



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 12 de março de 2020
(OR. en)

5112/20

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

**TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11**

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012

DIRETIVA (UE) 2020/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

**que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE
para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera
a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e
o Regulamento (UE) n.º 1024/2012**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,
n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

² JO C 176 de 23.5.2018, p.57.

³ Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 [(JO ...)/(ainda não publicada no Jornal Oficial)] e posição do Conselho em primeira leitura em ... [(JO ...)/(ainda não publicada no Jornal Oficial)]. Posição do Parlamento Europeu de ... [(JO ...)/(ainda não publicada no Jornal Oficial)] e [decisão do Conselho de ...].

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de criar um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência leal para os transportadores rodoviários (transportadores). Em virtude do grau elevado de mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários, são necessárias regras setoriais específicas, a fim de assegurar o equilíbrio entre a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos transportadores, a livre circulação de mercadorias, condições de trabalho adequadas e a proteção social para os condutores.
- (2) Tendo em vista o grau elevado de mobilidade dos serviços de transporte rodoviário, é precisa especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que os transportadores, a maioria dos quais são empresas de reduzida dimensão, não sejam confrontados com obstáculos administrativos desproporcionados ou controlos discriminatórios suscetíveis de restringir indevidamente a sua liberdade de prestação de serviços transfronteiriços. Pela mesma razão, quaisquer regras nacionais aplicáveis aos transportes rodoviários devem ser proporcionadas e justificadas, tomando em consideração a necessidade de garantir condições de trabalho adequadas e proteção social adequada para os condutores e de facilitar o exercício da liberdade de prestação de serviços de transporte rodoviário com base na concorrência leal entre transportadores nacionais e estrangeiros.

- (3) O equilíbrio entre a melhoria das condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e a simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário, com base numa concorrência leal entre transportadores 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 setor dos transportes rodoviários, foram detetadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, assim como deficiências na sua execução, como, por exemplo, no que se refere ao recurso a empresas "de fachada". Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução dessas disposições, o que dá azo a elevados encargos administrativos para os condutores e os transportadores. Esta situação gera uma incerteza jurídica que é prejudicial para as condições sociais e laborais dos condutores e para as condições de concorrência leal para os transportadores do setor.
- (5) A fim de assegurar que as Diretivas 96/71/CE¹ e 2014/67/UE² do Parlamento Europeu e do Conselho sejam corretamente aplicadas, importa reforçar os controlos e a cooperação ao nível da União para combater a fraude associada ao destacamento dos condutores.

¹ 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).

² 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).

- (6) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016 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 a melhor forma de resolver tais dificuldades seria por meio de legislação setorial específica no domínio dos transportes rodoviários.
- (7) 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 as especificidades da grande mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos transportadores. As disposições em matéria de destacamento de trabalhadores da Diretiva 96/71/CE, bem como as disposições da Diretiva 2014/67/UE relativas à respetiva execução, aplicam-se ao setor dos transportes rodoviários e deverão ficar sujeitas às regras específicas estabelecidas na presente diretiva.
- (8) Tendo em conta a elevada mobilidade que caracteriza o setor dos transportes, os condutores não são geralmente destacados para outro Estado-Membro ao abrigo de contratos de serviços por períodos prolongados, como acontece noutros setores. Por conseguinte, deverá ser esclarecido em que circunstâncias não se aplicam a esses condutores as regras aplicáveis ao destacamento de longa duração da Diretiva 96/71/CE.

- (9) O equilíbrio das regras específicas sobre o destacamento deverá assentar na existência de uma ligação suficiente entre o condutor, o serviço prestado e o território do Estado-Membro de acolhimento. Para facilitar a aplicação dessas regras, deverá ser feita uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte em função do grau de ligação ao território do Estado-Membro de acolhimento.
- (10) Quando os condutores efetuam operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida (Estado-Membro de estabelecimento) para o território de outro Estado-Membro, de um país terceiro ou de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente relacionada com o Estado-Membro de estabelecimento. É possível que os condutores efetuem diversas operações de transporte bilaterais durante uma viagem. A aplicação das regras de destacamento e, por conseguinte, das condições de trabalho e emprego garantidas no Estado-Membro de acolhimento a estas operações bilaterais constituiria uma restrição desproporcionada à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário.

- (11) Importa clarificar que o transporte internacional em trânsito através do território de um Estado-Membro não constitui uma situação de destacamento. Estas operações caracterizam-se pelo facto de os condutores atravessarem o Estado-Membro sem carregar nem descarregar mercadorias e sem tomar nem largar passageiros, pelo que não existe uma ligação significativa entre as atividades dos condutores e o Estado-Membro de trânsito. A qualificação da presença dos condutores num Estado-Membro como trânsito não é, portanto, afetada pelas paragens ligadas, por exemplo, a razões de higiene.
- (12) Se os condutores efetuarem operações de transporte combinado, a natureza do serviço prestado durante o troço inicial ou final está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento, se o troço por si só constituir uma operação de transporte bilateral. Em contraste, se a operação de transporte durante o referido troço for realizada dentro do Estado-Membro de acolhimento ou como uma operação de transporte internacional não bilateral, há uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento, pelo que se deverão aplicar as regras de destacamento.

- (13) Se os condutores realizarem outros tipos de operações, nomeadamente operações de cabotagem ou transportes internacionais não bilaterais, existe uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento. A ligação existe no caso das operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009¹ e n.º 1073/2009², dado que, nessas situações, toda a operação de transporte tem lugar num Estado-Membro de acolhimento e o serviço está, por conseguinte, estreitamente ligado ao território do Estado-Membro de acolhimento. As operações de transporte internacional não bilaterais caracterizam-se pelo facto de os condutores efetuarem transportes internacionais fora do Estado-Membro de estabelecimento onde a empresa que efetua o destacamento se encontra. Os serviços prestados estão, por conseguinte, ligados ao Estado-Membro de acolhimento em causa e não ao Estado-Membro de estabelecimento. Nesses casos, as regras setoriais específicas são necessárias só no que diz respeito aos requisitos administrativos e à medidas de controlo.

¹ 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).

² 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).

- (14) Os Estados-Membros deverão assegurar que, de acordo com o disposto na Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas em disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nos seus territórios, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da Diretiva 96/71/CE, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Isto deverá incluir, se for o caso, essas condições de trabalho e emprego estabelecidas por convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa. Das informações pertinentes deverão, em especial; fazer parte os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força desses instrumentos. De acordo com o disposto na diretiva 2014/67/UE, deverá procurar-se a participação dos parceiros sociais.
- (15) Os transportadores da União enfrentam uma concorrência crescente por parte de transportadores estabelecidos em países terceiros. Por esse motivo, é da maior importância assegurar que os transportadores da União não sejam discriminadas. Nos termos do artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 96/71/CE, as empresas estabelecidas num Estado que não seja um Estado-Membro não podem beneficiar de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas num Estado-Membro. Este princípio deverá igualmente aplicar-se no que diz respeito às regras específicas em matéria de destacamento previstas na presente diretiva. Deverá, nomeadamente, aplicar-se quando os transportadores de países terceiros realizem operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União.

- (16) O sistema multilateral de quotas da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) é um dos principais instrumentos que regulam o acesso dos transportadores de países terceiros ao mercado da União e o acesso dos transportadores da União a mercados de países terceiros. O número de licenças atribuídas a cada país membro da CEMT é decidido anualmente. A fim de assegurar que as empresas da União não sejam alvo de discriminação, a obrigação dos Estados-Membros a este respeito deverá também ser respeitada aquando da negociação das condições de acesso ao mercado da União no âmbito da CEMT.
- (17) A competência para negociar e celebrar o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários ("AETR") cabe à União, no âmbito das suas competências externas exclusivas. A União deverá, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, conciliar os mecanismos de controlo que podem ser utilizados para controlar o cumprimento das regras sociais nacionais e da União pelas empresas de países terceiros com os mecanismos de controlo que são aplicáveis às empresas da União.

