



Bruxelas, 30 de maio de 2018
(OR. en)

9259/18

Dossiês interinstitucionais:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
n.º doc. Com.:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Assunto:	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 – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

1. Em 31 de maio de 2017, a Comissão adotou as três propostas como parte da primeira vaga do pacote de mobilidade. As principais abordagens de cada uma das propostas são as seguintes:
 - *Acesso à atividade e ao mercado*: reforçar e harmonizar as condições de estabelecimento das empresas e melhorar a cooperação dos Estados-Membros na luta contra as empresas de fachada; conceder licenças obrigatórias aos operadores de veículos comerciais ligeiros; rever e simplificar as restrições de cabotagem e respetivos mecanismos de controlo; avançar para documentos eletrónicos;
 - *Períodos de condução e repouso e tacógrafo*: aumentar a flexibilidade na utilização dos períodos de repouso semanal para facilitar o regresso regular dos condutores ao domicílio; obrigação clara dos operadores de fornecerem um alojamento adequado e pago fora da cabine do condutor; obrigação de registar as passagens nas fronteiras no tacógrafo para facilitar os controlos;
 - *Destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários e respeito da legislação social*: clarificar a aplicação dos princípios do "destacamento de trabalhadores" estabelecendo um limite para o tempo passado num Estado-Membro (três dias por mês no caso do transporte internacional) após o qual são aplicáveis as regras nacionais relativas ao salário mínimo local e às férias anuais; listas pormenorizadas para os controlos no Estado-Membro de acolhimento, com base num método harmonizado de classificação dos riscos abrangendo igualmente a Diretiva relativa ao tempo de trabalho.
2. A Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu nomeou Ismail Ertug (S&D, DE) relator para a proposta que altera os Regulamentos 1071/2009 e 1072/2009, Wim van de Camp (PPE, NL) relator para a proposta que altera os Regulamentos 561/2006 e 165/2014 e Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) relatora para a proposta que altera a Diretiva 2006/22/CE e que estabelece regras específicas no que diz respeito ao destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário. A Comissão tenciona votar sobre os respetivos relatórios em 4 de junho de 2018. A Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (EMPL) emitiu pareceres sobre a primeira proposta em 30 de abril de 2018, sobre a segunda em 26 de abril de 2018 e sobre a terceira em 4 de maio de 2018.

3. O Comité Económico e Social Europeu adotou dois pareceres sobre as três propostas em 18 de janeiro de 2018, e o Comité das Regiões Europeu adotou um parecer que abrange as referidas propostas em 1 de fevereiro de 2018.

II. TRABALHOS NO CONSELHO

4. O Grupo dos Transportes Terrestres procedeu à análise das propostas durante as Presidências anteriores, entre 1 de junho e 6 de novembro de 2017, a qual deu origem a um relatório intercalar¹ que foi apresentado ao Conselho em 5 de dezembro de 2017.
5. As delegações DK e UK emitiram reservas de análise parlamentar. A delegação PL levantou recentemente a sua reserva de análise parlamentar.PL . Várias delegações mantiveram reservas de análise sobre partes do texto, em especial no que respeita à utilização do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) para efeitos de cooperação administrativa e no que diz respeito à atribuição de poderes à Comissão.
6. Durante a Presidência búlgara, o Grupo analisou os projetos de compromisso da Presidência relativos a essas propostas em 16 ocasiões, entre 16 de janeiro e 14 de maio de 2018. É importante referir que todas as delegações estão de acordo em que as três propostas estão tão estreitamente ligadas entre si que para que haja progressos estes devem ser realizados em paralelo. Algumas delegações consideram que há também uma importante interligação com a proposta sobre a revisão da Diretiva relativa ao transporte combinado².
7. Registaram-se progressos consideráveis nalgumas questões técnicas e políticas. Em particular, no que respeita ao Regulamento (UE) n.º 1071/2009, relativo ao acesso à atividade, o compromisso da Presidência dá resposta às seguintes questões problemáticas:

¹ Documento 14841/17.

² Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (documento 14213/1/18 REV 1).

- Limitar a integração no sistema de licenças de operadores que utilizam veículos comerciais ligeiros (VCL) aos operadores que utilizam VCL acima de 2,5 toneladas no transporte internacional. Esta adaptação das condições de licenciamento é acompanhada de um alargamento, por comparação com a proposta, dos requisitos a cumprir para que se obtenha a referida licença: os operadores de VCL terão de cumprir todos os requisitos normalizados, e é aditada uma disposição de salvaguarda dos direitos adquiridos em matéria de comprovação da competência profissional;
- Reforçar alguns dos elementos exigidos para comprovar um estabelecimento efetivo e estável num Estado-Membro. Além disso, o texto de compromisso contém elementos facultativos que um Estado-Membro pode aplicar ao avaliar este vínculo;
- Manter o conceito da proposta de requisitos financeiros diferenciados em função da categoria dos veículos utilizados, embora prevendo uma certa flexibilidade em relação a requisitos mais rigorosos e a os meios comprovativos do cumprimento deste requisito;
- Reduzir, no que diz respeito aos registos nacionais, a carga de trabalho adicional e, ao mesmo tempo, precisar melhor e normalizar o procedimento de cooperação administrativa;
- Reduzir as obrigações adicionais em matéria de apresentação de relatórios pelos Estados-Membros, em termos de conteúdo e frequência, permitindo assim enviar à Comissão um relatório combinado sobre os Regulamentos 1071/2009 e 1072/2009.

8. No que respeita ao Regulamento (UE) n.º 1072/2009 relativo ao acesso ao mercado, o compromisso da Presidência dá resposta às seguintes questões problemáticas:

- Alinhar as condições de licenciamento para o transporte internacional de mercadorias pela nova exigência de licenciamento para operar VCL acima de 2,5 toneladas; caso se apliquem requisitos financeiros diferenciados para o acesso à profissão, a licença comunitária para o veículo tem de especificar se é apenas para um VCL;
- Fornecer orientações, através de um considerando, sobre o que se considera contentores ou paletes vazios no contexto das operações de cabotagem subsequentes;

- Introduzir uma certa flexibilidade no planeamento e na realização de controlos na estrada relativamente às regras de cabotagem;
- Alinhar a obrigação dos Estados-Membros de apresentar relatórios à Comissão pela obrigação prevista nesta matéria no Regulamento n.º 1071/2009.

9. No que respeita ao Regulamento (UE) n.º 561/2006 relativo aos períodos de repouso dos condutores, o compromisso da Presidência dá resposta às seguintes questões problemáticas:

- Limitar a derrogação para os veículos utilizados no transporte com fins não comerciais a um peso máximo de 12 toneladas, ao passo que na proposta da Comissão se sugeria a supressão do limite de peso; precisar melhor as novas definições de "transporte não comercial";
- Manter a atual flexibilidade que permite juntar uma compensação por repouso semanal reduzido a outro período de repouso de pelo menos nove horas;
- Aumentar ligeiramente a flexibilidade para que, em caso de circunstâncias excecionais, possa haver um afastamento das regras sobre tempos de condução e de repouso quando o condutor pretende chegar ao centro operacional do empregador ou ao seu local de residência;
- Alterar a lista das derrogações nacionais facultativas para incluir zonas remotas que não se encontram ligadas ao continente e autorizar a concessão de derrogações para os veículos que entregam betão pronto, tendo em conta que a carga é perecível e o âmbito da operação limitado;
- Evitar conferir mais vantagens concorrenciais aos operadores de países terceiros no território da UE, salientando a necessidade de a Comissão avaliar a situação e propor em seguida soluções.

10. No que respeita ao Regulamento (UE) n.º 165/2014, relativo aos tacógrafos, o compromisso da Presidência dá resposta às seguintes questões problemáticas:

- atualizar o âmbito da legislação da União que as regras aplicáveis aos tacógrafos visam fazer respeitar por meio de um melhor controlo do cumprimento e atualizar as disposições em matéria de proteção de dados;
- impor à Comissão a obrigação de adotar especificações referentes à segunda versão³ dos tacógrafos inteligentes no prazo de 12 meses após a entrada em vigor do ato de alteração; impor a obrigação de os veículos matriculados pela primeira vez terem a bordo esta última versão;
- impor a obrigação de utilizar tacógrafos equipados com uma interface com um dispositivo externo nos veículos que sejam matriculados depois do desenvolvimento da segunda versão dos tacógrafos inteligentes;
- permitir que os selos sejam repostos nos tacógrafos pelos agentes de controlo qualificados e devidamente autorizados que os tenham quebrado para fins de controlo;
- especificar a obrigação de inserir informações sobre as passagens de fronteira nos tacógrafos que não as registem automaticamente, dando assim ao condutor a possibilidade de esperar pela paragem regular seguinte para cumprir essa obrigação;
- atualizar as obrigações impostas aos condutores que utilizem tacógrafos analógicos no que respeita à documentação relativa às passagens de fronteira e aos prazos de conservação dos registos a bordo.

³ A primeira versão dos tacógrafos inteligentes começará a ser instalada em 2019 e tem como principal característica uma ligação via satélite. A segunda versão permitiria o registo automático das passagens de fronteira, que é uma nova característica proposta pela Comissão.

11. No que respeita Diretiva 2006/22/CE, relativa ao cumprimento das disposições sociais aplicáveis ao destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário, o compromisso da Presidência dá resposta às seguintes questões problemáticas:
- manter o conceito subjacente à proposta da Comissão, que consiste em incorporar o controlo do cumprimento da Diretiva relativa às condições de trabalho na Diretiva relativa ao cumprimento das disposições sociais, prevendo ao mesmo tempo mais flexibilidade quanto à organização dos controlos; esclarecer melhor quais as disposições dessa mesma diretiva cujo cumprimento será, em geral, controlado na estrada;
 - recorrer ao Sistema de Informação do Mercado Interno, da Comissão, para a cooperação administrativa;
 - conferir à Comissão poderes para adotar atos delegados para atualizar a lista de infrações e respetiva gravidade, bem como para atualizar as regras relativas ao equipamento normalizado das unidades responsáveis pelos controlos e as listas dos aspetos a controlar nas estradas ou nas instalações;
 - evitar conferir mais vantagens concorrenciais aos operadores de países terceiros no território da UE, salientando a necessidade de a Comissão avaliar a situação e propor em seguida soluções.
12. São várias as delegações que mantêm reservas ou pedem que lhes sejam fornecidos mais elementos a respeito de algumas destas soluções.
13. O Comité de Representantes Permanentes forneceu orientações para a prossecução dos trabalhos em 2 de maio de 2018. O debate confirmou que as delegações concordam, de uma maneira geral, com os objetivos das propostas e estão dispostas a avançar, mas têm ainda opiniões divergentes quanto ao modo de alcançar esses objetivos. Em 25 de maio de 2018, o Comité preparou o dossiê para o Conselho.

III. QUESTÕES PENDENTES

14. Considerando que estes dossiês estão interligados, e tendo em conta o substancial avanço registado a nível dos aspetos técnicos, enunciam-se a seguir as questões mais sensíveis na via de um compromisso global que permita alcançar uma posição indicativa do Conselho:
- fase de transição para as novas condições de licenciamento dos veículos comerciais ligeiros (Regulamentos n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009);
 - regras de cabotagem (Regulamento n.º 1072/2009);
 - organização dos períodos de repouso semanal e quando gozá-los (Regulamento n.º 561/2006);
 - frequência do direito de "regresso a casa" (Regulamento n.º 561/2006);
 - reapetrechamento de veículos em circulação com tacógrafos inteligentes (Regulamento n.º 165/2014);
 - regras especiais em matéria de destacamento de condutores em termos de âmbito, duração e controlo (*lex specialis*).
- a) Fase de transição para as novas condições de licenciamento dos veículos comerciais ligeiros (Regulamentos n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009)**
15. Na sua última proposta de compromisso, a Presidência sugere que, no prazo de dois anos após a entrada em vigor do ato de alteração, sejam gradualmente impostas as novas condições de licenciamento das operações dos veículos comerciais ligeiros de peso superior a 2,5 toneladas utilizados no mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. Esta proposta tem o apoio de muitas delegações, havendo porém um número considerável de outras delegações que pedem um período mais longo de transição.

b) Regras de cabotagem (Regulamento n.º 1072/2009)

16. Para ultrapassar o impasse causado pelas diferentes apreciações do impacto das regras de cabotagem simplificadas, a Presidência sugere na sua última proposta de compromisso, que sejam mantidas as regras atualmente em vigor, complementadas por um período de "arrefecimento" de dois dias entre ciclos autorizados de operações de cabotagem, para que se disponha de um instrumento de combate aos abusos. Numerosas delegações consideram que esta medida pode ser uma saída para o impasse, embora lamentem que não se venha deste modo a alcançar a simplificação pretendida, mas observam também que as tecnologias de controlo deverão melhorar futuramente. Há um número considerável de delegações que recusa que se acrescente às atuais regras de cabotagem qualquer elemento restritivo suplementar.

c) Organização dos períodos de repouso semanal e quando gozá-los (Regulamento n.º 561/2006)

17. Na sua última proposta de compromisso, a Presidência sugere que se aceite a abordagem da Comissão que consiste em organizar os períodos de repouso semanal com uma frequência de quatro semanas (em vez de duas como atualmente), alterando a proposta no sentido de obrigar a que a compensação por um repouso semanal reduzido seja gozada até ao fim da quarta semana seguinte àquela em que se tiver gozado tal repouso semanal reduzido. As delegações estão divididas a respeito desta abordagem.
18. As delegações estão igualmente divididas no que toca à sugestão da Presidência no sentido de prever uma derrogação da proibição de gozar o repouso semanal regular na cabina do veículo, desde que sejam utilizadas zonas de estacionamento com as devidas condições de segurança e conforto. As delegações que se opõem a esta derrogação também não podem obviamente concordar com que se confira à Comissão poderes para especificar os critérios a respeitar por tais zonas de estacionamento. Algumas das delegações que apoiam a ideia da derrogação salientaram que não havia um número suficiente de zonas próprias em que os condutores pudessem beneficiar dessa derrogação. Na sua última proposta de compromisso, a Presidência apresentou um texto em que se especifica que os condutores deverão ser autorizados a gozar o repouso semanal na cabina do veículo até que haja na UE zonas próprias para o referido repouso em número suficiente.

d) Frequência do direito de "regresso a casa" (Regulamento n.º 561/2006)

19. As delegações concordam largamente com o compromisso da Presidência segundo o qual o regresso "a casa" que o operador será obrigado a permitir aos condutores deverá ser ao centro operacional ou à residência do condutor, mas têm opiniões divergentes quanto à frequência do regresso regular. A Presidência sugeriu uma frequência de seis semanas, por oposição à proposta da Comissão, que é de três semanas. Há um número considerável de delegações que pedem um período mais curto. A Presidência sugeriu também que se esclarecesse que esta obrigação não afeta o direito dos condutores a escolherem outro local para gozar o período de repouso. O cumprimento desta obrigação (artigo 8.º, n.º 8-A) por parte das empresas deverá, de acordo com o texto de compromisso da Presidência, ser controlado nas instalações da empresa.

e) Reapetrechamento de veículos em circulação com tacógrafos inteligentes (Regulamento n.º 165/2014)

20. As delegações concordam em princípio com o trabalho realizado pela Presidência quanto à antecipação do reapetrechamento dos veículos com tacógrafos inteligentes. A Comissão apresentou um estudo sobre os aspetos operacionais deste reapetrechamento. Continua a haver opiniões divergentes, sobretudo a respeito dos seguintes elementos:
- as categorias de tacógrafos que deverão entrar na primeira fase do reapetrechamento (quatro anos após a adoção das especificações da segunda versão do tacógrafo inteligente);
 - o momento em que deverá ter lugar a segunda fase (a Presidência sugere sete anos após a adoção das referidas especificações);
 - a questão de saber se os veículos que já usem o tacógrafo inteligente a instalar a partir de 2019 deverão também ser obrigados proceder ao reapetrechamento com a versão mais avançada.

f) Regras especiais em matéria de destacamento de condutores em termos de âmbito, duração e controlo (*lex specialis*)

21. Ressalta até agora dos debates que uma das principais dificuldades é a aplicação das regras de destacamento aos condutores profissionais de veículos pesados que exerçam atividade em Estados-Membros que não sejam aquele em que esteja estabelecida a empresa em que trabalham. As delegações estão divididas quanto à concessão de um período "de graça" para aplicar regras essenciais de destacamento aos veículos que efetuam o transporte internacional de mercadorias e quanto à questão de saber se os veículos que efetuam operações de cabotagem deverão ou não beneficiar, em condições mais rigorosas, de tal período "de graça". A divergência de opiniões é também visível no que respeita ao cálculo de tal período "de graça", em especial se se devem contar meios dias e se os períodos de repouso semanal devem entrar no cálculo. A última proposta de compromisso da Presidência prevê uma distinção entre o período "de graça" a aplicar ao transporte internacional de mercadorias (sete dias consecutivos durante um mês de calendário) e um período "de graça" mais curto (três dias consecutivos durante um mês de calendário) a aplicar quando o condutor estiver a efetuar operações de cabotagem.
22. Quase todas as delegações apoiam a proposta da Comissão quanto à restrição dos requisitos documentais em estrada a uma lista fechada. No entanto, há um número considerável de delegações que não concordam com os pormenores da lista tal como alterada pela Presidência e algumas delas manifestaram ainda ter reservas quanto à utilização do Sistema de Informação do Mercado Interno para apresentar as declarações de destacamento.
23. As últimos projetos de compromisso da Presidência constam das adendas 1 a 4 ao presente relatório.

IV. CONCLUSÕES

24. Solicita-se ao Conselho que tome nota do presente relatório intercalar para preparar novos avanços no que toca às questões pendentes que se prendem com estas propostas do pacote.