



Bruxelas, 23 de janeiro de 2020
(OR. en)

Dossiês interinstitucionais:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes (1. ^a Parte)/Conselho
n.º doc. Com.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Assunto:	Pacote 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 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 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 – Acordo político

A presente adenda diz respeito à proposta que altera a Diretiva 2006/22/CE e estabelece uma *lex specialis* para o destacamento de trabalhadores.

Proposta de

Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho

que 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 e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno ("Regulamento IMI")

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,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de criar um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência equitativas para os operadores.

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

Em virtude da elevada mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários, são necessárias regras setoriais específicas, a fim de assegurar o equilíbrio entre a livre prestação transfronteiras de serviços pelos operadores, a livre circulação de mercadorias, condições de trabalho adequadas e a proteção social dos condutores.

- (2) A grande mobilidade inerente aos serviços de transporte rodoviário exige especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que os operadores, a maioria dos quais são PME de reduzida dimensão, não sejam confrontados com obstáculos administrativos desproporcionados ou controlos discriminatórios suscetíveis de restringir indevidamente a sua liberdade de prestação de serviços transfronteiras.
- (3) Pela mesma razão, quaisquer regras nacionais aplicáveis aos transportes rodoviários devem ser proporcionadas e justificadas, tomando em consideração a necessidade de garantir condições sociais e de trabalho adequadas aos condutores e de facilitar o exercício da liberdade de prestação de serviços de transporte rodoviário com base na concorrência leal entre operadores nacionais e estrangeiros.
- (4) O equilíbrio entre a melhoria das condições sociais e das condições de trabalho dos condutores e a simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário, com base numa concorrência leal entre operadores nacionais e estrangeiros, é crucial para o bom funcionamento do mercado interno.
- (5) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no domínio dos transportes rodoviários, foram detetadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, assim como deficiências na sua execução, como, por exemplo, no que se refere ao recurso a empresas "de fachada". Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução das regras, o que dá azo a elevados encargos administrativos para os condutores e os operadores. Esta situação gera uma incerteza jurídica que é prejudicial para as condições laborais e sociais e para as condições concorrenciais no setor.

- (6) A fim de assegurar que as Diretivas 96/71/CE³ e 2014/67/UE⁴ do Parlamento Europeu e do Conselho sejam corretamente aplicadas, importa reforçar os controlos e a cooperação ao nível da União para combater a fraude associada ao destacamento dos condutores.
- (7) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das disposições em matéria de tempo de trabalho e de períodos de repouso, a fim de aumentar a segurança rodoviária, proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar os atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁶.
- (8) Tendo em conta as séries de dados necessárias para efetuar controlos do cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE, o alcance dos controlos na estrada depende do desenvolvimento e da implantação de tecnologias facilitadoras que abranjam períodos de tempo suficientes. O controlo na estrada deverá ser limitado aos aspetos que já podem ser verificados mediante utilização do tacógrafo e de equipamentos conexos a bordo, enquanto a realização de controlos exaustivos fica limitada às instalações das empresas.

3 Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

4 Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno ("Regulamento IMI") (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

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

6 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).

- (9) Os controlos na estrada deverão ser executados com eficiência e rapidez, a fim de os concluir o mais rapidamente possível e com o menor atraso para o condutor, devendo ser feita uma distinção clara entre as obrigações dos transportadores e as obrigações dos condutores.
- (10) A cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelo controlo do cumprimento deverá ser promovida mediante a realização de controlos concertados, que os Estados-Membros deverão procurar alargar aos controlos nas instalações. A Autoridade Europeia do Trabalho, cujo âmbito de atividades, tal como estabelecido no artigo 1.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, abrange os domínios regidos pela Diretiva 2006/22/CE, poderá desempenhar uma função importante na assistência aos Estados-Membros que realizem controlos concertados.
- A Autoridade Europeia do Trabalho poderá igualmente apoiar os esforços nos domínios da educação e da formação.
- (11) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no domínio dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais difícil, ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiras. Importa, portanto, criar um quadro para que a comunicação e assistência mútua se processem com eficácia, incluindo o intercâmbio de dados respeitantes a infrações e informações sobre boas práticas de execução.
- (12) A fim de promover a eficácia da cooperação administrativa e do intercâmbio de informações, o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸ exige que os Estados-Membros interliguem os seus registos eletrónicos nacionais (NER) através do sistema dos Registos Europeus das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR). O âmbito das informações acessíveis nos controlos na estrada deverá ser alargado no quadro desse sistema.

7 Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

8 Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

- (13) Para facilitar e melhorar a comunicação entre os Estados-Membros, assegurar uma aplicação mais uniforme das regras sociais no setor dos transportes e facilitar o cumprimento dos requisitos administrativos no destacamento de condutores por parte dos operadores de transportes rodoviários, a Comissão deverá desenvolver um ou vários novos módulos do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹. É importante que o IMI permita controlar a validade das declarações de destacamento durante os controlos na estrada.
- (14) O intercâmbio de informações no âmbito de uma cooperação administrativa e assistência mútua eficazes entre os Estados-Membros deverá respeitar as normas em matéria de proteção de dados pessoais estabelecidas nos Regulamentos (UE) 2016/679¹⁰ e (UE) 2018/1725¹¹ do Parlamento Europeu e do Conselho. O intercâmbio de informações através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) deverá respeitar também o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.
- (15) Para facilitar o controlo do cumprimento das regras em matéria de destacamento estabelecidas na presente diretiva, os operadores de transportes rodoviários deverão apresentar uma declaração de destacamento às autoridades competentes dos Estados-Membros para os quais destacam condutores.
- (16) A fim de reduzir os encargos administrativos para os transportadores, é necessário simplificar o processo de envio e atualização das declarações de destacamento. Por conseguinte, a Comissão deverá criar uma interface pública multilingue, à qual os transportadores tenham acesso e por meio da qual apresentem e atualizem informações sobre o destacamento e, em caso de necessidade, apresentem ao IMI outros documentos pertinentes.

⁹ Regulamento (UE) n.º 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).

¹⁰ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

¹¹ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (17) A fim de aumentar a eficácia, a eficiência e a coerência da execução da legislação, convém desenvolver as funcionalidades e a utilização dos atuais sistemas nacionais de classificação dos riscos. O acesso aos dados constantes dos sistemas de classificação dos riscos permitirá uma melhor orientação dos controlos para os operadores que não cumpram a legislação e a determinação de uma fórmula uniforme para avaliar o nível de risco das empresas de transportes deverá contribuir para um tratamento mais equitativo dos operadores nos controlos.
- (18) A fim de garantir a concorrência leal e condições de concorrência equitativas aos trabalhadores e às empresas, é necessário avançar rumo a uma execução inteligente e proporcionar todo o apoio possível à plena implantação e utilização dos sistemas de classificação dos riscos.
- (19) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/22/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. A Comissão deverá garantir a igualdade de tratamento das empresas ao ter em conta os critérios especificados na presente diretiva para o desenvolvimento de uma fórmula comum para calcular a classificação de risco das empresas. Essas competências de deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
- (20) Foram igualmente sentidas dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE, e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE, do setor dos transportes rodoviários de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais para a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado incerteza jurídica e elevados encargos administrativos para os operadores não residentes na União que nela exercem atividade. Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiras de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos para o emprego e a competitividade das empresas de transportes. É necessário harmonizar os requisitos administrativos e as medidas de controlo para evitar atrasos desnecessários para os transportadores.

¹² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (21) As empresas de transportes são as destinatárias de determinadas regras especiais em matéria de destacamentos e, como tal, estão sujeitas às consequências das eventuais infrações que cometam. No entanto, a fim de evitar abusos por parte de empresas que contratam serviços de transportes prestados por transportadores rodoviários de mercadorias, os Estados-Membros deverão igualmente prever regras claras e previsíveis em matéria de sanções para os expedidores, carregadores, transitários, contratantes e subcontratantes que tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias relevantes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam implicavam infrações a regras especiais em matéria de destacamentos.
- (22) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016¹³ de revisão da Diretiva 96/71/CE, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscitava questões e dificuldades jurídicas específicas num setor de grande mobilidade, como o dos transportes rodoviários, e referiu que a melhor forma de resolver tais dificuldades seria por meio de legislação setorial específica no domínio dos transportes rodoviários.
- (23) A fim de garantir a aplicação proporcionada e efetiva da Diretiva 96/71/CE no setor dos transportes rodoviários, é necessário estabelecer regras setoriais específicas que reflitam a especificidade da grande mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiras de serviços pelos operadores. As disposições em matéria de destacamento de trabalhadores da Diretiva 96/71/CE, bem como as disposições da Diretiva 2014/67/UE relativas à respetiva execução, aplicam-se ao setor dos transportes rodoviários e deverão ficar sujeitas às regras específicas estabelecidas na presente diretiva.
- (24) Tendo em conta a mobilidade que caracteriza o setor dos transportes, os condutores não são geralmente destacados para outro Estado-Membro ao abrigo de contratos de serviços por períodos prolongados, como acontece noutros setores. Por conseguinte, deverá ser expressamente esclarecido em que circunstâncias não se aplicam a esses condutores as regras aplicáveis ao destacamento de longa duração da Diretiva 96/71/CE.
- (25) O equilíbrio desses critérios deverá assentar no conceito de ligação suficiente do serviço prestado e do condutor ao território do Estado-Membro de acolhimento. Para facilitar a aplicação das regras, deverá ser feita uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte em função do grau de ligação ao território do Estado-Membro de acolhimento.

¹³ COM(2016) 128 final.

- (26) Importa clarificar que o transporte internacional em trânsito através do território de um Estado-Membro não constitui uma situação de destacamento. Estas operações caracterizam-se pelo facto de os condutores atravessarem o Estado-Membro sem carregar nem descarregar mercadorias e sem tomar nem largar passageiros, pelo que não existe uma ligação significativa entre as atividades dos condutores e o Estado-Membro de trânsito. A qualificação como trânsito da presença dos condutores num Estado-Membro não é; portanto, afetada pelas paragens ligadas, por exemplo, a razões de higiene.
- (27) Quando os condutores efetuam operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida para o território de outro Estado-Membro, de um país terceiro ou do Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente relacionada com o Estado-Membro de estabelecimento. Os condutores podem efetuar diversas operações de transporte bilaterais durante uma viagem. A aplicação das regras de destacamento e, por conseguinte, das condições de trabalho e emprego garantidas no Estado-Membro de acolhimento a estas operações bilaterais constituiria uma restrição desproporcionada à livre prestação transfronteiras de serviços de transporte rodoviário.
- (28) Por outro lado, existe uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento se os condutores realizarem nesse Estado-Membro outros tipos de operações, nomeadamente operações de cabotagem ou transportes internacionais não bilaterais. Esta ligação suficiente existe no caso das operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009¹⁴ e n.º 1073/2009¹⁵, dado que, nessas situações, toda a operação de transporte tem lugar num Estado-Membro de acolhimento e o serviço está, por conseguinte, estreitamente ligado ao território do Estado-Membro de acolhimento. As operações de transporte internacional não bilaterais caracterizam-se pelo facto de os condutores efetuarem transportes internacionais fora do Estado-Membro onde a empresa que efetua o destacamento se encontra estabelecida. Os serviços prestados estão, por conseguinte, ligados ao Estado-Membro de acolhimento em causa e não ao Estado-Membro de estabelecimento. Nestes casos, as regras setoriais específicas são necessárias só no que diz respeito aos requisitos administrativos e à medidas de controlo.

¹⁴ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

¹⁵ 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).

- (29) Se os condutores efetuarem operações de transporte combinado, a natureza do serviço prestado durante o troço inicial ou final está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento, se o troço por si só constituir uma operação de transporte bilateral. Por outro lado, há uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento se a operação de transporte durante o referido troço for realizada dentro do Estado-Membro de acolhimento ou como uma operação de transporte internacional não bilateral, pelo que se deverão aplicar as regras de destacamento a estes casos.
- (30) As empresas de transportes necessitam de segurança jurídica quanto às normas e requisitos que devem cumprir. Tais normas e requisitos deverão ser claros, compreensíveis e de acesso fácil para as empresas de transportes e permitir um controlo eficaz. É importante que as novas normas não acarretem encargos administrativos desnecessários e tenham devidamente em conta os interesses das PME.
- (31) Os Estados-Membros deverão assegurar que, em conformidade com a Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas em disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nesse Estado-Membro, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da referida diretiva, incluindo, se for o caso, convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Das informações pertinentes deverão, em especial, fazer parte os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força desses instrumentos. Em conformidade com a diretiva referida, deverá procurar-se a participação dos parceiros sociais.
- (32) Os transportadores da UE enfrentam uma concorrência crescente por parte de operadores estabelecidos em países terceiros. Por esse motivo, é da maior importância assegurar que as empresas da União não sejam discriminadas. Nos termos do artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 96/71/CE, as empresas estabelecidas num Estado que não seja um Estado-Membro não podem beneficiar de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas num Estado-Membro. Este princípio deverá igualmente aplicar-se no que diz respeito às regras específicas em matéria de destacamento previstas na presente diretiva. Deverá, nomeadamente, aplicar-se quando as empresas de países terceiros realizem operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União.

- (33) O sistema multilateral de quotas da CEMT é um dos principais instrumentos que regulam o acesso dos operadores de países terceiros ao mercado da UE e o acesso dos operadores da UE a mercados fora da UE. O número de licenças atribuídas a cada país membro da CEMT é decidido anualmente. A fim de assegurar que as empresas da União não sejam alvo de discriminação, a obrigação dos Estados-Membros a este respeito deverá também ser respeitada aquando da negociação das condições de acesso ao mercado da UE no âmbito da CEMT.
- (34) Além disso, a competência para negociar e celebrar o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR) cabe à União, no âmbito das suas competências externas exclusivas. A União deverá, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, conciliar os mecanismos de controlo que podem ser utilizados para controlar o cumprimento das regras sociais nacionais e da União pelos operadores de países terceiros com as regras que são aplicáveis aos operadores da União.
- (35) A fim de assegurar um controlo eficaz e eficiente das regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para os operadores não residentes, deverão ser estabelecidos requisitos de controlo no setor dos transportes rodoviários, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o tacógrafo digital. A fim de acompanhar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva e na Diretiva 96/71/CE e, ao mesmo tempo, reduzir a complexidade desta tarefa, os Estados-Membros deverão ser autorizados a impor aos operadores rodoviários apenas os requisitos administrativos especificados na presente diretiva, que estão adaptados ao setor dos transportes rodoviários.
- (36) Os encargos administrativos e as tarefas de gestão dos documentos a cargo dos condutores deverão ser razoáveis. Por conseguinte, embora alguns documentos devam estar disponíveis no veículo para inspeção na estrada, outros documentos deverão ser disponibilizados pelos operadores rodoviários através da interface pública do IMI e, caso necessário, pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o operador estiver estabelecido. As autoridades competentes deverão utilizar o quadro da assistência mútua entre Estados-Membros previsto na Diretiva 2014/67/UE.

¹⁶ 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 (CEE) 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).

- (37) Uma vez que, em alguns Estados-Membros, os parceiros sociais desempenham um papel fundamental na aplicação da legislação social no setor dos transportes rodoviários, os Estados-Membros deverão ser autorizados a fornecer aos parceiros sociais nacionais as informações pertinentes partilhadas por meio do IMI, com o único objetivo de verificar o cumprimento das regras em matéria de destacamento, sem violar o disposto no Regulamento (UE) 2016/679. As informações pertinentes deverão ser fornecidas aos parceiros sociais por meios externos ao IMI.
- (38) A fim de adaptar os anexos da presente diretiva à evolução das boas práticas, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a alterações desses anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹⁷. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (39) A Comissão deverá avaliar o impacto da aplicação e da execução das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários e apresentar ao Parlamento e ao Conselho um relatório sobre os resultados dessa avaliação, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.
- (40) A presente diretiva é aplicável a partir de... [18 meses após a data de entrada em vigor]. Esta será a data a partir da qual a Diretiva 2018/957 será aplicável ao setor dos transportes rodoviários, em conformidade com o respetivo artigo 3.º, n.º 3.
- (41) A Diretiva 2006/22/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

¹⁷ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Regras específicas relativas ao destacamento de condutores

1. O presente artigo estabelece regras específicas no que diz respeito a determinados aspetos da Diretiva 96/71/CE, relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário, e da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos requisitos administrativos e às medidas de controlo aplicáveis ao destacamento dos referidos condutores.
2. As presentes regras específicas aplicam-se aos condutores ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro que tome uma das medidas transnacionais referidas no artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Diretiva 96/71/CE.
3. Para efeitos do artigo 3.º, n.º 1-A, da Diretiva 96/71/CE, considera-se terminado um destacamento quando o condutor sai do território do Estado-Membro de acolhimento na execução de um transporte internacional de mercadorias ou de passageiros, não sendo esse período de destacamento acumulável com anteriores períodos de destacamento no contexto de operações internacionais do mesmo condutor ou de outro condutor por ele substituído.
4. Nenhum condutor é considerado em destacamento para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando executar operações de transporte bilateral.

Para efeitos da presente diretiva, uma operação de transporte bilateral respeitante a mercadorias é a deslocação de mercadorias baseada num contrato de transporte a partir do Estado-Membro de estabelecimento, tal como definido no artigo 2.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, para outro Estado-Membro ou um país terceiro, ou a partir de outro Estado-Membro ou país terceiro para o Estado-Membro de estabelecimento.

5. A partir da data em que os condutores registarem manualmente os dados de passagem de fronteira nos termos do artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸, os Estados-Membros aplicam igualmente a isenção prevista no n.º 4 no que respeita ao transporte de mercadorias quando o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral, para além desta operação, realizar uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros ou países terceiros que atravesse, desde que não carregue mercadorias e as descarregue no mesmo Estado-Membro.

Quando uma operação de transporte bilateral com início no Estado-Membro de estabelecimento durante a qual não tenha sido realizada nenhuma atividade adicional, for seguida de uma operação de transporte bilateral com destino ao Estado-Membro de estabelecimento, a exceção é aplicável, no máximo, a duas atividades adicionais de carga e/ou descarga, nas condições acima fixadas.

Esta isenção só é aplicável até à data em que pela primeira vez for instalado nos veículos matriculados num Estado-Membro, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, ponto 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, ponto 1, do mesmo regulamento. A partir dessa data a isenção referida neste ponto aplica-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente em conformidade com os artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

6. Para efeitos da presente diretiva, há operação de transporte bilateral em transporte internacional ocasional ou regular de passageiros, como definido no Regulamento (CE) n.º 1073/2009, quando o condutor:
- toma os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento e os larga noutro Estado-Membro ou num país terceiro; ou
 - toma os passageiros num Estado-Membro ou num país terceiro e os larga no Estado-Membro de estabelecimento; ou

18 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).

- toma e larga os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento com o objetivo de realizar excursões locais noutro Estado-Membro ou num país terceiro, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1073/2009.

7. A partir da data em que os condutores registarem manualmente os dados relativos às passagens de fronteira, em conformidade como o artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os Estados-Membros aplicam igualmente a isenção prevista no n.º 6 no que diz respeito ao transporte de passageiros, quando o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral, para além desta operação:

- recolher passageiros uma vez; e/ou
- largar passageiros uma única vez nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor atravesse, desde que o condutor não preste serviços de transporte de passageiros entre dois locais situados no Estado-Membro cujo território atravessar. O mesmo se aplica às viagens de regresso.

Esta isenção só é aplicável até à data em que pela primeira vez for instalado nos veículos matriculados num Estado-Membro, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, ponto 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, ponto 1, do mesmo regulamento. A partir dessa data a isenção referida neste ponto aplica-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente em conformidade com os artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

8. O condutor que realize uma operação de cabotagem nos termos definidos no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é considerado destacado em conformidade com a Diretiva 96/71/CE.
9. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado no território de um Estado-Membro que atravesse sem carregar nem descarregar mercadorias ou sem tomar nem largar passageiros.

10. Quando efetuar o troço rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado, tal como definida na Diretiva 92/106/CEE do Conselho¹⁹, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE se o referido troço rodoviário, por si só, for constituído por operações de transporte bilateral, tal como definidas no ponto 4.
11. Os Estados-Membros asseguram que, em conformidade com a Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas em disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nesse Estado-Membro, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da referida diretiva, incluindo, se for caso disso, convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Das informações pertinentes fazem parte, em especial, os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força de tais instrumentos, inclusive, se for caso disso, por convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes da zona geográfica em causa.
12. As empresas de transporte estabelecidas em países terceiros não beneficiam de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas em Estados-Membros, inclusive quando realizam operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União ou a partes deste.
13. Em derrogação do disposto no artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2014/67/UE, os Estados-Membros só podem impor os seguintes requisitos administrativos e medidas de controlo no que diz respeito ao destacamento dos condutores:

19 Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

- a) A obrigação de o transportador rodoviário estabelecido noutra Estado-Membro apresentar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes de um Estado-Membro em que o condutor esteja destacado, o mais tardar no início do destacamento, utilizando um formulário normalizado multilingue da interface pública ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1024/2012. A declaração de destacamento deve apresentar as seguintes informações:
- i) os dados de identificação do transportador rodoviário, pelo menos, quando disponível, sob a forma do número da licença comunitária;
 - ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outras pessoas de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento em que os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
 - iii) os seguintes dados sobre o condutor destacado: a identidade do condutor, a residência do condutor e o número da carta de condução;
 - iv) a data de início do contrato de trabalho do condutor e a lei que lhe é aplicável;
 - v) as datas previstas para o início e o fim do destacamento;
 - vi) os números de matrícula dos veículos;
 - vii) o tipo de serviços de transporte, isto é, transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, operação de cabotagem;
- b) a obrigação de o transportador rodoviário assegurar que o condutor disponha e conserve e apresente, quando lhe for solicitado na estrada, em papel ou em formato eletrónico:
- i) uma cópia da declaração de destacamento apresentada através do IMI;

- ii) o comprovativo dos serviços de transporte realizados no Estado-Membro de acolhimento como, por exemplo, uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho;
 - iii) os registos dos tacógrafos e, em especial, o código de país dos Estados-Membros em que o condutor tenha estado ao realizar operações de transporte rodoviário internacional ou operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014;
- c) A obrigação de o transportador rodoviário enviar através da interface pública do IMI, após o período de destacamento, a pedido direto das autoridades do Estado-Membro no qual o destacamento tiver ocorrido, cópias dos documentos referidos na alínea b), subalíneas (ii) e (iii), bem como a documentação da remuneração dos condutores destacados relativa ao período de destacamento e o seu contrato de trabalho ou um documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE²⁰ do Conselho, os registos dos tempos de trabalho dos condutores e os comprovativos de pagamento.

O operador envia a documentação através da interface pública do IMI no prazo máximo de 8 semanas a contar da data do pedido. Se o operador não apresentar a documentação solicitada dentro do prazo fixado, as autoridades competentes do Estado-Membro em que tiver ocorrido o destacamento podem solicitar, através do IMI, a assistência das autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento, em conformidade com os artigos 6.º e 7.º da Diretiva 2014/67/UE. Quando é feito um pedido de assistência mútua deste tipo, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do operador devem ter acesso à declaração de destacamento e a outras informações pertinentes apresentadas pelo operador através da interface pública IMI.

²⁰ Diretiva 91/533/CEE do Conselho, de 14 de outubro de 1991, relativa à obrigação de a entidade patronal informar o trabalhador sobre as condições aplicáveis ao contrato ou à relação de trabalho (JO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do operador asseguram que os documentos solicitados pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o destacamento tiver ocorrido sejam fornecidos através do IMI no prazo de 25 dias úteis a contar da data do pedido.

A fim de assegurar que os condutores não sejam considerados destacados, em conformidade com os n.ºs 4 a 7, os Estados-Membros só podem impor como medida de controlo a obrigação de o condutor conservar e apresentar, quando lhe for solicitado no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, os elementos de prova dos serviços de transporte internacional pertinentes, como uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas a que se refere o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e os registos do tacógrafo referido na alínea b), subalínea iii).

14. Para efeitos de controlo, o operador de transporte mantém atualizadas na interface pública do IMI as declarações de destacamento a que se refere o n.º 13, alínea a).
15. As informações constantes das declarações são guardadas no repositório do IMI para efeitos de controlo por um período de 24 meses.

Os Estados-Membros podem autorizar a autoridade competente a facultar aos parceiros sociais nacionais, por meios externos ao IMI, as informações pertinentes disponíveis no IMI, na medida do necessário para efeitos de verificação do cumprimento das regras em matéria de destacamento e em conformidade com a legislação e as práticas nacionais, desde que:

- essas informações estejam relacionadas com o destacamento para o território do Estado-Membro em causa;
 - essas informações sejam utilizadas para efeitos de aplicação das regras em matéria de destacamento; e
 - o tratamento de dados esteja em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679.
16. Até [JO: seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva de alteração], a Comissão específica, mediante um ato de execução, as funcionalidades da interface pública do IMI. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º, n.º 2.

17. Os Estados-Membros evitam que a execução das medidas de controlo sofram demoras desnecessárias que possam afetar a duração e as datas previstas do destacamento.
18. As autoridades competentes dos Estados-Membros cooperam de forma estreita e prestam-se mutuamente assistência e todas as informações pertinentes, nas condições estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE e no Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

Artigo 2.º

Alterações à Diretiva 2006/22/CE

A Diretiva 2006/22/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O título passa a ter a seguinte redação:

"Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho";

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

"Artigo 1.º

A presente diretiva estabelece as exigências mínimas para a execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho* e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**.

* 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).

** 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).";

(3) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Tais controlos incidem todos os anos sobre uma amostragem transversal ampla e representativa dos trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e dos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela Diretiva 2002/15/CE. Os controlos da aplicação da Diretiva 2002/15/CE realizados na estrada limitam-se ao controlo das regras que possam ser eficazmente controladas por meio do tacógrafo e do aparelho de controlo conexo. Só pode ser efetuada uma verificação exaustiva da execução da Diretiva 2002/15/CE nas instalações.";

- b) No n.º 3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 sejam controlados. Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade a fim de apresentar, durante o controlo na estrada, qualquer dos elementos de prova que não se encontre a bordo do veículo, o que não prejudica a obrigação de o condutor assegurar a utilização correta do equipamento tacográfico.";

- c) É inserido o seguinte número:

"3-A. Cada Estado-Membro organiza controlos do cumprimento das disposições da Diretiva 2002/15/CE, tendo em conta o sistema de classificação dos riscos previsto no artigo 9.º da presente diretiva. Estes controlos visam uma empresa se um ou mais dos seus condutores tiverem infringido continuamente ou de forma grave as disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou do Regulamento (UE) n.º 165/2014.";

- d) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

"4. As informações fornecidas à Comissão de acordo com o artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e com o artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE incluem o número de condutores controlados na estrada, o número de controlos nas instalações das empresas, o número de dias de trabalho controlados e o número e natureza das infrações registadas, indicando se se tratava de transporte de passageiros ou de mercadorias.";

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

"Artigo 5.º

Os Estados-Membros efetuam, pelo menos seis vezes por ano, controlos concertados na estrada aos condutores e veículos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014. Além disso, os Estados-Membros tentam organizar controlos concertados nas instalações.

Esses controlos são efetuados simultaneamente pelas autoridades de controlo de dois ou mais Estados-Membros, agindo nos respetivos territórios.";

(5) No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os controlos nas instalações são planeados à luz da experiência adquirida no passado com os diferentes tipos de transporte e de empresas. São igualmente efetuados quando se detetarem na estrada infrações graves aos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 ou à Diretiva 2002/15/CE.";

(6) No artigo 7.º, n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) Transmitir à Comissão, nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, os resultados estatísticos bienais;"

(7) Ao artigo 7.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

"d) Garantir o intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros nos termos do artigo 8.º da presente diretiva no que diz respeito à aplicação das disposições nacionais de transposição da presente diretiva e da Diretiva 2002/15/CE.";

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

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

"1. As informações disponibilizadas bilateralmente nos termos do artigo 22.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 são igualmente trocadas entre os organismos designados que, de acordo com o artigo 7.º, tiverem sido notificados à Comissão:

a) Pelo menos de seis em seis meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva;

b) Mediante pedido fundamentado de um Estado-Membro em casos pontuais.";

b) É inserido o seguinte número:

"1-A. Os Estados-Membros fornecem as informações solicitadas por outros Estados-Membros, nos termos do n.º 1, alínea b), do presente artigo, no prazo de 25 dias úteis a contar da data de receção do pedido. Pode ser determinado um prazo mais curto, por mútuo acordo entre os Estados-Membros. Em casos urgentes ou situações que exijam uma simples consulta de registos, como, por exemplo, o de um sistema de classificação de riscos, as informações solicitadas são apresentadas no prazo de três dias úteis.

Quando o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não se encontra suficientemente fundamentado, informa o Estado-Membro requerente, no prazo de dez dias úteis. O Estado-Membro requerente fundamenta o seu pedido com mais informações. Se tal não for possível, o pedido pode ser indeferido pelo Estado-Membro.

No caso de ser difícil satisfazer um pedido de informações ou efetuar controlos, inspeções ou investigações, o Estado-Membro requerido informa o Estado-Membro requerente desse facto no prazo de dez dias úteis e comunica as razões que fundamentam devidamente a dificuldade ou a impossibilidade de fornecer a informação pertinente. Os Estados-Membros em causa concertam-se para encontrar uma solução para as dificuldades que surjam.

No caso de atrasos persistentes na prestação das informações ao Estado-Membro em cujo território o trabalhador estiver destacado, a Comissão é informada e toma as medidas adequadas";

- c) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- "2. O intercâmbio de informações previsto no presente artigo é efetuado através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho*, com exceção das informações trocadas pelos Estados-Membros por consulta direta aos registos eletrónicos nacionais a que se refere o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**.

* Regulamento (UE) n.º 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 (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).";

- (9) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

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

"1. Os Estados-Membros adotam um sistema de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, de acordo com o número e a gravidade das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 ou às disposições nacionais que transpõem a Diretiva 2002/15/CE que cada empresa tiver cometido.

Em... [JO: inserir data 10 meses após a entrada em vigor da presente diretiva de alteração] a Comissão estabelece, mediante atos de execução, uma fórmula comum para calcular a classificação dos risco das empresas, que tenha em conta o número, a gravidade e a frequência de ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações e de a empresa de transporte rodoviário ter utilizado o tacógrafo inteligente nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014 em todos os seus veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.";

- b) No n.º 2, é suprimido o segundo período;
 - c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:
- "3. No anexo III é estabelecida uma lista inicial das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (CE) n.º 165/2014, e do seu nível de gravidade.

Tendo em vista estabelecer ou atualizar a ponderação das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou ao Regulamento (UE) N.º 165/2014, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 15.º-A da presente diretiva a fim de alterar o anexo III, tendo em conta a evolução regulamentar e considerações relativas à segurança rodoviária.

A categoria correspondente à infração mais grave inclui as infrações em que o incumprimento das disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e do Regulamento (CE) n.º 165/2014 provoca um risco sério de morte ou de danos corporais graves.";

- d) São aditados os seguintes números:
- "4. A fim de facilitar a realização de controlos seletivos na estrada, os dados constantes do sistema nacional de classificação dos riscos são facultados, no momento do controlo, a todas as autoridades de controlo competentes do Estado-Membro em causa.

5. Os Estados-Membros disponibilizam diretamente as informações constantes do sistema nacional de classificação dos riscos, através dos registos eletrónicos nacionais interoperáveis, tal como referido no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2 do mesmo Regulamento.";

(10) No artigo 11.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

- "3. Mediante atos de execução, a Comissão estabelece uma abordagem comum para o registo e controlo dos períodos dedicados a outros trabalhos, conforme definido no artigo 4.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 561/2006, designadamente a forma e os casos específicos em que se deve proceder ao registo, assim como para o registo e o controlo dos períodos de, pelo menos, uma semana, durante os quais o condutor está afastado do veículo e não está em condições de realizar quaisquer atividades com o veículo em causa. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.";

(11) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 12.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho*.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

- (12) No artigo 13.º, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) Estimular a coerência de abordagem e uma interpretação harmonizada do Regulamento (CE) n.º 561/2006 entre as autoridades responsáveis pelos controlos;"

- (13) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 14.º

Negociações com países terceiros

Após a entrada em vigor da presente diretiva, a União enceta negociações com os países terceiros relevantes tendo em vista a aplicação de regras equivalentes às estabelecidas na presente diretiva.

Enquanto aguardam a conclusão dessas negociações, os Estados-Membros incluem nos resultados estatísticos a enviar à Comissão nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 dados sobre os controlos efetuados a veículos de países terceiros.";

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

"Artigo 15.º
Atualização dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 15.º-A para alterar os anexos I e II a fim de efetuar as adaptações necessárias para refletir a evolução das boas práticas.";

(15) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 15.º-A
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar [da data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor".*
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º, n.º 3, e do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.";

(16) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) Na Parte A, o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Tempos de condução diária e semanal, pausas e períodos de descanso diários e semanais; igualmente, folhas de registo dos dias precedentes, que têm de ser conservadas a bordo do veículo por força do artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, e/ou dados armazenados relativamente ao mesmo período no cartão do condutor e/ou na memória do equipamento de registo, nos termos do anexo II da presente diretiva, e/ou em folhas impressas;"

b) Na Parte A, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Relativamente ao período referido no artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, eventuais excessos à velocidade autorizada para o veículo, definidos, para os veículos da categoria N3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 90 km/h e, para os veículos da categoria M3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 105 km/h, entendendo-se como categorias N3 e M3 as definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*;

* Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos ("Diretiva-Quadro") (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).";

c) Na Parte A, o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

"4. Funcionamento correto do aparelho de controlo (deteção de qualquer eventual manipulação do equipamento e/ou do cartão de condutor e/ou das folhas de registo) ou, se for o caso, presença dos documentos referidos no artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006;"

d) Na Parte A, é aditado o seguinte ponto 6:

"6. Tempo máximo alargado de trabalho semanal de 60 horas, tal como previsto no artigo 4.º, alínea a), da Diretiva 2002/15/CE; outro tempo de trabalho semanal, tal como previsto nos artigos 4.º e 5.º da Diretiva 2002/15/CE, apenas nos casos em que a tecnologia disponível permita realizar esses controlos com eficácia.";

e) Na Parte B, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros podem, se adequado e caso seja detetada uma infração, controlar a corresponsabilidade de outros instigadores ou cúmplices da cadeia de transporte, como sejam expedidores, transitários ou contratantes, e designadamente verificar se os contratos de prestação de serviços de transporte permitem cumprir o Regulamento (CE) n.º 561/85 e o Regulamento (UE) n.º 165/2014.";

f) Na Parte B, são inseridos os seguintes pontos:

"4. Requisitos relativos ao tempo médio máximo de trabalho semanal, pausas e trabalho noturno estabelecidos nos artigos 4.º, 5.º e 7.º da Diretiva 2002/15/CE.

5. Observância das obrigações das empresas no que diz respeito ao pagamento do alojamento dos condutores e à organização do tempo de trabalho dos condutores em conformidade com o artigo 8.º, n.ºs 8 e 8-A, do Regulamento (CE) 561/2006."

Artigo 3.º

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 1024/2012

No anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012 são aditados os seguintes pontos:

- "13. Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho: Artigo [8.º].
14. Diretiva (EU) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho que 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 e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno ("Regulamento IMI"): Artigo [1.º, n.º 14]."

"Artigo 4.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 5.º

Regras e sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento do disposto no artigo 1.º da presente diretiva, quando estes tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento, de que os serviços de transporte contratados incorriam em violação do disposto no mesmo artigo.

2. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no artigo 1.º da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Artigo 6.º

Execução inteligente

Sem prejuízo da Diretiva 2014/67/UE e para reforçar o cumprimento das obrigações estabelecidas no artigo 1.º da presente diretiva, os Estados-Membros asseguram que seja aplicada no seu território uma estratégia nacional coerente de execução. Essa estratégia deve incidir principalmente sobre as empresas com uma classificação de risco elevado, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Artigo 7.º

Avaliação

1. A Comissão avalia a execução da presente diretiva, nomeadamente o impacto do artigo 1.º, até [31 de dezembro de 2025] e dá disso conhecimento ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório da Comissão é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa. O relatório é tornado público.
2. Após a apresentação do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão procede regularmente à avaliação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
3. Quando se justificar, os relatórios referidos nos n.ºs 1 e 2 são acompanhados das propostas pertinentes.

Artigo 8.º

Formação

Os Estados-Membros cooperam na prestação de serviços de educação e formação às autoridades responsáveis pela aplicação da lei, com base nos regimes de execução existentes.

Os empregadores são responsáveis por assegurar que os seus condutores adquiram conhecimentos sobre os seus direitos e obrigações relacionados com a presente diretiva.

Artigo 9.º

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até... [JO: inserir a data de 18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [JO: inserir a mesma data do número anterior].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 10.º

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

Artigo 11.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em [...],

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente