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 (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (18) Foram igualmente sentidas dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE, e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE, para o setor dos transportes rodoviários de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais para a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado incerteza jurídica e elevados encargos administrativos para os transportadores da União não residentes. Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos para o emprego e a competitividade dos transportadores. Assim sendo, é necessário harmonizar os requisitos administrativos e as medidas de controlo. Isto evitaria atrasos desnecessários para os transportadores.
- (19) A fim de assegurar um controlo eficaz e eficiente das regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para os transportadores da União não residentes, deverão ser estabelecidos requisitos administrativos e medidas de controlo no setor dos transportes rodoviários, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o tacógrafo digital. A fim de monitorizar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva e na Diretiva 96/71/CE e, ao mesmo tempo, reduzir a complexidade dessa tarefa, os Estados-Membros apenas deverão ser autorizados a impor aos transportadores os requisitos administrativos e as medidas de controlo especificados na presente diretiva, que estão adaptados ao setor dos transportes rodoviários.

- (20) As empresas de transportes necessitam de segurança jurídica quanto às normas e requisitos que devem cumprir. Tais normas e requisitos deverão ser claros, compreensíveis e de acesso fácil para as empresas de transportes e permitir um controlo eficaz. É importante que as novas normas não acarretem encargos administrativos desnecessários e tenham devidamente em conta os interesses das pequenas e médias empresas.
- (21) Os encargos administrativos e as tarefas de gestão dos documentos a cargo dos condutores deverão ser razoáveis. Por conseguinte, embora alguns documentos devam estar disponíveis no veículo para inspeção durante os controlos na estrada, outros documentos deverão ser disponibilizados através da interface pública ligada ao sistema de informação do mercado interno (IMI) criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, pelos transportadores e, caso necessário, pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o transportador estiver estabelecido. As autoridades competentes deverão utilizar o quadro da assistência mútua entre Estados-Membros previsto na Diretiva 2014/67/UE.
- (22) Para facilitar o controlo do cumprimento das regras em matéria de destacamento estabelecidas na presente diretiva, os transportadores deverão apresentar uma declaração de destacamento às autoridades competentes dos Estados-Membros para os quais destacam condutores.

¹ Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão ("Regulamento IMI") (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

- (23) A fim de reduzir os encargos administrativos para os transportadores, é necessário simplificar o processo de envio e atualização das declarações de destacamento. Por conseguinte, a Comissão deverá criar uma interface pública multilingue, à qual os transportadores tenham acesso e por meio da qual apresentem e atualizem informações sobre o destacamento e, em caso de necessidade, apresentem ao IMI outros documentos pertinentes.
- (24) Uma vez que, em alguns Estados-Membros, os parceiros sociais desempenham um papel fundamental na aplicação da legislação social no setor dos transportes rodoviários, os Estados-Membros deverão ser autorizados a fornecer aos parceiros sociais nacionais as informações pertinentes que tenham sido partilhadas por meio do IMI, com o único objetivo de verificar o cumprimento das regras em matéria de destacamento, sem violar o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹. As informações pertinentes deverão ser fornecidas aos parceiros sociais por meios externos que não o IMI.
- (25) A fim de garantir condições uniformes para a aplicação da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para especificar as funcionalidades da interface pública ligada ao IMI. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho².

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

² 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).

- (26) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das regras em matéria de tempo de trabalho e de períodos de repouso, a fim de aumentar a segurança rodoviária, proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar o âmbito dos atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho².
- (27) Tendo em conta as séries de dados necessárias para efetuar controlos do cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE, o alcance dos controlos na estrada depende do desenvolvimento e da implantação de tecnologias facilitadoras que abranjam períodos de tempo suficientes. O controlo na estrada deverá ser limitado aos aspetos que podem ser que possam ser eficazmente controlados por meio do tacógrafo e do aparelho de controlo conexo a bordo, enquanto a realização de controlos exaustivos deverá ficar limitada às instalações das empresas.

¹ 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).

² 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).

- (28) Os controlos na estrada deverão ser executados com eficiência e rapidez, a fim de os concluir o mais rapidamente possível e com o menor atraso para o condutor, devendo ser feita uma distinção clara entre as obrigações dos transportadores e as obrigações dos condutores.
- (29) A cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelo controlo do cumprimento deverá ser promovida mediante a realização de controlos concertados, que os Estados-Membros deverão procurar alargar aos controlos nas instalações. A Autoridade Europeia do Trabalho, cujo âmbito de atividades, tal como estabelecido no artigo 1.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, abrange os domínios regidos pela Diretiva 2006/22/CE, poderá desempenhar uma função importante na assistência aos Estados-Membros que realizem controlos concertados e poderá igualmente apoiar os esforços nos domínios da educação e da formação.
- (30) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no setor dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais difícil ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiriça. Importa, portanto, criar um regime para que a comunicação e assistência mútua se processem com eficácia, incluindo o intercâmbio de dados respeitantes a infrações e informações sobre boas práticas de execução.

¹ Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

- (31) A fim de promover a eficácia da cooperação administrativa e do intercâmbio de informações, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ exige que os Estados-Membros interliguem os seus registos eletrónicos nacionais (NER) através do sistema dos Registos Europeus das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR). O âmbito das informações acessíveis através desse sistema nos controlos na estrada deverá ser alargado.
- (32) Para facilitar e melhorar a comunicação entre os Estados-Membros, assegurar uma aplicação mais uniforme das regras sociais no setor dos transportes e facilitar o cumprimento dos requisitos administrativos no destacamento de condutores por parte dos transportadores, a Comissão deverá desenvolver um ou vários novos módulos do IMI. É importante que o IMI permita controlar a validade das declarações de destacamento durante os controlos na estrada.

¹ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

- (33) O intercâmbio de informações no âmbito de uma cooperação administrativa e assistência mútua eficazes entre os Estados-Membros deverá respeitar as normas em matéria de proteção de dados pessoais estabelecidas nos Regulamentos (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho¹. O intercâmbio de informações através do IMI deverá respeitar também o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.
- (34) A fim de aumentar a eficácia, a eficiência e a coerência da execução da legislação, convém desenvolver as funcionalidades e alargar a utilização dos atuais sistemas nacionais de classificação dos riscos. O acesso aos dados constantes dos sistemas de classificação dos riscos permitirá às autoridades competentes do Estado-Membro em causa uma melhor orientação dos controlos para os transportadores que não cumpram a legislação. A determinação de uma fórmula comum para calcular o nível de risco dos transportadores deverá contribuir para um tratamento mais equitativo dos transportadores nos controlos.
- (35) Como consequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa, os poderes conferidos à Comissão pela Diretiva 2006/22/CE deverão ser adaptados aos artigos 290.º e 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE);

¹ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (36) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/22/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para aumentar a percentagem mínima dos dias de trabalho dos condutores controlados pelos Estados-Membros para 4 %; para clarificar melhor as definições das categorias das estatísticas que vão ser recolhidas; para designar um organismo que promova ativamente o o intercâmbio de dados, experiências e informações entre os Estados-Membros; para estabelecer uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco de uma empresa; para estabelecer diretrizes sobre as melhores práticas de controlo; para estabelecer uma abordagem comum para o registo e controlo de períodos de outros trabalhos e para o registo e controlo de períodos de pelo menos uma semana, durante os quais um motorista está ausente do veículo e é incapaz de realizar quaisquer atividades com esse veículo; e para promover uma abordagem comum para a execução da referida diretiva, estimular a coerência de abordagem e uma interpretação harmonizada do Regulamento (CE) n.º 561/2006 entre as autoridades responsáveis pelos controlos e favorecer o diálogo entre as empresas do sector dos transportes e as autoridades responsáveis pelos controlos. e. Em particular, ao adotar atos de execução para o desenvolvimento de uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco de uma empresa, a Comissão deverá garantir a igualdade de tratamento das empresas ao ter em conta os critérios especificados na presente diretiva. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

- (37) A fim de refletir a evolução das boas práticas no que diz respeito a controlos e a equipamentos estandardizados que devem ser postos à disposição das unidades de execução e para estabelecer ou atualizar a ponderação da gravidade das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho¹ o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito às alterações, respetivamente, dos anexos I, II e III da Diretiva 2006/22/CE. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor². Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (38) Por conseguinte, a Diretiva 2006/22/CE deverá ser alterada em conformidade,

¹ 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).

² JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (39) As empresas de transportes são as destinatárias de determinadas regras especiais em matéria de destacamentos e suportam as consequências das eventuais infrações que cometam dessas regras. No entanto, a fim de evitar abusos por parte de empresas que contratam serviços de transporte prestados por transportadores rodoviários de mercadorias, os Estados-Membros deverão igualmente prever regras claras e previsíveis em matéria de sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes nos casos em que estes tinham ou, à luz de todas as circunstâncias relevantes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam implicavam infrações a regras especiais em matéria de destacamentos.
- (40) A fim de garantir condições de concorrência leal e equitativa aos trabalhadores e às empresas, é necessário avançar rumo a uma execução inteligente e proporcionar todo o apoio possível à plena implantação e utilização dos sistemas de classificação dos riscos.
- (41) A Comissão deverá avaliar o impacto da aplicação e da execução das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os resultados dessa avaliação, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

- (42) Uma vez que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência leal para os transportadores, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da presente diretiva, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.
- (43) As medidas nacionais para a transposição da presente diretiva são aplicáveis a partir de 18 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva. A Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ será aplicável ao setor dos transportes rodoviários, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, dessa diretiva, a partir de ... [18 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva],

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

¹ Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, que altera a Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 173 de 9.7.2018, p. 16).

Artigo 1.º

Regras específicas relativas ao destacamento de condutores

1. O presente artigo estabelece regras específicas no que diz respeito a determinados aspetos da Diretiva 96/71/CE, relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário, e da Diretiva 2014/67/UE relativa aos requisitos administrativos e às medidas de controlo aplicáveis ao destacamento dos referidos condutores.
2. As presentes regras específicas aplicam-se aos condutores ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro que tomem a medida transnacional a que se refere o artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Diretiva 96/71/CE.
3. Não obstante o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, nenhum condutor é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando executar operações de transporte bilateral de mercadorias.

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

A partir de ... [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva], data a partir da qual os condutores têm, nos termos do artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, de registar manualmente os dados de passagem de fronteira, os Estados-Membros aplicam igualmente a isenção, prevista no primeiro e no segundo parágrafo do presente número relativa ao transporte bilateral respeitante a mercadorias, quando, para além de realizar uma operação de transporte bilateral, o condutor realiza uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros ou países terceiros que atravesse, desde que o condutor não carregue mercadorias e as descarregue no mesmo Estado-Membro.

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

As isenções relativas a atividades adicionais estabelecidas no terceiro e quarto parágrafos do presente número só são aplicáveis até à data em que um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, tiver de ser instalado pela primeira vez for instalado nos veículos matriculados num Estado-Membro, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, quarto parágrafo, do mesmo regulamento. A partir dessa data, as isenções relativas a atividades adicionais referidas no terceiro e quarto parágrafos do presente número aplicam-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

4. Não obstante o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, um condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando realiza operações de transporte bilateral de passageiros.

Para efeitos da presente diretiva, há operação de transporte bilateral em transporte internacional ocasional ou regular de passageiros, como estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1073/2009, quando o condutor executa uma das seguintes operações:

- a) Toma os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento e os larga noutro Estado-Membro ou num país terceiro; ou
- b) Toma os passageiros num Estado-Membro ou num país terceiro e os larga no Estado-Membro de estabelecimento; ou

- c) Toma e larga os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento com o objetivo de realizar excursões locais noutra Estado-Membro ou num país terceiro, de acordo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 1073/2009.

A partir de ... [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva] , data a partir da qual os condutores passam a dever registar manualmente os dados relativos às passagens de fronteira, nos termos do artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os Estados-Membros aplicam a isenção relativa a operações de transporte bilateral de passageiros prevista no primeiro e no segundo parágrafos do presente número, igualmente quando o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral, para além desta operação, recolhe passageiros uma vez; e/ou larga passageiros uma única vez nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor acesse, desde que o condutor não preste serviços de transporte de passageiros entre dois locais situados no Estado-Membro cujo território atravessar. O mesmo se aplica às viagens de regresso.

A isenção relativa a atividades adicionais prevista no terceiro parágrafo do presente número só é aplicável até à data a partir da qual um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, tiver de ser instalado pela primeira vez nos veículos matriculados num Estado-Membro, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, quarto parágrafo, desse regulamento,. A partir dessa data, a isenção relativa a atividades adicionais referidas no terceiro e quarto parágrafos do presente número aplica-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

5. Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando atravessar o território de um Estado-Membro sem carregar nem descarregar mercadorias ou sem tomar nem largar passageiros.
6. Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando efetuar o troço rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado, tal como definida na Diretiva 92/106/CEE do Conselho¹, se o referido troço rodoviário, por si só, for constituído por operações de transporte bilateral, tal como definidas no n.º 3 do presente artigo.
7. O condutor que realize operações de cabotagem nos termos definidos no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é considerado destacado de acordo com o disposto na Diretiva 96/71/CE.
8. Para efeitos do artigo 3.º, n.º 1-A, da Diretiva 96/71/CE, considera-se terminado um destacamento quando o condutor sai do território do Estado-Membro de acolhimento na execução de um transporte internacional de mercadorias ou de passageiros. Esse período de destacamento não é acumulável com anteriores períodos de destacamento no contexto dessas operações internacionais levadas a cabo pelo mesmo condutor ou por outro condutor por ele substituído.

¹ Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

9. Os Estados-Membros asseguram que, nos termos do disposto na Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas por disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nos seus territórios, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da Diretiva 96/71/CE, incluindo, se for caso disso, convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Das informações pertinentes fazem parte, em especial, os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força de tais instrumentos, inclusive, se for caso disso, por convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes da zona geográfica em causa.
10. As empresas de transporte estabelecidas em países terceiros não beneficiam de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas em Estados-Membros, inclusive quando realizam operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União ou a partes deste.

11. Em derrogação do disposto no artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2014/67/UE, os Estados-Membros só podem impor os seguintes requisitos administrativos e medidas de controlo no que diz respeito ao destacamento dos condutores:
- a) A obrigação de o transportador estabelecido noutra Estado-Membro apresentar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes de um Estado-Membro em que o condutor esteja destacado, o mais tardar no início do destacamento, utilizando um formulário normalizado multilingue da interface pública ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno ("IMI"), estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1024/2012. Essa declaração de destacamento deve apresentar as seguintes informações:
 - i) os dados de identificação do transportador, pelo menos , sob a forma do número da licença comunitária, quando disponível;
 - ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento em que os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
 - iii) a identidade, a residência e o número da carta de condução do condutor;

- iv) a data de início do contrato de trabalho do condutor e a lei que lhe é aplicável;
 - v) as datas previstas para o início e o fim do destacamento;
 - vi) os números de matrícula dos veículos;
 - vii) se o tipo de serviços prestados é transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, ou operações de cabotagem;
- b) A obrigação de o transportador assegurar que o condutor disponha e conserve e apresente, quando lhe for solicitado na estrada, em papel ou em formato eletrónico:
- i) uma cópia da declaração de destacamento apresentada através do IMI;
 - ii) o comprovativo das operações de transporte realizadas no Estado-Membro de acolhimento como, por exemplo, uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 1072/2009;

- iii) os registos dos tacógrafos e, em especial, o símbolo de país dos Estados-Membros em que o condutor tenha estado ao realizar operações de transporte rodoviário internacional ou operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014;
- c) A obrigação de o transportador enviar através da interface pública ligada ao IMI, após o período de destacamento, a pedido direto das autoridades do Estado-Membro no qual o destacamento tiver ocorrido, cópias dos documentos referidos na alínea b), subalíneas ii) e iii), do presente número, bem como a documentação relacionada com a remuneração dos condutores relativa ao período de destacamento e o seu contrato de trabalho ou um documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE¹ do Conselho, os registos dos tempos de trabalho dos condutores e os comprovativos de pagamento.

¹ 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).

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

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

A fim de assegurar que os condutores não sejam considerados destacados, nos termos dos n.ºs 3 e 4 do presente artigo, os Estados-Membros só podem impor como medida de controlo a obrigação de o condutor conservar e apresentar, quando lhe for solicitado no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, os elementos de prova dos serviços de transporte internacional pertinentes, como uma e-CMR ou as provas a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e os registos do tacógrafo referido na alínea b), subalínea iii), do presente número.

12. Para efeitos de controlo, o transportador mantém atualizadas na interface pública ligada ao IMI as declarações de destacamento a que se refere o n.º 114, alínea a).
13. As informações constantes das declarações de destacamento são guardadas no repositório do IMI para efeitos de controlo por um período de 24 meses.

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

- a) As informações estejam relacionadas com o destacamento para o território do Estado-Membro em causa;
 - b) As informações sejam utilizadas exclusivamente para efeitos de aplicação das regras em matéria de destacamento; e
 - c) O tratamento de dados seja levado a cabo nos termos do disposto no Regulamento (UE) 2016/679.
14. Até ...[seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão especifica, mediante um ato de execução, as funcionalidades da interface pública ligada ao IMI. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º, n.º 2.

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

Artigo 2.º

Alteração da Diretiva 2006/22/CE

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

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

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

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

"Artigo 1.º

Objeto

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

* Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

** Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

*** Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).";

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

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

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

b) No n.º 3, o primeiro e segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:

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

A partir de 1 de janeiro de 2012, a Comissão pode, por meio de um ato de execução, aumentar a percentagem mínima para 4%, desde que as estatísticas recolhidas nos termos do artigo 3.º mostrem que, em média, mais de 90% de todos os veículos controlados estão equipados com um tacógrafo digital. Ao tomar a sua decisão, a Comissão deve também ter em conta a eficácia das medidas de execução existentes, em especial a disponibilidade de dados tacográficos digitais nas instalações das empresas. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.";

c) É inserido o seguinte número:

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

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

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

4) O artigo 3.º, quinto parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

"A Comissão deve, se necessário, esclarecer melhor, por meio de atos de execução, as definições das categorias mencionadas no primeiro parágrafo, alíneas a) e b). Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.";

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

"Artigo 5.º

Controlos concertados

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

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

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

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

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

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

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

ii) é aditada a seguinte alínea:

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

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. O intercâmbio de dados, de experiências e informações entre Estados-Membros será ativamente promovido, principalmente, mas não exclusivamente, através do comité referido no artigo 12.º, n.º 1, e de qualquer organismo que a Comissão possa designar por meio de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.";

8) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 8.º

Troca de informações

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

- a) Pelo menos de seis em seis meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva;
- b) Mediante pedido fundamentado de um Estado-Membro em casos pontuais.

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

Quando o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não se encontra suficientemente fundamentado, informa o Estado-Membro requerente desse facto, no prazo de dez dias úteis a contar da a receção da solicitação. O Estado-Membro requerente fundamenta o seu pedido com mais informações. Se o Estado-Membro requerente não for capaz de fundamentar o seu pedido com mais informações, o pedido pode ser indeferido pelo Estado-Membro requerido.

No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informações ou efetuar controlos, inspeções ou investigações, o Estado-Membro requerido informa o Estado-Membro requerente desse facto no prazo de dez dias úteis a contar desde a receção da solicitação e comunica as razões que fundamentam devidamente essa dificuldade ou impossibilidade. Os Estados-Membros em causa devem dialogar para encontrar uma solução.

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

3. O intercâmbio de informações previsto no presente artigo é efetuado através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho*. No entanto, esta regra não se aplica às informações trocadas pelos Estados-Membros por consulta direta aos registos eletrónicos nacionais a que se refere o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**.

* Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão ("Regulamento IMI") (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

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

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

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

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

Até ... [10 meses após a entrada em vigor da presente diretiva de alteração] a Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma fórmula comum para calcular a classificação dos risco das empresas. Essa fórmula comum 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 são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.";

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

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. No anexo III é estabelecida uma lista inicial das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014, e do seu nível de gravidade.

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

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

d) São aditados os seguintes números:

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

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

10) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

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

1. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, orientações sobre as melhores práticas de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.

Essas orientações serão publicadas num relatório bienal da Comissão.";

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

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

11) Os artigos 12.º a 15.º passam a ter a seguinte redação:

"Artigo 12.º

Procedimento de comité

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

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

Artigo 13.º

Medidas de execução

A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão adota atos de execução, em especial com um dos seguintes objetivos:

- a) Promover uma abordagem comum para a execução da presente diretiva;
- b) Estimular a coerência de abordagem e uma interpretação harmonizada do Regulamento (CE) n.º 561/2006 entre as autoridades responsáveis pelos controlos;
- c) Facilitar o diálogo entre o setor dos transportes e as autoridades de execução.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.

Artigo 14.º

Negociações com países terceiros

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

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

Artigo 15.º

Atualização dos anexos

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

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

12) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 15.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de ... [da data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor*.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º, n.º 3, e do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

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

13) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) A Parte A, é alterada do seguinte modo:

i) Os pontos 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

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

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

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

ii) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

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

iii) É aditado o seguinte ponto:

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

b) A Parte B é alterada do seguinte modo:

i) No primeiro parágrafo, são aditados os seguintes números:

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

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

ii) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

Artigo 3.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 1024/2012

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

"13. Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho: Artigo 8.º.

14. Diretiva (EU) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho de ...⁺ que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012: Artigo 1.º, n.º 14."

* JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

** JO L ..., ..., p...."

Artigo 4.º

Procedimento de comité

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

⁺ JO: inserir no texto o número de série e a data da presente diretiva e completar a correspondente nota de rodapé.

Artigo 5.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento das disposições nacionais adotadas nos termos do artigo 1.º, quando tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento, de que os serviços de transporte contratados incorriam em violação do disposto nessas disposições.
2. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto nas disposições nacionais adotadas nos termos do artigo 1.º e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Artigo 6.º

Execução inteligente

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

Artigo 7.º

Avaliação

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

Artigo 8.º

Formação

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

Os empregadores são responsáveis por assegurar que os seus condutores adquiram conhecimentos sobre os seus direitos e obrigações resultantes da presente diretiva.

Artigo 9.º

Transposição

1. Até ... [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva], os Estados-Membros devem adotar e publicar as disposições necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de ... [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva].

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

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

Artigo 10.º

Entrada em vigor

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

Artigo 11.º
Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ..., em...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente
