigo 34.º, n.ºs 1, 6 e 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014), incorporando, assim, a alteração 417.

i) Outros elementos da posição do Conselho

28. Do texto final da posição do Conselho fazem ainda parte os seguintes elementos, acrescentados pelo Conselho à proposta da Comissão:
- a) Uma definição mais pormenorizada de "transporte não comercial" (artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006);
 - b) Uma derrogação facultativa para os veículos utilizados para a entrega de betão pronto (artigo 13.º, n.º 1, alínea r), do Regulamento (CE) n.º 561/2006);
 - c) Um procedimento de exame aplicável à adoção de determinados atos de execução (artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006);
 - d) A exigência de comunicar às autoridades de controlo os dados tacográficos referentes à superação do tempo máximo de condução, a fim de detetar rapidamente à distância eventuais manipulações ou usos indevidos (artigo 9.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014);
 - e) O requisito de utilização de tacógrafos da geração seguinte para permitir a utilização de dados em modo operacional por um dispositivo externo (artigo 10.º, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014);
 - f) Um procedimento de reposição dos selos retirados ou quebrados dos tacógrafos que tenham sido abertos pelos agentes de controlo (artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 165/2014);
 - g) Uma autorização que permita à autoridade competente exigir a substituição do cartão de condutor, se necessário, de modo a cumprir novas especificações técnicas (artigo 26.º, n.º 7-A, do Regulamento (UE) n.º 165/2014).
29. O Conselho aceitou ainda, integralmente ou em princípio, as seguintes alterações da proposta da Comissão sugeridas pelo Parlamento:
- a) A prorrogação da isenção para os condutores que entreguem produtos fabricados de forma artesanal (artigo 3.º, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 561/2006), alteração 374;

- b) A necessidade de a Comissão avaliar a possibilidade de adotar eventuais regras especiais de repouso para os condutores que efetuem serviços ocasionais de transporte de passageiros (artigo 8.º, n.º 9-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006), alterações 354, 372 e 380;
- c) O aditamento de remunerações suplementares em função da rapidez da entrega à lista de incentivos prejudiciais (artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006), alteração 390;
- d) Uma derrogação facultativa para os veículos utilizados por empresas de construção num raio de 100 km (artigo 13.º, n.º 1, alínea q), do Regulamento (CE) n.º 561/2006), alteração 394;
- e) Um relatório especial da Comissão sobre os sistemas de condução autónoma e o seu impacto nas regras relativas aos tempos de condução e de repouso (artigo 9.º-A do Regulamento (CE) n.º 561/2006), alteração 397;
- f) O esclarecimento de que os tacógrafos e os cartões tacográficos devem ter memória suficiente para armazenar os dados exigidos (artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014), alteração 406;
- g) Cursos de reciclagem destinados aos condutores (cujos custos devem ser suportados pelo empregador) e às autoridades de controlo (alterações 418 e 419, considerando 30 e 31);
- h) Documentação mais completa sobre os períodos de repouso, pausas, férias ou baixas por doença, bem como sobre o tempo de repouso gozado num transbordador (*ferry*) ou comboio (artigo 34.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 165/2014), alteração 416.

IV. CONCLUSÃO

30. A posição do Conselho em primeira leitura faz inteiramente eco do compromisso a que se chegou ao longo das negociações efetuadas entre o Conselho e o Parlamento Europeu e mediadas pela Comissão. Este compromisso foi corroborado por carta enviada a 23 de janeiro de 2020 pela presidente da Comissão TRAN do Parlamento Europeu ao presidente do Comité de Representantes Permanentes. Nessa carta, a presidente da comissão parlamentar anunciava a intenção de recomendar aos membros desta comissão e, posteriormente, ao plenário, que, aquando da segunda leitura do Parlamento, aceitassem sem alterações a posição do Conselho em primeira leitura, sob reserva de verificação do texto pelos juristas-linguistas de ambas as instituições.
31. O Conselho considera, pois, que a sua posição em primeira leitura consubstancia um resultado equilibrado e que, uma vez adotados, os regulamentos alterados melhorarão as condições de trabalho dos condutores e contribuirão para a segurança rodoviária e para a criação de condições de concorrência equitativas no setor dos transportes rodoviários, graças a uma maior harmonização, uma maior clarificação das regras e um melhor controlo.
-