



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 1 de junho de 2017  
(OR. en)

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2017/0121 (COD)**

---

---

9671/17  
ADD 1

TRANS 215  
SOC 441  
EMPL 342  
MI 456  
COMPET 450  
CODEC 926  
IA 96

#### NOTA DE ENVIO

---

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	1 de junho de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

---

n.º doc. Com.:	SWD(2017) 187 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento 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 e 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

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 187 final.

---

Anexo: SWD(2017) 187 final

Bruxelas, 31.5.2017  
SWD(2017) 187 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**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**

e

**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**

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

## Folha de síntese (Máx. 2 páginas)

Avaliação de impacto da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativo aos tempos de condução, pausas e períodos de repouso de condutores, e da Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE relativamente a requisitos em matéria de execução e ao estabelecimento de disposições específicas com respeito à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE em matéria de destacamento de condutores no setor dos transportes rodoviários.

### A. Necessidade de agir

#### Qual o problema e porque tem dimensão europeia?

Os principais problemas identificados são os seguintes:

- Inadequação das condições sociais e de trabalho dos condutores;
- Distorções de concorrência entre os operadores de transportes.

Decorrem de:

- Lacunas na atual legislação social aplicável aos transportes rodoviários (tempos de condução, trabalho e repouso dos condutores);
- Implementação ineficaz das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários.

As distorções estão também relacionadas com questões de mercado, nomeadamente, as empresas «de fachada» e a cabotagem ilegal, objeto de outra avaliação de impacto<sup>1</sup>. Na ausência de intervenção da UE, prevê-se que estes problemas persistam e se agravem.

#### Resultados esperados

Os objetivos gerais da intervenção são os seguintes:

- Assegurar condições de trabalho e uma proteção social adequada dos condutores;
- Evitar distorções de concorrência;
- Contribuir para a segurança rodoviária.

Os objetivos específicos são:

- Clarificar e adaptar a regulamentação social da UE aplicável aos transportes rodoviários (incluindo em matéria de destacamento);
- Prever uma interpretação e aplicação uniformes da regulamentação;
- Facilitar a execução transfronteiras, eficaz em termos de custos e coerente, da legislação social;
- Reforçar a cooperação entre os Estados-Membros.

O objetivo primordial consiste em obter um equilíbrio que permita assegurar a proteção dos direitos dos trabalhadores e facilitar a liberdade de prestação de serviços transfronteiras para os operadores.

#### Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

As lacunas da regulamentação não são suscetíveis de ser colmatadas sem uma ação da UE. Até à data, os esforços envidados pelos Estados-Membros e pela Comissão, a fim de garantir um entendimento comum e uma execução coerente da regulamentação parecem ter fracassado. Por conseguinte, a ação da UE é justificada, a fim de encontrar uma solução ao nível da UE e evitar a proliferação de medidas nacionais divergentes. O valor acrescentado da UE consiste em estabelecer uma regulamentação clara e equilibrada e proporcionar a sua implementação, aplicação e execução uniformes, o que não é possível alcançar a nível dos Estados-Membros.

### B. Soluções

#### Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

Pacote de medidas 1: Clarificação do quadro jurídico e melhoria da cooperação — medidas destinadas a clarificar as ambiguidades sem alterar substancialmente a regulamentação, bem como melhoria da cooperação entre as autoridades de execução, sem impacto significativo em termos de custos.

Pacote de medidas 2: Reforço da execução e alterações das obrigações — para além das medidas do PM1, inclui medidas de adaptação de certas regras e o reforço da execução, o que pode implicar alguns custos regulamentares.

Pacote de medidas 3: Revisões específicas da legislação social — alterações significativas às disposições atuais e introdução de derrogações do âmbito de aplicação da legislação para atividades específicas.

O pacote de medidas 2 é a opção preferida em termos de reforço da execução e clarificação do quadro jurídico

<sup>1</sup> Revisão do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 relativo ao acesso à atividade de transportador rodoviário e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 sobre o acesso ao mercado do transporte de mercadorias.

da UE.

O pacote de medidas 4 é horizontal e prevê regulamentação específica por setor em matéria de destacamento nos transportes — inclui medidas com vista a aligeirar os requisitos administrativos e de controlo, bem como quatro variantes correspondentes a quatro limiares de: 3 dias por mês (PM4a), 5 dias (PM4b), 7 dias (PM4c) e 9 dias (PM4d) para uma duração total acumulada de atividades realizadas nos países de acolhimento, abaixo dos quais os condutores não estariam abrangidos pelo âmbito de aplicação plena da Diretiva «Destacamento de trabalhadores». Trata-se de uma redução significativa da carga administrativa, independentemente do limiar. Quanto mais elevado é o limiar, mais baixos são os custos de conformidade para os operadores. Do ponto de vista dos trabalhadores, os limiares mais baixos produzem efeitos mais positivos em termos de melhoria das condições sociais e de trabalho dos condutores, aumentando a atratividade do emprego. Tendo em conta os diversos impactos de cada opção e a dificuldade em as comparar, a opção escolhida será fruto de uma decisão política.

#### **Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?**

O PM1 é a opção menos apreciada por todos os grupos de intervenientes. O PM2 é, em grande medida, apoiado pelos operadores e condutores, uma vez que as medidas permitem uma organização mais eficiente das operações de transporte, requisitos mais favoráveis e melhor adaptados no que respeita aos tempos de trabalho e repouso, bem como uma execução mais eficaz e uniforme. Os sindicatos e as autoridades nacionais apresentaram opiniões divergentes. O setor dos transportes dos autocarros urbanos e de turismo manifestou preferência pelo PM3 (sobretudo a grande UE15). Os sindicatos apoiam apenas uma medida do PM3 (proibição de remuneração baseada no desempenho) e rejeitam as outras medidas. O PM4 é favorecido pela indústria e a maior parte dos Estados-Membros, porque fornece soluções claras e proporcionadas para a aplicação das disposições em matéria de destacamento. Os sindicatos e três Estados-Membros opõem-se à solução em que os limiares de tempo desencadeariam a aplicação plena da Diretiva «Destacamento de trabalhadores».

#### **C. Impactos da opção preferida**

##### **Quais são as vantagens da opção preferida?**

- Melhoria das condições de trabalho e de repouso dos condutores, devido a uma regulamentação mais flexível e adequada, clareza em matéria de taxas salariais aplicáveis e outras condições de proteção social quando se trabalha no estrangeiro, melhores condições de repouso, períodos reduzidos longe do domicílio;
- Melhoria da capacidade de os operadores organizarem o trabalho dos condutores de modo mais eficiente;
- Poupanças em termos de custos administrativos para os operadores, de cerca de 785 milhões de euros/ano;
- Aumento da remuneração dos condutores envolvidos em operações de transporte nos Estados-Membros com taxas de remuneração mais elevadas;
- Segurança jurídica e coerência na execução da legislação.

##### **Quais são os custos da opção preferida (se existirem, caso contrário, das opções principais)?**

- Ligeiro aumento, a curto prazo, dos custos de execução para as autoridades, a ser contrabalançado, a mais longo prazo, por uma execução mais eficaz;
- Ligeiro aumento, a curto prazo, dos custos de conformidade e dos custos administrativos para os operadores devido a obrigação de fornecer alojamento para o repouso semanal regular, à eventual necessidade de contratar novos condutores e à aplicação dos salários mais elevados dos Estados-Membros de acolhimento.

##### **Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?**

A maior parte das medidas não tem impactos especiais nas PME. No entanto, a obrigação de alojamento para os condutores e as alterações do método de cálculo do tempo de trabalho semanal podem afetar mais as microempresas, que têm menos flexibilidade para organizar as operações de modo a evitarem o aumento dos custos. Por outro lado, a redução prevista dos custos administrativos e dos custos de conformidade relacionados com as disposições em matéria de destacamento será mais significativa para as pequenas empresas, em especial para as da UE13.

##### **O impacto nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais será significativo?**

Não, registar-se-á apenas um ligeiro aumento, a curto prazo, dos custos de execução, que será contrabalançado por poupanças, a longo prazo, decorrentes de controlos mais eficazes.

##### **Haverá outros impactos significativos?**

Não existirão quaisquer impactos ambientais ou impactos significativos sobre o nível global de emprego a nível da UE. Sinergias com a iniciativa sobre o acesso ao mercado dos transportes: 1) Aumento em termos de eficácia da execução; 2) Luta mais eficaz contra as práticas de emprego ilegais.

##### **Proporcionalidade?**

A opção preferida não excede o que é necessário para resolver o problema original e alcançar os objetivos da iniciativa. A iniciativa propõe uma solução proporcionada e equilibrada para problemas sociais e de concorrência,

que estão interligados.

**D. Seguimento**

**Quando será revista esta política?**

A avaliação *ex post* será realizada de acordo com um ciclo político regular (dentro de 5 a 7 anos).