



Conselho da
União Europeia

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

9671/17

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

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

PROPOSTA

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.:	COM(2017) 278 final
Assunto:	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 COM(2017) 278 final.

Anexo: COM(2017) 278 final



Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

No setor dos transportes rodoviários, as regras sociais da União contribuem para a consecução dos objetivos políticos de melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre as empresas de transporte rodoviário e reforçar a segurança rodoviária para todos os utentes da estrada. Adaptar as regras às necessidades do setor, tornando-as mais fáceis de aplicar e executar de modo uniforme e eficaz é um elemento fundamental da estratégia da Comissão para integrar mais profundamente o mercado do transporte rodoviário na UE e tornar o setor justo, eficiente e socialmente responsável, tal como descrito no Livro Branco sobre os transportes, de 28 de março de 2011¹.

As principais normas sociais aplicáveis ao transporte rodoviário incluem as disposições relativas à organização do tempo de trabalho dos condutores previstas na Diretiva 2002/15/CE², os requisitos mínimos de execução previstos na Diretiva 2006/22/CE, as regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso nos termos do Regulamento (CE) n.º 561/2006³ e as disposições em matéria de destacamento de trabalhadores estabelecidas na Diretiva 96/71/CE⁴ e a Diretiva de execução 2014/67/UE⁵. Estes atos jurídicos fazem parte de um conjunto mais vasto de esforços no sentido de melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre os operadores e melhorar a segurança das estradas europeias, assim como assegurar o equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação de serviços transfronteiriços pelos operadores.

Uma avaliação *ex post* das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários e a sua execução, realizada no período compreendido entre 2015 e 2017⁶ no âmbito do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), concluiu que as regras em vigor não resolvem de forma eficaz e eficiente os riscos de deterioração das condições de trabalho nem as distorções da concorrência. Tal deve-se a lacunas no que diz respeito ao quadro jurídico. Determinadas regras são pouco claras, inadequadas ou difíceis de aplicar ou de executar, o que contribui para as diferenças existentes entre Estados-Membros a nível da aplicação das normas comuns e cria um risco de fragmentação do mercado interno.

A análise dos problemas no terreno revela, designadamente, que as diferenças na interpretação e aplicação das Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE ao setor do transporte rodoviário devem ser colmatadas com caráter de urgência. A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta legislativa conclui que as disposições em matéria de destacamento e os requisitos administrativos não se adequam à natureza fortemente móvel do trabalho dos condutores do setor dos transportes rodoviários internacionais. Esta situação

¹ COM(2011)144 final.

² JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

³ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁴ JO L 18 de 21.1.1997, p.1

⁵ JO L 159 de 28.5.2014, p.11

⁶ A avaliação *ex post* abrangeu o Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativo aos tempos de condução, pausas e períodos de repouso, a Diretiva 2006/22/CE relativa à execução das disposições do regulamento e a Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

provoca encargos regulamentares desproporcionados para os operadores e cria obstáculos injustificados à prestação transfronteiriça de serviços. As dificuldades jurídicas e práticas na aplicação das regras relativas ao destacamento de trabalhadores para o setor dos transportes rodoviários foram realçadas no considerando 10 da proposta da Comissão, de 8 de março de 2016,⁷ que altera a Diretiva 96/71/CE: *Em virtude da natureza fortemente móvel do trabalho nos transportes rodoviários internacionais, a aplicação da Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores suscita problemas e dificuldades jurídicos específicos (nomeadamente nos casos em que a ligação com o Estado-Membro em causa for insuficiente). Seria mais adequado que estes desafios fossem abordados no quadro de legislação setorial específica, juntamente com outras iniciativas da UE destinadas a melhorar o funcionamento do mercado interno dos transportes rodoviários.*

A presente proposta prevê uma abordagem global destinada a colmatar os riscos para os condutores resultantes de condições de trabalho inadequadas, nomeadamente as condições de trabalho e emprego e, simultaneamente, atenuar os encargos regulamentares excessivos impostos aos operadores e evitar distorções da concorrência. O objetivo geral é garantir o equilíbrio entre condições de trabalho adequadas para os condutores e livre prestação transfronteiriça de serviços para os operadores.

- **Coerência com as disposições vigentes no mesmo domínio de intervenção**

A presente proposta faz parte de uma ampla revisão, atualmente em curso, da legislação no domínio dos transportes rodoviários da União. Está estreitamente associada a uma iniciativa que visa melhorar a clareza e a adequação das regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006, bem como as regras relativas à utilização de tacógrafos previstas no Regulamento (UE) n.º 165/2014. A proposta está igualmente relacionada com a revisão em curso das regras de mercado relativas ao acesso à atividade de transportador rodoviário (Regulamento (CE) n.º 1071/2009), o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (Regulamento (CE) n.º 1072/2009) e o acesso ao mercado internacional de transporte de passageiros (Regulamento (CE) n.º 1073/2009). As regras sociais e as regras do mercado constituem um enquadramento jurídico global e coerente, sendo essencial a sua aplicação de forma coerente e eficaz para a criação de um setor do transporte rodoviário seguro e equitativo, e sustentável do ponto de vista ambiental e social. Nenhuma das iniciativas pode, por si só, resolver eficazmente os atuais desafios a nível social e de mercado.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta contribui para duas das prioridades da Comissão, nomeadamente a criação de um «mercado interno mais aprofundado e mais equitativo» e o reforço do «emprego, do crescimento e do investimento». É coerente com as ações destinadas a combater as injustiças sociais e a concorrência desleal e a criar um enquadramento social favorável a novas oportunidades de emprego e condições comerciais equitativas.

Um dos objetivos da proposta consiste em assegurar condições de trabalho dignas e proteção social adequada. Por conseguinte, a proposta é coerente com os objetivos da Agenda Social da Comissão e com a iniciativa relativa à criação do Pilar Europeu dos Direitos Sociais. É também coerente com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º, que consagra o direito a condições de trabalho justas e equitativas.

⁷ COM(2016)128.

A proposta contribui para o programa REFIT através da redução dos encargos regulamentares, da simplificação e adaptação de determinadas regras às necessidades específicas do setor. Além disso, contribuirá para tornar a execução mais eficiente através de uma melhor utilização dos instrumentos e sistemas de controlo existentes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A presente proposta altera a Diretiva 2006/22/CE e estabelece regras setoriais específicas em matéria de destacamento de trabalhadores em relação às Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE.

A Diretiva 2006/22/CE tem por base o atual artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), e esta disposição deve ser também utilizada para a sua alteração.

As Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE têm por base o (atual) artigo 53.º, n.º 1, do TFUE. Contudo, como as regras apresentadas na presente proposta dizem apenas respeito a situações específicas relacionadas com a prestação de serviços de transporte, deve ser invocado, neste caso, o artigo 91.º, n.º 1 do TFUE.

• Subsidiariedade

Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE, a UE dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros no domínio dos transportes. No entanto, as regras em vigor só podem ser alteradas pelo legislador da UE.

Em virtude das lacunas existentes na legislação vigente, os Estados Membros aplicam e fazem cumprir a regulamentação social da UE de forma diferente, nomeadamente no que se refere às regras relativas ao destacamento de trabalhadores. As orientações ou a autorregulação por Estado-Membro não devem ser suficientes para assegurar que as disposições em matéria social no setor do transporte rodoviário sejam aplicadas e executadas de forma coerente em toda a UE. Por conseguinte, justifica-se a tomada de medidas a nível da UE.

• Proporcionalidade

A proposta não vai além do que é necessário para resolver os problemas identificados de inadequação das condições de trabalho dos condutores e as distorções da concorrência entre os operadores.

Tal como indicado na secção 7.2 da avaliação de impacto, a proposta apresenta a opção política considerada mais adequada e proporcionada, ao assegurar o equilíbrio entre a melhoria das condições de trabalho dos condutores, a redução dos encargos regulamentares para os operadores e a garantia da eficácia do cumprimento das regras a nível internacional.

A proposta centra-se na simplificação, clarificação e adaptação de determinadas regras a fim de satisfazer as necessidades do setor. Evita eventuais encargos administrativos desnecessários para os operadores e tem por objetivo assegurar que os requisitos aplicáveis à cooperação administrativa e à assistência mútua entre os Estados-Membros são

proporcionados. A avaliação de impacto concluiu que as medidas previstas não terão qualquer impacto desproporcionado sobre as PME.

- **Escolha do instrumento**

Tendo em conta que a proposta introduz um número limitado de alterações na Diretiva 2006/22/CE e estabelece regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores do setor do transporte rodoviário no que se refere às Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE, o instrumento escolhido é também uma diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/controles de adequação da legislação vigente**

A Diretiva de Execução 2006/22/CE, juntamente com o Regulamento (CE) n.º 561/2006 sobre o tempo de condução e a Diretiva 2002/15/CE sobre o tempo de trabalho, foram objeto de uma avaliação *ex post* exaustiva, realizada no período de 2015 a 2017⁸. Esta avaliação foi apoiada por um estudo externo⁹.

Os principais problemas identificados foram os seguintes:

- divergências de interpretação e de aplicação da disposição sobre o registo do tempo em que o condutor está afastado do veículo;
- violação das regras relativas ao tempo de trabalho suscetíveis de conduzir a horários de trabalho excessivos para os condutores e a fadiga acumulada, com efeitos nocivos para a saúde e segurança dos condutores e para a segurança rodoviária;
- aplicação deficiente das disposições relativas ao tempo de trabalho e falta de dados uniformes sobre o acompanhamento e os controles de conformidade;
- insuficiente cooperação administrativa e assistência mútua entre os Estados-Membros, prejudicando a aplicação coerente das regras da UE;
- incoerência dos sistemas nacionais para avaliar o grau de risco das empresas de transporte, dificultando o intercâmbio de informações e a comparação de dados com vista à realização de controles eficazes;
- utilização insuficiente de dados nos sistemas de notação de risco que impedem uma orientação eficaz dos controles;
- riscos não solucionados de deterioração das condições de trabalho relacionados com a insuficiente proteção salarial e social dos condutores que trabalham durante longos períodos de tempo fora do seu país de emprego.

As disposições relativas ao destacamento de trabalhadores não integravam explicitamente esta avaliação REFIT. No entanto, as dificuldades com a aplicação de medidas nacionais

⁸ Ver nota de rodapé n.º 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

divergentes sobre o destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário revelaram que as regras gerais em matéria de destacamento não se adequam à elevada mobilidade da força de trabalho no setor dos transportes rodoviários e que os requisitos administrativos são desproporcionadamente onerosos e, por conseguinte, restringem a livre prestação transfronteiriça de serviços.

- **Consultas das partes interessadas**

A fim de preparar a presente proposta, foram realizadas extensas consultas às partes interessadas, em conformidade com as regras mínimas de consulta das partes interessadas estabelecidas na Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2002, (COM(2002) 704 final).

Todos os grupos de partes interessadas pertinentes contribuíram para o processo de consulta: autoridades nacionais, organismos de execução, associações de transporte rodoviário (mercadorias e passageiros), operadores, transitários, expedidores, PME, sindicatos, condutores e outros trabalhadores do setor do transporte rodoviário. Em especial, os parceiros sociais europeus foram amplamente consultados ao longo de todo o processo. Foram utilizados vários métodos e instrumentos de consulta abertos e específicos:

- Uma Conferência de Alto Nível, de 4 de junho de 2015, sobre uma «Agenda Social para os Transportes», que lançou um amplo debate sobre os aspetos sociais no transporte rodoviário, e reuniu cerca de 350 participantes: decisores, peritos em transportes, parceiros sociais;

- Os seminários, no final de 2015, que reuniram partes interessadas da indústria, representantes dos Estados-Membros e parceiros sociais a nível da UE. As conversações incidiram, essencialmente, no impacto da legislação social e da legislação relativa ao mercado interno no transporte rodoviário;

- Uma Conferência sobre Transporte Rodoviário, em 19 de abril de 2016, com um seminário dedicado ao mercado interno e aos aspetos sociais do transporte rodoviário. Contou com cerca de 400 participantes, nomeadamente representantes dos Estados-Membros, deputados do Parlamento Europeu e as principais partes interessadas que discutiram os objetivos e o alcance das iniciativas previstas para o setor rodoviário;

- Foram lançados cinco inquéritos adaptados aos destinatários para recolher a opinião dos ministérios dos transportes nacionais (sobre a aplicação e interpretação das regras), dos organismos de execução (sobre as práticas de execução, custos e benefícios de aplicação), das empresas (sobre o impacto da legislação nos operadores do mercado), dos sindicatos (sobre o impacto da legislação nos condutores) e outras partes interessadas, como as associações industriais (sobre os pontos de vista globais acerca dos efeitos da legislação). No total, foram recebidas 1441 respostas (das quais 1269 provenientes de empresas de transporte rodoviário).

- Foram realizadas entrevistas com 90 partes interessadas (das quais 37 com os condutores) para recolher pontos de vista sobre as experiências das partes interessadas relativamente à forma como decorreu a aplicação e se foi eficaz, bem como sobre os desafios em matéria de cumprimento.

- Uma consulta pública,¹⁰ realizada entre 5 de setembro e 11 de dezembro de 2016, para definir o problema e identificar possíveis soluções. Das 1378 respostas, 1209 provieram de condutores, operadores, expedidores, transitários e 169 de autoridades nacionais, organismos de execução, organizações de trabalhadores e associações industriais;
- Um inquérito a um painel de PME, realizado entre 4 de novembro de 2016 e 4 de janeiro de 2017. As 109 respostas recebidas proporcionaram pontos de vista sobre os objetivos da revisão do quadro jurídico e as possíveis soluções;
- Um inquérito em linha a condutores (as 345 respostas forneceram pontos de vista sobre medidas possíveis, se bem que, entre estas respostas, 140 proviessem dos Países Baixos e 127 do Reino Unido); um inquérito junto das autoridades nacionais e organismos de execução (41 respostas recebidas de 27 Estados-Membros da UE, além da Noruega e da Suíça) e um inquérito aos operadores (73 respostas, embora, uma vez mais, este não tenha tido um caráter representativo, uma vez que 58 respostas provieram da Hungria);
- Entrevistas com 7 empresas de transportes, 9 associações industriais nacionais, 9 autoridades nacionais, 4 organizações sindicais nacionais de trabalhadores e 6 parceiros sociais europeus.

Os parceiros sociais europeus também foram regularmente informados e consultados em várias reuniões bilaterais com a Comissão e em reuniões regulares do Comité de diálogo setorial dos transportes rodoviários e do Grupo de trabalho dos parceiros sociais.

As atividades de consulta confirmaram os principais problemas, entre os quais: 1) a inadequação das condições de trabalho no que respeita aos condutores; 2) as distorções de concorrência entre operadores de transportes; e 3) os encargos regulamentares para os operadores e para os Estados-Membros. As principais questões jurídicas identificadas subjacentes a tais desafios são: as regras sociais pouco claras ou inadequadas, as divergências na aplicação das regras, a aplicação incoerente e ineficaz das regras e a cooperação administrativa insuficiente entre os Estados-Membros.

No que diz respeito ao projeto de medidas políticas, verificou-se um forte apoio por parte de todos os interessados no sentido de reforçar a aplicação da legislação e a cooperação entre os organismos de execução, embora algumas autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação tenham manifestado alguma preocupação em relação a eventuais custos suplementares de execução. Em especial, as medidas destinadas a harmonizar os sistemas nacionais de classificação de risco e a conceder acesso em tempo real aos dados dos referidos sistemas foram, em grande medida, apoiadas pelas autoridades nacionais e pelas organizações de execução a nível da UE (com mais de 70 % de apoio).

As partes interessadas mostraram-se divididas quanto aos seus pontos de vista sobre as medidas propostas relativamente às condições de destacamento no transporte rodoviário, tendo os Estados-Membros da UE-13 e os operadores apoiado a medida com reservas (o limiar temporal não devia ser demasiado baixo), ao passo que os sindicatos consideraram a medida prejudicial para os condutores. Os Estados-Membros da UE-15 e os operadores tiveram opiniões contraditórias. A medida sobre a redução dos encargos administrativos quando se aplicam as regras de destacamento no transporte rodoviário foi defendida por uma maioria de todos os grupos de interessados, com exceção dos sindicatos.

¹⁰ Resumo das conclusões http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A Comissão foi assistida por contratantes externos através de um estudo de apoio para a avaliação *ex post*¹¹ e de um estudo de apoio distinto para a avaliação de impacto, concluído em maio de 2017.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto, cujo parecer emitido pelo Comité de Controlo da Legislação foi positivo, apesar de algumas recomendações. As principais observações do Comité foram abordadas na íntegra na versão revista da avaliação de impacto (ver anexo I, para obter uma síntese).

Foram consideradas quatro opções estratégicas. As três primeiras são cumulativas em termos de aumento do nível de intervenção regulamentar e de impactos esperados, enquanto a quarta é horizontal e as suas medidas poderão ser combinadas com qualquer uma das três primeiras opções.

A primeira opção centrava-se na clarificação do quadro jurídico e no reforço da cooperação entre as autoridades responsáveis pela execução. A segunda incidia no reforço da execução e na melhoria dos modelos laborais para trabalhadores. A terceira propunha alterações substantivas das regras, nomeadamente as que proíbem a remuneração baseada no desempenho. A quarta incluía critérios específicos para o setor e medidas especiais de aplicação para o destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário. Incluía variantes com base em limiares temporais: variante a) - 3 dias, b) - 5 dias, c) - 7 dias, e d) - 9 dias, no total, por mês civil passado no território de um Estado-Membro de acolhimento, para além do qual as regras do Estado-Membro de acolhimento sobre remunerações salariais mínimas e férias anuais pagas são aplicáveis aos operadores estrangeiros.

A opção estratégica 1 parecia ser a menos eficaz para abordar a questão da incerteza jurídica e da desigualdade entre condutores e operadores, essencialmente devido ao carácter voluntário das medidas. Isso iria aumentar a preocupação em relação ao número de medidas adicionais que os condutores e os operadores têm de enfrentar.

A opção 3 parece ter alguns efeitos secundários negativos no que respeita às condições de trabalho dos condutores do setor do transporte de passageiros, já que a medida relativa ao adiamento do período de repouso semanal levaria a um aumento do índice de fadiga entre 20 a 33 %, bem como ao aumento dos riscos para a segurança rodoviária na ordem dos 4 a 5 %. Este aumento da fadiga e do risco acompanharia uma redução de 3 a 5% dos custos de conformidade para os operadores.

A opção 2 revela o impacto mais positivo no que se refere à melhoria das condições de trabalho dos condutores (reduzindo o índice de fadiga em 28% e os períodos fora de casa em 43% para os condutores da UE-13 e em 16% para os condutores da UE-15). Simultaneamente, ajuda a reduzir as distorções da concorrência e melhora a segurança rodoviária graças a medidas que tornam a execução da lei coerente e mais eficaz, não deixando de contribuir para a redução do ónus administrativo que pesa sobre as autoridades nacionais e as empresas de transportes.

¹¹ Relatório final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Quanto à opção horizontal (PM4) relativa ao destacamento de trabalhadores, os custos de conformidade para os operadores são os mais baixos no caso de um limiar superior, devido a um número reduzido de viagens no âmbito das regras que abrangem o salário mínimo. Por outro lado, um limiar temporal inferior abrangeria um maior grupo de condutores envolvidos na prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, levando a efeitos positivos globais mais elevados em termos da melhoria das condições sociais e laborais dos condutores e aumentando a atratividade do posto.

As poupanças estimadas para os operadores resultam principalmente da opção 4, nomeadamente as medidas relativas aos requisitos administrativos e de controlo. Trata-se de poupanças na ordem dos 785 milhões de EUR por ano em custos administrativos. Não foi possível quantificar as poupanças resultantes das medidas relativas à opção 2. No entanto, prevê-se que reduzam o número de infrações e, por conseguinte, os custos resultantes do incumprimento. Além disso, garantem uma maior eficácia das operações de transporte e constituem um incentivo para que os condutores regressem com mais frequência aos seu local de residência. Contudo, deverão acarretar custos de aplicação ligeiramente mais elevados para as autoridades nacionais (entre 1,3 e 8 %), em especial no que diz respeito ao controlo do cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho.

- **Adequação e simplificação da legislação**

A proposta prossegue o objetivo REFIT de aumentar a eficácia da legislação e reduzir os encargos regulamentares para as empresas. Fá-lo, sobretudo, através da simplificação e adaptação das regras às necessidades específicas do setor e da utilização mais eficiente de instrumentos e bases de dados de execução mais uniformes. Embora se preveja um ligeiro aumento dos custos de aplicação para as autoridades nacionais, esse aumento justifica-se pela melhoria das condições de trabalho para os condutores e das condições comerciais para os operadores, permitindo a obtenção de economias em termos de custos de incumprimento. A proposta contribuirá também para tornar a aplicação da legislação mais eficiente, por exemplo, pelo facto de incrementar a utilização de sistemas de classificação de risco de modo a abranger os controlos aos operadores incumpridores. A proposta não exclui as microempresas, uma vez que isso poderia criar um risco de desigualdade nas condições de concorrência bem como nas condições de trabalho.

Direitos fundamentais

A proposta contribui para os objetivos da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e, nomeadamente, o artigo 31.º, que prevê o direito a condições de trabalho justas e equitativas.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não terá implicações para o orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

O acompanhamento da evolução da situação, em especial, o número, os tipos e a frequência da ocorrência de infrações às normas sociais será feito através da combinação dos relatórios

nacionais de execução com a análise dos dados dos organismos responsáveis pela aplicação da legislação da UE. As questões relacionadas com a transposição e o controlo da aplicação deverão ser regularmente acompanhadas e avaliadas pelo Comité dos Transportes Rodoviários. As informações sobre o destacamento de trabalhadores serão obtidas a partir das bases de dados nacionais, com base no formulário A1, ou seja, uma declaração segundo a qual um trabalhador destacado continua a ser abrangido pelo sistema de segurança social do país de origem.

Outros desenvolvimentos do mercado, bem como o seu potencial impacto nas condições de trabalho e nas condições de concorrência, serão avaliados através de dados pertinentes recolhidos no âmbito de outras iniciativas, nomeadamente a revisão do regulamento sobre o acesso ao mercado do transporte internacional.

- **Documentos explicativos**

A presente proposta altera, de modo limitado, duas diretivas em vigor e estabelece regras específicas em relação a outras duas diretivas existentes. Não são considerados necessários documentos explicativos específicos sobre a transposição.

- **Possível alteração da Diretiva 2002/15/CE**

Em conformidade com o artigo 154.º do TFUE, que engloba as organizações de parceiros sociais a nível europeu que devem ser consultadas sobre questões de emprego e assuntos sociais previstas no artigo 153.º do Tratado, a Comissão irá lançar um processo de consulta a fim de recolher os pareceres dos parceiros sociais sobre a possível orientação da ação da União no que diz respeito à Diretiva 2002/15/CE, que faz parte do quadro jurídico de regras sociais no domínio dos transportes rodoviários.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

Diretiva 2006/22/CE

O artigo 1.º altera a Diretiva 2006/22/CE da seguinte maneira:

Artigo 1.º - Objeto

O artigo 1.º é alterado de modo a clarificar que os requisitos de aplicação estabelecidos nesta diretiva são igualmente aplicáveis ao controlo do cumprimento da Diretiva 2002/15/CE.

Artigo 2.º - Sistemas de controlo

O artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo, é alterado a fim de prever que os controlos efetuados pelos Estados-Membros incluam o controlo do cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE.

O artigo 2.º, n.º 3, especifica que o número mínimo de controlos sobre o cumprimento das disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 inclui os controlos relativos ao cumprimento da Diretiva 2002/15/CE.

O artigo 2.º, n.º 4, prevê que as informações transmitidas pelos Estados-Membros à Comissão sobre os resultados dos controlos na estrada e nas instalações incluam os controlos relativos ao cumprimento da Diretiva 2002/15/CE.

Artigo 6.º - Controlos nas instalações das empresas

O artigo 6.º, n.º 1, especifica que as infrações graves que derem origem a controlos nas instalações das empresas de transporte rodoviário devem igualmente abranger as violações da Diretiva 2002/15/CE.

Artigo 7.º - Ligação intracomunitária

No artigo 7.º, n.º 1, é inserida uma alínea d) para obrigar as autoridades nacionais designadas a trocar informações sobre a aplicação da presente diretiva e da Diretiva 2002/15/CE.

Artigo 8.º - Intercâmbio de informações

O artigo 8.º é alterado de modo a alargar o âmbito da cooperação administrativa e da assistência mútua entre Estados-Membros. O artigo 8.º, n.º 1, é alterado para especificar que o intercâmbio de informações entre as autoridades nacionais designadas abrange igualmente a aplicação da Diretiva 2002/15/CE e do Regulamento (CE) n.º 561/2006. No artigo 8.º, n.º 1, alínea a), são estabelecidos prazos dentro dos quais uma autoridade de um Estado-Membro deve responder aos pedidos de informações que lhe sejam enviados por outros Estados-Membros.

Artigo 9.º - Sistema comum de classificação dos riscos

O artigo 9.º é alterado a fim de melhorar a coerência e a eficácia dos sistemas nacionais de classificação dos riscos. No artigo 9.º, n.º 1, é aditado um segundo parágrafo, que exige à Comissão a criação de uma fórmula uniforme de cálculo da notação de risco das empresas de transporte; este parágrafo especifica ainda os critérios a ter em conta ao estabelecer essa fórmula, que devem incluir a utilização do tacógrafo «inteligente». O artigo 9.º, n.º 2, é alterado a fim de incentivar os Estados-Membros a debaterem as regras para a realização de controlos suplementares nas instalações das empresas de transporte rodoviário com uma classificação de risco elevado. No artigo 9.º, é aditado um n.º 4 para especificar que os dados constantes do sistema de classificação dos riscos devem ser facultados às autoridades de controlo. No artigo 9.º, é aditado um n.º 5 a fim de obrigar os Estados-Membros a facultarem as informações constantes do sistema nacional de classificação dos riscos aos demais Estados-Membros, mediante pedido.

Artigo 11.º - Melhores práticas

No artigo 11.º, n.º 3, é introduzida a obrigação de a Comissão definir uma abordagem comum para o registo e o controlo do tempo dedicado a «outros trabalhos» para além da condução quando o condutor se afasta do veículo e, por conseguinte, não pode efetuar os registos necessários no tacógrafo.

Anexo I

Na parte A, é aditado um ponto 6 para alargar o âmbito da aplicação dos controlos na estrada, contemplar os controlos de conformidade com o limite máximo do tempo de trabalho semanal. Na Parte B, é aditado um ponto 4 para alargar o âmbito da aplicação dos controlos nas instalações, mediante a inclusão de controlos das disposições em matéria de tempo de trabalho semanal, pausas e trabalho noturno previstas na Diretiva 2002/15/CE.

Regras específicas em matéria de destacamento no setor do transporte rodoviário prevalentes em relação a determinadas disposições da Diretiva 96/71/CE e da Diretiva 2014/67/UE

Artigo 2.º, n.º 1

No artigo 2.º, o n.º 1 explica os objetivos das disposições que estabelecem regras específicas em matéria de destacamento no setor do transporte rodoviário prevalecentes em relação a disposições pertinentes das Diretivas 96/71/CE e Diretiva 2014/67/UE.

Artigo 2.º, n.ºs 2 e 3

No artigo 2.º, o n.º 2 especifica o período mínimo de destacamento, abaixo do qual não se aplicam as regras do Estado-Membro de acolhimento em matéria de remunerações salariais mínimas e em matéria de férias anuais remuneradas às operações de transporte rodoviário internacionais. Este limiar temporal não se aplica à cabotagem, dado que aí toda a operação de transporte tem lugar num Estado-Membro de acolhimento. Por conseguinte, as remunerações mínimas e as férias anuais remuneradas do Estado-Membro de acolhimento devem aplicar-se à cabotagem, independentemente da frequência e da duração das operações desenvolvidas pelo condutor. O n.º 3 continua a explicar o método de cálculo de tais períodos de destacamento.

Artigo 2.º, n.º 4

No artigo 3.º, os n.ºs 4 e 5 estabelecem os requisitos administrativos e as medidas de controlo específicas para a verificação da conformidade com as disposições sobre o destacamento de trabalhadores no domínio dos transportes rodoviários.

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

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 Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de criar um setor de 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.
- (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 não sejam confrontados com obstáculos desproporcionados suscetíveis de restringir indevidamente a sua liberdade de prestação de serviços transfronteiriços.
- (3) O equilíbrio entre a melhoria das condições sociais e as 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.
- (4) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no domínio dos transportes rodoviários, foram identificadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, assim como deficiências na sua execução. Além disso, há uma série de

¹² JO C , , p. .

¹³ JO C , , p. .

discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução das regras. Esta situação gera incerteza jurídica e desigualdade de tratamento dos condutores e operadores, que são prejudiciais para as condições laborais, sociais e concorrenciais no setor.

- (5) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das disposições em matéria de tempo de trabalho, a fim de 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, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/UE.
- (6) 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 ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiras. Importa, portanto, criar um quadro para uma comunicação e assistência mútua eficazes, incluindo o intercâmbio de dados sobre infrações e informações sobre boas práticas de execução.
- (7) A fim de melhorar a eficácia, a eficiência e a coerência da aplicação da legislação, convém desenvolver as funcionalidades e a utilização dos atuais sistemas nacionais de classificação dos riscos. O acesso aos dados contidos nos sistemas de classificação dos riscos permitirá uma melhor orientação dos controlos para os operadores que não cumprem a legislação e uma fórmula uniforme para avaliar o nível de risco de uma empresa de transportes deve contribuir para um tratamento mais equitativo dos operadores nos controlos.
- (8) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/22/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011¹⁴.
- (9) Foram igualmente sentidas dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ ao setor dos transportes rodoviários, de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais sobre a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado elevados encargos administrativos para os operadores não residentes da União. Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos no emprego.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

- (10) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016¹⁷ de revisão da Diretiva 96/71/CE, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscita questões e dificuldades jurídicas específicas num setor de grande mobilidade, como o dos transportes rodoviários, e referiu que as questões em causa devem ser abordadas de melhor forma através de legislação setorial específica no âmbito do transporte rodoviário.
- (11) 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 do transporte rodoviário e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos operadores.
- (12) O equilíbrio desses critérios deve assentar no conceito de ligação suficiente de um condutor com o território do Estado-Membro de acolhimento. Por conseguinte, deve ser estabelecido um limiar temporal, a partir do qual é aplicável o salário mínimo e a remuneração mínima correspondente às férias anuais do Estado-Membro de acolhimento no caso das atividades de transportes internacionais. Este limiar temporal não deve aplicar-se às operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos 1072/2009¹⁸ e 1073/2009¹⁹, dado que aí toda a operação de transporte tem lugar num Estado-Membro de acolhimento. Por conseguinte, as remunerações mínimas e as férias anuais remuneradas do Estado-Membro de acolhimento devem aplicar-se à cabotagem, independentemente da frequência e da duração das operações desenvolvidas pelo condutor.
- (13) A fim de assegurar um controlo eficaz e efetivo das regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para o setor dos operadores não residentes, devem ser estabelecidos requisitos de controlo no setor do transporte rodoviário, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o tacógrafo digital.
- (14) A Diretiva 2006/22/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

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

¹⁷ COM(2016)128.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

«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:

«A presente diretiva estabelece 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**.»

* 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:

«Esses controlos devem incidir todos os anos numa amostragem transversal ampla e representativa de 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.»;

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

«Cada Estado-Membro deve organizar 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, (UE) n.º 165/2014 e pela Diretiva 2002/15/CE sejam controlados.»

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

«1. Os controlos nas instalações devem ser planeados à luz da experiência adquirida no passado com os diferentes tipos de transporte e de empresas. Devem igualmente ser 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.»;

(5) Ao artigo 7.º, n.º 1, é aditada uma alínea d) com a seguinte redação:

«d) A fim de garantir o intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros no que diz respeito à aplicação das disposições nacionais de transposição da presente diretiva e da Diretiva 2002/15/CE.»

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

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

«b) Mediante pedido fundamentado de um Estado-Membro em casos pontuais.»

(b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

«1-A. Os Estados-Membros devem fornecer 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 nos casos que exijam uma análise aprofundada ou que impliquem controlos nas instalações das empresas em causa. 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, de um sistema de classificação de riscos, as informações solicitadas devem ser apresentadas no prazo de três dias úteis.

Sempre que o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não se encontra suficientemente fundamentado, deve informar, no prazo de 10 dias úteis, o Estado-Membro requerente. O Estado-Membro requerente deve fundamentar o seu pedido com mais informações. Se tal não for possível, o pedido poderá ser indeferido pelo Estado-Membro.

No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informações ou efetuar controlos, inspeções ou investigações, o Estado-Membro em causa deve informar, no prazo de 10 dias úteis, o Estado-Membro requerente a esse respeito, apresentando as suas razões. Os Estados-Membros em causa devem discutir com os demais, com vista a encontrar uma solução para os problemas levantados.».

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

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

«1. Os Estados-Membros devem adotar 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.

A Comissão deve, mediante atos de execução, estabelecer uma fórmula comum para calcular a notação de risco das empresas, que deve ter 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 devem ser adotados pelo procedimento de exame enunciado no artigo 12.º, n.º 2, da referida diretiva.»

(b) No n.º 2, é suprimido o segundo período;

(c) São aditados os n.ºs 4 e 5, com a seguinte redação:

«4. A fim de facilitar a realização de controlos de estrada seletivos, os dados constantes do sistema nacional de classificação dos riscos devem ser facultados, no momento do controlo, a todas as autoridades de controlo competentes do Estado-Membro em causa;

5. Os Estados-Membros devem disponibilizar as informações constantes do sistema nacional de classificação dos riscos, mediante pedido ou diretamente, a todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros de acordo com os prazos estabelecidos no artigo 8.º.»;

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

«3. A Comissão deve, mediante atos de execução, estabelecer 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 e dos períodos de, pelo menos, uma semana, durante os quais o condutor está afastado do veículo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.»;

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

(a) Na parte A, é aditado o seguinte ponto 6:

«6. Tempo de trabalho semanal, tal como previsto nos artigos 4.º e 5.º da Diretiva 2002/15/CE.»;

(b) Na parte B, é inserido o ponto 4, com a seguinte redação:

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

Artigo 2.º

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. Os Estados-Membros não devem aplicar o disposto nas alíneas b) e c) do primeiro parágrafo do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE aos condutores do setor do transporte rodoviário ao serviço de empresas referidos no artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da mesma diretiva, sempre que estejam envolvidos em operações de transporte internacional, tal como definidas pelos Regulamentos (CE) n.ºs 1072/2009 e 1073/2009, se o período de destacamento no seu território para desempenho dessas operações for igual ou inferior a 3 dias durante um período de um mês civil.

Se o período de destacamento for superior a 3 dias, os Estados-Membros devem aplicar as alíneas b) e c) do primeiro parágrafo do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE durante todo o período de destacamento no seu território durante o período de um mês civil referido no primeiro parágrafo.

3. Para efeitos do cálculo dos períodos de destacamento a que se refere o n.º 2:

- (a) Um período de trabalho diário inferior a seis horas despendido no território de um Estado-Membro de acolhimento deve ser considerado como meio dia;
- (b) Um período de trabalho diário de seis ou mais horas despendido no território de um Estado-Membro de acolhimento deve ser considerado como um dia inteiro;
- (c) As pausas, os períodos de repouso, bem como os períodos de disponibilidade despendidos no território de um Estado-Membro de acolhimento devem ser considerados como tempo de trabalho.

4. Os Estados-Membros só podem impor os requisitos administrativos e medidas de controlo que se seguem:

(a) A obrigação do transportador rodoviário estabelecido noutra Estado-Membro de enviar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes, o mais tardar no início do destacamento, em formato eletrónico, na língua oficial do Estado-Membro de acolhimento ou em inglês, que contenha apenas as seguintes informações:

- i) a identidade do transportador rodoviário;
- 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 onde os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
- iii) o número previsto e a identidade dos condutores destacados;
- iv) a duração prevista e as datas previstas para o início e o fim do destacamento;
- v) as chapas de matrícula dos veículos utilizados em destacamento;
- vi) o tipo de serviços de transportes, isto é, o transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, uma operação de cabotagem;

(b) A obrigação do condutor de manter e disponibilizar, quando solicitada no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, uma cópia da declaração de destacamento e o comprovativo da operação de transporte 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.

(c) A obrigação do condutor de manter e disponibilizar, quando solicitados no controlo de estrada, os registos dos tacógrafos e, em especial, o código de país dos Estados-Membros em que o condutor esteve presente aquando da realização de operações de transporte rodoviário internacional ou de operações de cabotagem;

(d) A obrigação do condutor de manter e disponibilizar, quando solicitada no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, uma cópia do contrato de trabalho ou documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE do Conselho²⁰, traduzido numa das línguas oficiais do Estado-Membro de acolhimento, ou em inglês;

(e) A obrigação do condutor de disponibilizar, quando solicitada no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, uma cópia dos recibos de retribuição dos últimos dois meses; durante o controlo de estrada, o condutor deve ser autorizado a contactar a sede social, o gestor de transportes ou quaisquer outras pessoas ou entidades que possam fornecer essa cópia;

(f) A obrigação do transportador rodoviário de entregar, após o período de destacamento, em papel ou em suporte eletrónico, cópias dos documentos referidos nas alíneas b), c) e e), a pedido das autoridades do Estado-Membro de acolhimento, dentro de um período de tempo razoável;

5. Para efeitos da alínea a) do n.º 4, o operador de transporte rodoviário pode apresentar uma declaração de destacamento que abranja um período máximo de seis meses.

Artigo 3.º

A Comissão deve avaliar a aplicação da presente diretiva, nomeadamente o impacto do artigo 2.º, até [3 anos após a data de transposição da presente diretiva] e dar disso conhecimento ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório da Comissão deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa.

Na sequência do relatório referido no n.º 1, a Comissão deve proceder à avaliação regular da presente diretiva e apresentar os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Sempre que for adequado, os relatórios referidos nos n.ºs 1 e 2 devem ser acompanhados das propostas pertinentes.

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [...] [O prazo de transposição deverá ser o mais curto possível e, regra geral, não deverá exceder dois anos], o mais tardar, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de [...].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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).

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

Artigo 5.º

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

Artigo 6.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente