



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 24 de maio de 2023
(OR. en)

9734/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0155(COD)**

**TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	24 de maio de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 256 final
Assunto:	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 relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 256 final.

Anexo: COM(2023) 256 final



Bruxelas, 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

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 relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente proposta diz respeito à revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹. O referido regulamento estipula tempos máximos de condução diários e semanais, períodos mínimos de pausa e períodos mínimos de repouso diários e semanais para os condutores do setor dos transportes comerciais.

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 abrange dois tipos de condutores. O primeiro tipo diz respeito aos condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias em veículos cuja massa máxima autorizada seja superior a 3,5 toneladas [a partir de 1 de julho de 2026, o Regulamento (CE) n.º 561/2006 também será aplicável a veículos cuja massa máxima autorizada seja superior a 2,5 toneladas, quando envolvidos em operações de transporte internacionais ou em operações de cabotagem]. O segundo tipo diz respeito aos condutores envolvidos no transporte de passageiros em veículos construídos ou adaptados de forma permanente para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor.

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 aplica-se aos operadores de transporte rodoviário e respetivos condutores: i) independentemente de estarem envolvidos no transporte de passageiros ou de mercadorias, ou ii) independentemente de, ao transportar passageiros, o transporte ser regular ou ocasional. Contudo, o setor do transporte ocasional de passageiros tem diferentes características comparativamente com o transporte de mercadorias e o transporte regular de passageiros. Essas características diferentes significam que o setor do transporte ocasional de passageiros tem um impacto diferente nas condições de trabalho dos condutores, pelo que exige uma adaptação das regras em matéria de tempos de condução, mínimos de pausas e períodos de repouso mínimos que lhes são aplicáveis.

O transporte ocasional de passageiros é sobretudo caracterizado por uma elevada sazonalidade (picos na procura de viagens de passageiros em certas épocas do ano, mormente durante as férias de inverno e de verão). Caracteriza-se também por distâncias percorridas diferentes, dependendo das atividades turísticas realizadas pelos passageiros, tais como visitas. Tal significa que se caracteriza por distâncias mais longas percorridas no início e no fim da excursão e por um tempo de condução mais curto no local onde decorrem as atividades turísticas. O setor necessita de acomodar pedidos razoáveis não previstos e espontâneos dos passageiros em termos de paragens adicionais, alterações de percursos, ou alterações de horários. Regra geral, o tempo de condução é menor do que no transporte de mercadorias ou nos serviços regulares de autocarro. Normalmente, os condutores também dormem em hotéis e raramente conduzem de noite. Simultaneamente, durante o tempo de trabalho, os condutores podem estar sujeitos a algumas atividades adicionais, amiúde resultantes de interações com os passageiros, por exemplo, a prestação de aconselhamento.

Há muitos anos que o setor do transporte ocasional de passageiros contesta a adequação das regras atuais. Esta foi também objeto da avaliação *ex post* de 2017 da legislação social da UE

¹ 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 (CE) 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).

no domínio do transporte rodoviário² enquanto parte do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT).

Contudo, ao elaborar a proposta legislativa na sequência da avaliação, a Comissão optou por, primeiramente, abordar os problemas mais graves dos condutores envolvidos no transporte de mercadorias, tais como os longos períodos longe de casa e as condições inadequadas de trabalho e de repouso. A proposta de revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006, adotada pela Comissão enquanto parte do Pacote da Mobilidade I em 31 de maio de 2017³, não abordou, por conseguinte, as questões específicas com que são confrontados os condutores do transporte ocasional de passageiros por autocarro. Todavia, os legisladores debateram esta questão e, ao adotar o Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, foi decidido inserir o artigo 8.º, n.º 10, no Regulamento (CE) n.º 561/2006. O referido artigo requeria que a Comissão avaliasse se podiam ser adotadas regras mais apropriadas para os condutores envolvidos nos serviços ocasionais de transporte de passageiros, conforme definidos no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009⁵.

A avaliação de impacto levada a cabo para a presente iniciativa⁶ confirmou que as regras atuais não são, em certa medida, apropriadas para o setor do transporte ocasional de passageiros. Muitas vezes são exigidos períodos de repouso e pausas quando os condutores não necessitam dos mesmos, o que os impossibilita de organizar e realizar viagens conforme pretendido pelos clientes, ou durante períodos sazonais de muito trabalho. Esta circunstância pode afetar os rendimentos dos condutores, sobretudo os rendimentos dos condutores independentes. As regras atuais também afetam negativamente as condições de trabalho dos condutores, porquanto não podem fazer pausas em momentos convenientes e não podem reduzir as noites passadas longe de casa. Por sua vez, esta circunstância afeta os níveis de tensão e de fadiga dos condutores, diminuindo a atratividade da profissão de motorista e colocando a segurança rodoviária em risco.

Além disso, existem atualmente condições de concorrência desiguais entre prestadores de serviços de transporte ocasional de passageiros internacional e doméstico (nacional). Tal deve-se ao facto de os serviços ocasionais que se realizam apenas dentro de um Estado-Membro não poderem aplicar a derrogação dos 12 dias (ou seja, o adiamento do período de repouso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal) estabelecido no artigo 8.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 561/2006, conforme estabelecido para os serviços internacionais. Por exemplo, uma viagem de longa distância dentro da Alemanha não é elegível para a derrogação dos 12 dias, ao passo que uma excursão entre a Bélgica e o Luxemburgo é elegível para essa derrogação, embora possa não haver diferença entre as duas operações em termos de distância e de duração.

² SWD(2017)184 final, disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

⁵ 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).

⁶ SWD(2023)137 final.

Por esse motivo, a proposta visa: i) garantir uma distribuição mais flexível das pausas e dos períodos de repouso, e ii) estabelecer a igualdade de tratamento entre operações de transporte ocasional de passageiros internacionais e domésticas. Não introduz quaisquer alterações à duração mínima das pausas ou dos períodos de repouso nem aos tempos máximos de condução. Por conseguinte, procura garantir serviços de transporte ocasional de passageiros eficientes e de elevada qualidade e melhorar as condições de trabalho e de condução para os condutores, nomeadamente para minimizar a sua tensão e fadiga.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta de revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006 é consentânea com a política da União em matéria de transportes rodoviários e, nomeadamente, com as regras pertinentes que formam o quadro do mercado interno dos transportes rodoviários da União. Em especial, é consentânea com o Regulamento (UE) n.º 165/2014 relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários⁷; com a Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário⁸; e com a Diretiva 2006/22/CE relativa a exigências mínimas no que respeita à execução das disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário⁹. É ainda consentânea com o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro.

- **Coerência com outras políticas da UE**

A proposta de revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006 é plenamente consentânea com a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente¹⁰. A referida estratégia insta a que se ajude o setor dos transportes e os setores conexos na cadeia de valor — tais como os operadores de viagens e de turismo — a ressurgirem renovados da pandemia de COVID-19 e a tornarem-se mais resilientes promovendo, simultaneamente, um ambiente de trabalho mais atrativo para os trabalhadores dos transportes. Por outro lado, a iniciativa é consentânea com outras políticas da UE, mormente medidas destinadas a garantir a segurança rodoviária.

Em termos mais genéricos, a proposta contribui para um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que a UE se comprometeu implementar enquanto parte da Agenda 2030, nomeadamente o ODS8 sobre promover o crescimento económico, o emprego produtivo e o trabalho digno¹¹.

⁷ 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).

⁸ 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 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).

¹⁰ Comunicação da Comissão intitulada *Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro*, adotada em 9 de dezembro de 2020 [COM(2020) 789 final].

¹¹ Comunicação da Comissão sobre as *Próximas etapas para um futuro europeu sustentável: Ação europeia para a sustentabilidade*, adotada em 22 de novembro de 2016 [COM(2016) 739 final].

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A presente proposta altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 e, por conseguinte, tem a mesma base jurídica, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE, a União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros para regulamentar os transportes. No entanto, a regulamentação em vigor apenas pode ser alterada pelo legislador da União.

Na ausência de ação a nível da União, seria muito provável que os problemas identificados se mantivessem. Tais problemas não podem ser resolvidos pelos Estados-Membros isoladamente, atendendo à sua natureza transfronteiriça e ao facto de que as regras a alterar relativas a pausas e períodos mínimos de repouso diários e semanais estão atualmente estabelecidas na legislação da União. Justifica-se, portanto, uma ação a nível da União.

- **Proporcionalidade**

A proposta não excede o necessário para solucionar os seguintes problemas identificados: i) condições de trabalho inadequadas para os condutores envolvidos em serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros, e ii) condições de concorrência desiguais entre serviços de transporte rodoviário para passageiros domésticos ocasionais e serviços de transporte rodoviário para passageiros internacionais ocasionais.

Como indicado na secção 8.1 da avaliação de impacto, a proposta implementa a opção política que se considerou ser a solução mais adequada e proporcional. Trata-se de uma solução que proporciona um equilíbrio entre a melhoria das condições de trabalho e de repouso dos condutores, permitindo simultaneamente que os operadores organizem as operações de transporte de forma tão eficiente quanto possível, e a execução da regulamentação em vigor de forma eficaz e coerente além fronteiras.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que a proposta altera um regulamento em vigor, o instrumento escolhido é também um regulamento. Tendo em conta o número limitado de alterações propostas, não é necessário ou apropriado reformular o regulamento.

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

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 foi objeto de uma avaliação *ex post* concluída em 31 de maio de 2017¹² e levada a cabo enquanto parte do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT).

¹² Documento de trabalho SWD(2017)184 final.

A avaliação *ex post* concluiu essencialmente que algumas das regras sobre a organização dos tempos de condução, das pausas e dos períodos de repouso podem não ser adequadas para o setor do transporte ocasional de passageiros devido às suas particularidades e necessidades de serviço específicas.

- **Consultas das partes interessadas**

A presente proposta surge no seguimento de uma consulta abrangente de partes interessadas que se realizou durante 2021 e 2022.

Entre 21 de janeiro de 2021 e 18 de fevereiro do mesmo ano, a Comissão levou a cabo uma consulta pública sobre a avaliação de impacto inicial¹³. Recebeu-se um total de 87 respostas de autoridades públicas, partes interessadas do setor, sindicatos, condutores e membros do público. De um modo geral, os comentários chamaram a atenção para a existência de um problema relacionado com as regras em vigor em matéria de serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. Posteriormente, decorreu uma consulta pública aberta de 12 semanas, de 23 de novembro de 2021 a 18 de fevereiro de 2022, no âmbito da qual se recebeu um total de 170 contributos. Em resultado dessa consulta foram recolhidas informações úteis sobre os desafios que o setor e os seus intervenientes enfrentam e sobre a preferência dos inquiridos por medidas políticas específicas. Durante o estudo de apoio levado a cabo por um contratante externo, foi realizada uma consulta específica com partes interessadas para obter informações específicas e pormenorizadas sobre: i) o modo como o transporte rodoviário ocasional de passageiros opera, ii) os problemas associados à legislação em vigor, e iii) as opiniões das partes interessadas sobre eventuais medidas políticas. Por último, foram realizados três estudos de caso por um contratante externo, que incidiram sobre os pequenos, médios e grandes operadores em diferentes Estados-Membros. Nas diferentes atividades de consulta, procuraram-se sobretudo os contributos dos seguintes tipos de partes interessadas: associações empresariais; operadores de autocarros; sindicatos; condutores individuais; e autoridades públicas.

A consulta abrangente revelou que as opiniões sobre as regras atuais e potenciais alterações a essas regras variam grandemente — tanto entre empregadores e trabalhadores, como entre pequenas empresas e grandes empresas. No essencial, os sindicatos e a maioria dos condutores (assalariados) mostravam-se contra a introdução de novas flexibilidades na organização do trabalho e nos períodos de repouso para condutores de autocarros. Tal devia-se ao facto de considerarem que essas alterações conduziriam a uma deterioração das condições de trabalho. No entanto, os condutores revelaram estar dispostos a apoiar algumas alterações às regras, por exemplo, em relação: i) a um alargamento da derrogação dos 12 dias a viagens ocasionais domésticas, e ii) embora em menor grau, a ajustamentos às regras sobre tempos de pausa e à divisão das pausas obrigatórias. A oposição mais vincada dizia respeito às alterações à distribuição dos períodos de repouso diários e semanais. Em contrapartida, a maior parte dos operadores de autocarros e os seus representantes são favoráveis a alterações substanciais às regras em matéria de distribuição das pausas e dos períodos de repouso diários e semanais, a fim de responder às especificidades do setor e acomodar mais adequadamente as necessidades dos passageiros. A proposta tem em conta os contributos divergentes recebidos e pretende encontrar um equilíbrio entre os problemas identificados e os interesses legítimos das partes interessadas consultadas.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_pt.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Um contratante externo prestou assistência à Comissão elaborando um estudo ¹⁴ destinado a apoiar a avaliação de impacto subjacente à presente proposta. O estudo forneceu informações úteis à Comissão, nomeadamente no que respeita à conceção de opções estratégicas; à avaliação dos respetivos impactos ambientais, económicos e sociais; e à recolha de opiniões de partes interessadas diretamente afetadas.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta é acompanhada de uma avaliação de impacto, que recebeu um parecer favorável, com reservas, do Comité de Controlo da Regulamentação em 16 de dezembro de 2022¹⁵. Todas as principais observações do Comité foram tidas em consideração na versão revista do relatório da avaliação de impacto¹⁶.

A avaliação de impacto considerou três opções estratégicas, cada uma das quais incluía um conjunto de medidas políticas. As opções estratégicas divergiram em termos de: i) flexibilidade concedida às pausas, ii) critérios de elegibilidade para o adiamento de períodos de repouso diário, e iii) necessidade de períodos de repouso semanais adaptáveis. Todas estas opções estratégicas, destinadas a serem apenas aplicadas às operações de transporte rodoviário ocasional de passageiros, são de natureza legislativa. As opções incluem: i) uma adaptação limitada para operações de transporte rodoviário ocasional de passageiros na opção estratégica A, ii) regimes e modalidades mais flexíveis para pausas e períodos de repouso diários e semanais na opção C, e iii) uma abordagem semi-flexível na opção B.

Mais concretamente, a primeira opção estratégica («OE A») permitiria aos condutores dividir as suas pausas em períodos de 30 e 15 minutos ou em períodos de 15 minutos cada. Permitiria igualmente o adiamento do início do período de repouso diário por uma hora quando o tempo total diário de condução respeitante a esse dia não exceda sete horas, ou um adiamento de duas horas quando o tempo total diário de condução não exceda cinco horas. Estas derrogações apenas seriam possíveis uma única vez durante uma viagem de oito dias ou mais. Além disso, a OE A harmonizaria também as regras para serviços de transporte ocasional de passageiros com lugar apenas num único país com as regras para serviços internacionais, permitindo o adiamento do período de repouso semanal por até 12 períodos consecutivos de 24 horas subsequentes a um período anterior regular de repouso semanal (a chamada derrogação dos 12 dias).

A segunda opção estratégica («OE B») permitiria aos condutores dividir as suas pausas de uma forma completamente flexível. Permitiria igualmente aos condutores adiar o início do seu período de repouso diário por uma hora quando o tempo total diário de condução respeitante a esse dia não exceda sete horas, ou adiar por duas horas o período de repouso diário quando o tempo total diário de condução não exceda cinco horas. Tais derrogações apenas seriam possíveis duas vezes durante uma viagem de oito dias ou mais. Ademais, a OE B permitiria aos condutores envolvidos em serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros com uma duração mínima de oito dias distribuir os seus períodos de repouso semanal ao longo de dez semanas consecutivas.

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023)197 final.

¹⁶ SWD(2023)137 final.

A terceira opção estratégica («OE C») também permitiria aos condutores dividir as suas pausas de uma forma completamente flexível. Permitiria igualmente aos condutores adiar o início dos seus períodos de repouso diários por uma hora quando o tempo total diário de condução respeitante a esse dia não exceda sete horas, ou adiar por duas horas o período de repouso diário quando o tempo total diário de condução não exceda cinco horas. Essas derrogações seriam ilimitadas no tocante ao número de vezes que poderiam ser aplicadas durante uma viagem de oito dias ou mais. Por outro lado, a OE C também permitiria aos serviços domésticos de transporte ocasional de passageiros usarem a derrogação dos 12 dias, mas eliminaria igualmente a condição do «serviço ocasional único»¹⁷ e a obrigação de gozar dois períodos de repouso semanais regulares após usar a derrogação dos 12 dias.

A opção preferida é a OE A, porquanto é considerada a opção estratégica mais eficaz e a mais coerente com o objetivo do Regulamento (CE) n.º 561/2006 de melhorar as condições de trabalho, apesar da sua relação custo-benefício mais baixa comparativamente com a OE C e a OE B. Contudo, no que toca a encontrar um equilíbrio entre medidas que proporcionam mais flexibilidade na organização das pausas e dos períodos de repouso, por um lado, e a manutenção de um bom nível de condições de trabalho dos condutores, por outro, a OE A é considerada mais proporcionada do que a OE B e a OE C.

A opção preferida não afeta o total de mínimos de pausas, os tempos máximos de condução diários e semanais, nem os períodos mínimos de repouso diários e semanais. As medidas propostas no âmbito da opção preferida apenas preveem: i) flexibilidade na distribuição das pausas e dos períodos de repouso diários, e ii) a aplicabilidade da derrogação dos 12 dias aos serviços de transporte ocasional doméstico de passageiros.

As três opções estratégicas geram benefícios líquidos em relação à base de referência. Estima-se que os benefícios líquidos sejam os mais elevados na OE C (entre 171,3 milhões de EUR e 242,2 milhões de EUR), seguida da OE B (entre 100,4 milhões de EUR e 206,8 milhões de EUR) e da OE A (entre 100,4 milhões de EUR e 135,8 milhões de EUR). As poupanças de custos de ajustamento para os operadores de autocarros na OE A estão estimadas entre 106,4 milhões de EUR e 141,9 milhões de EUR, expressos em valor atual ao longo do período de 2025-2050 relativamente à base de referência. A OE B resultaria em poupanças de custos de ajustamento entre 106,4 milhões de EUR e 212,8 milhões de EUR, e a OE C resultaria em poupanças de custos de ajustamento entre 177,3 milhões de EUR e 248,3 milhões de EUR. As poupanças de custos deverão atingir o seu efeito máximo nos dois primeiros anos da aplicação das novas regras e, seguidamente, deverão diminuir pouco a pouco ao longo do tempo, prevendo-se que, a longo prazo (até 2050), sejam iguais a zero relativamente à base de referência.

Não foi possível quantificar os impactos sociais da opção preferida, mormente devido à pequena dimensão do setor dos serviços de transporte ocasional de passageiros e à escassez de dados disponíveis sobre este setor. Por conseguinte, apenas foi possível uma avaliação qualitativa relativamente ao impacto nas condições de trabalho. Os impactos ambientais foram também avaliados como sendo ligeiramente positivos, mas não foi possível quantificá-los. Por esse motivo, a relação custo-benefício calculada não reflete o impacto nas condições de trabalho ou no ambiente e as avaliações quantitativa e qualitativa têm de ser combinadas para que seja possível obter um conhecimento plenamente fundamentado.

¹⁷ Um serviço ocasional único no contexto do artigo 8.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 significa que os condutores apenas podem realizar uma viagem num período de 12 dias para poderem adiar o seu período de repouso semanal até ao fim do décimo segundo dia.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta de revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006, adaptando as regras atuais às especificidades do setor do transporte ocasional de passageiros, fará com que seja mais fácil para os operadores e os condutores organizarem serviços eficientes e de elevada qualidade. Tal terá um impacto positivo nos seus resultados comerciais, nomeadamente através de poupanças de custos e uma oferta de serviços melhorada. As poupanças de custo líquidas para as empresas no âmbito da proposta estimam-se entre 105,8 milhões de EUR e 141,3 milhões de EUR, expressos em valor atual ao longo do período de 2021-2025 relativamente à base de referência. As PME, que tendem a operar com um conjunto reduzido de condutores e autocarros, são as que mais beneficiarão com as medidas propostas. As administrações públicas podem incorrer em alguns custos limitados relacionados com a familiarização com as novas regras, estimados em 5,4 milhões de EUR, expressos em valor atual ao longo do período de 2025-2050 relativamente à base de referência. Ao mesmo tempo, são de esperar impactos positivos com a resolução das atuais dificuldades de cumprimento, embora esses benefícios não possam ser quantificados.

- **Direitos fundamentais**

A proposta contribui para os objetivos da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia¹⁸ e, nomeadamente, do seu artigo 31.º que prevê o direito a condições de trabalho justas e equitativas. Tal resulta do facto de que a proposta deverá melhorar as condições de trabalho dos condutores de transporte ocasional por autocarro, permitindo uma flexibilidade limitada, mas necessária, em certas regras relativas a pausas e períodos de repouso diários e semanais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não terá implicações para o orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A aplicação e eficácia da presente iniciativa será monitorizada através de uma combinação dos relatórios nacionais de execução com a análise dos dados dos organismos responsáveis pela aplicação da legislação da UE e de fontes de bases de dados da UE. Em especial, o acompanhamento e a avaliação da evolução da situação em termos do número, dos tipos e da frequência da ocorrência de infrações às normas sociais recém-alteradas far-se-ão através de relatórios de execução com base no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Este artigo exige que os Estados-Membros comuniquem as informações necessárias de dois em dois anos, a fim de permitir à Comissão elaborar um relatório com a mesma periodicidade sobre a aplicação do regulamento e a evolução registada no domínio em questão. Além disso, tanto os impactos económicos como os impactos nas condições de trabalho e no bem-estar dos condutores serão acompanhados e avaliados pelo Eurostat e/ou inquéritos específicos.

¹⁸ JO C 326 de 26.10.2012, p. 2.

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

A proposta introduz um número limitado de alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006, conforme a seguir se expõe:

- no artigo 4.º, a alínea n) é alterada para atualizar a referência ao Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, que revogou o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho ¹⁹,
- é aditada ao artigo 4.º uma nova alínea n-A) para introduzir a definição necessária de serviços ocasionais de passageiros, conforme previstos no Regulamento (CE) n.º 1073/2009, e a fim de esclarecer que essa definição abrange tanto os serviços nacionais como os internacionais,
- é aditado um novo parágrafo ao artigo 7.º para permitir aos condutores envolvidos em serviços de transporte ocasional de passageiros dividir a sua pausa obrigatória em três pausas separadas de, pelo menos, 15 minutos cada, além da possibilidade existente de dividir uma pausa em duas pausas separadas de 15 e 30 minutos,
- é aditado um novo parágrafo ao artigo 8.º, n.º 2, para permitir aos condutores envolvidos num serviço único de transporte ocasional de passageiros com a duração de oito dias ou mais adiar o início do período de repouso diário por uma hora, quando o tempo total diário de condução para esse dia não exceda sete horas, ou adiar o início do período de repouso diário por duas horas, quando o tempo total de condução diário não exceda cinco horas. O novo parágrafo também esclarece as condições que têm de ser cumpridas para que essas derrogações se apliquem,
- no artigo 8.º, n.º 6, alínea a), a frase introdutória, bem como a alínea a), são alteradas para alargar a possibilidade de adiar o período de repouso semanal por até 12 períodos consecutivos de 24 horas, na sequência de um período anterior regular de repouso semanal, no caso de serviços nacionais de transporte ocasional de passageiros.

¹⁹ Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

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 relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros

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 Europeu²⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para criar um setor de transporte rodoviário seguro, eficiente e socialmente responsável, e assegurar a não discriminação, bem como atrair trabalhadores qualificados. Afigura-se, portanto, essencial que as regras sociais da União no domínio dos transportes rodoviários sejam claras, proporcionadas, adequadas à sua finalidade, fáceis de aplicar e de fazer cumprir, e sejam executadas de forma eficaz e coerente em toda a União.
- (2) As regras relativas aos tempos de condução diários e semanais, aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho²² aplicam-se aos operadores de transporte rodoviário e respetivos condutores, independentemente de se encontrarem ou não envolvidos no transporte de passageiros ou de mercadorias ou de se tratar ou não, no tocante ao transporte de passageiros, de um transporte regular ou ocasional.
- (3) Todavia, as especificidades do setor do transporte rodoviário ocasional de passageiros não são partilhadas pelo transporte rodoviário de mercadorias ou pelo setor do transporte rodoviário regular de passageiros. O transporte rodoviário ocasional de passageiros caracteriza-se por uma elevada sazonalidade e por diferentes períodos de tempo passados a conduzir que dependem das atividades turísticas realizadas pelos

²⁰ JO C de , , p. .

²¹ JO C de , , p. .

²² 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 (CE) 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).

passageiros. Tem de acomodar pedidos não programados e espontâneos dos passageiros em termos de paragens adicionais e de alterações do percurso ou do horário, sempre que viável. Regra geral, o transporte rodoviário ocasional de passageiros envolve menos tempo de condução quando comparado com o transporte de mercadorias ou com os serviços de autocarro regulares. Além disso, normalmente, os condutores dormem em hotéis e raramente conduzem de noite. Por outro lado, durante o horário de trabalho, os condutores podem estar sujeitos a algumas atividades adicionais, amiúde resultantes de interações com os passageiros.

- (4) A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006 concluiu que algumas das regras uniformes relacionadas com os mínimos de pausas e os períodos de repouso não se enquadram nas especificidades dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. Seguintes avaliações realizadas pela Comissão a este respeito revelaram que alguns requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativos a pausas e períodos de repouso diários e semanais são inadequados e impraticáveis para condutores e operadores encarregados do transporte rodoviário ocasional de passageiros, dado que têm um impacto negativo na capacidade de organizar serviços de transporte ocasional de passageiros eficientes e de elevada qualidade, nas condições de trabalho para os condutores e, conseqüentemente, na segurança rodoviária.
- (5) Por conseguinte, afigura-se apropriado adaptar os requisitos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso para que estes se adequem, igualmente, aos requisitos específicos dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. É também apropriado harmonizar as regras aplicáveis aos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros nacionais e internacionais.
- (6) Regras mais flexíveis na programação das pausas e dos períodos de repouso dos condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não devem, de forma alguma, comprometer a segurança dos condutores, a segurança rodoviária, aumentar o nível de fadiga dos condutores ou resultar numa deterioração das condições de trabalho. Tal flexibilidade não deve, por conseguinte, alterar as regras atuais relativas aos mínimos de pausas totais, aos tempos máximos de condução por dia e por semana e ao tempo máximo de condução quinzenal.
- (7) A fim de garantir a definição uniforme dos serviços de transporte ocasional de passageiros, é necessário esclarecer que a definição estabelecida no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho²³ abrange tanto os serviços nacionais como os internacionais. Afigura-se igualmente apropriado atualizar a referência ao Regulamento (CE) n.º 1073/2009, que revogou o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho²⁴.
- (8) Uma maior flexibilidade na programação das pausas para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não deverá impedir esses condutores de fazerem pausas com a duração mínima necessária para lhes permitir repousar adequadamente. Por conseguinte, é apropriado estabelecer uma duração mínima para cada pausa. Conseqüentemente, os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros devem poder dividir a sua pausa

²³ 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 (reformulação) (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

²⁴ Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

obrigatória em três pausas separadas de, pelo menos, 15 minutos cada, além da outra possibilidade existente de dividir uma pausa.

- (9) A fim de garantir que não há uma utilização abusiva da maior flexibilidade na programação dos períodos de repouso dos condutores que efetuam serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros, é essencial delimitar claramente o âmbito dessa flexibilidade e prever igualmente inspeções apropriadas. Por conseguinte, os condutores devem poder adiar o início dos seus períodos de repouso diário por um período máximo de uma ou duas horas, nos casos em que o tempo de condução para esse dia não tenha excedido cinco ou sete horas respetivamente, e devem adiar o início apenas quando realizam viagens de oito dias ou mais. Tal flexibilidade deve ser, ainda, limitada a apenas uma de cada uma das derrogações durante o período da excursão. Deve também ser possível fazer uma verificação cruzada dessas circunstâncias com uma impressão dos dados do aparelho de controlo ou com o registo de serviço, além dos registos do tacógrafo.
- (10) Limitar a possibilidade de adiar o período de repouso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas exclusivamente para serviços de transporte ocasional internacional de passageiros tem um impacto negativo em termos de concorrência leal e sem distorções entre os operadores, sobretudo pequenas e médias empresas. Os serviços de transporte ocasional nacional de passageiros podem também prestar os seus serviços nas mesmas condições que os serviços de transporte ocasional internacional de passageiros em termos de distância percorrida ou da duração ou dos serviços prestados aos passageiros. Por conseguinte, os serviços de transporte ocasional nacional de passageiros devem também beneficiar dessa possibilidade.
- (11) Uma vez que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente garantir uma concorrência leal e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária através da harmonização das regras relativas a pausas e períodos de repouso para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, em virtude da natureza dos objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, esta última pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (12) O Regulamento (CE) n.º 561/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

- (1) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
- (a) A alínea n) passa a ter a seguinte redação:
- «n) “Serviços regulares de passageiros”, serviços nacionais e internacionais conforme definidos no artigo 2.º, pontos 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

* 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 transportes em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).»;

(b) É inserida a seguinte alínea n-A):

«n-A) “Serviços ocasionais de passageiros”, serviços ocasionais nacionais e internacionais conforme definidos no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009;»;

(2) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte quarto parágrafo:

«Para um condutor que efetue um serviço de transporte ocasional de passageiros, a pausa a que se refere o primeiro parágrafo pode também ser substituída por três pausas de, pelo menos, 15 minutos cada, distribuídas ao longo do tempo de condução a que se refere o primeiro parágrafo, de uma forma que cumpra o disposto no primeiro parágrafo.»;

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

a) É inserido o seguinte n.º 2-A:

«2-A Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, um condutor que efetue um serviço ocasional de transporte de passageiros com uma duração de, pelo menos, oito dias pode derrogar ao n.º 2, primeiro parágrafo, das seguintes formas:

a) Adiando o período de repouso diário no máximo uma hora, desde que o tempo de condução total acumulado para esse dia não tenha excedido sete horas;

b) Adiando o período de repouso diário no máximo duas horas, desde que o tempo de condução total acumulado para esse dia não tenha excedido cinco horas.

Cada uma das derrogações a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b), apenas pode ser usada uma vez durante a viagem a que se refere o primeiro parágrafo.

O condutor insere manualmente o motivo de tal derrogação na folha de registo do aparelho de controlo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo da escala de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou ao ponto de paragem adequado.»;

b) No n.º 6-A, a frase introdutória e a alínea a) passam a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do disposto no n.º 6, um condutor encarregado de um serviço único de transporte ocasional de passageiros pode adiar o período de repouso semanal por até 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal, desde que:

a) O serviço tenha uma duração mínima de 24 horas consecutivas;».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente