



**2017/0121(COD)**

4.5.2018

## **PARECER**

da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário

(COM(2017)0278 - C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Relatora de parecer: Martina Dlabajová

(\*) Comissão associada – artigo 54.º do Regimento

PA\_Legam

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

O transporte rodoviário exige regras setoriais específicas para tornar o mercado único mais forte e mais competitivo. Essas regras devem ser simples, uniformes, claras e facilmente aplicáveis para facilitar as operações de transporte, protegendo simultaneamente os trabalhadores empregados neste setor. As regras que não são claras ou são de difícil aplicação são suscetíveis de levar os Estados-Membros a interpretar de modo diferente as regras comuns e a reduzir a eficácia da sua execução, correndo-se assim o risco de fragmentação do mercado interno. Além disso, as regras que não são claras nem aplicadas eficazmente não oferecem uma melhor proteção dos trabalhadores.

Como concluiu a avaliação de impacto da Comissão, as atuais disposições em matéria de destacamento e requisitos administrativos não se adequam à natureza fortemente móvel do trabalho dos condutores. Esta situação provoca encargos regulamentares desproporcionados para os operadores e cria obstáculos injustificados à prestação transfronteiriça de serviços.

Este parecer procura simplificar ainda mais as regras relativas ao destacamento aplicáveis ao setor dos transportes rodoviários e reduzir os encargos administrativos para as empresas e os respetivos condutores. A relatora propõe explicitamente a exclusão do transporte de trânsito e do transporte internacional do âmbito de aplicação da diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores. Isto justifica-se por várias razões. Em primeiro lugar, os trabalhadores que exercem estas atividades são altamente móveis: podem trabalhar em vários países diferentes durante um único dia. Em segundo lugar, as empresas envolvidas no transporte internacional ou de trânsito num determinado país não estão em concorrência com as empresas de transporte desse país.

Além disso, em tais casos, a situação dos trabalhadores não é comparável com a dos trabalhadores destacados noutros setores, que permanecem frequentemente num determinado Estado-Membro de acolhimento por períodos de tempo alargados. Aplicar e executar a Diretiva 96/71 ao transporte internacional e de trânsito provocaria enormes encargos administrativos, ou seja, a legislação nacional aplicável poderia mudar diariamente durante uma única viagem. No entender da relatora, tal situação iria impor barreiras injustificadas a uma das liberdades fundamentais da UE: a livre circulação de serviços.

A relatora reconhece a necessidade de abordar os problemas decorrentes da condução «nómada» (os trabalhadores que permanecem muitos meses fora do seu país de origem e que podem efetivamente viver e dormir no seu veículo durante estes períodos prolongados). Não obstante, não lhe parece que a proposta, tal como apresentada, ofereça o contexto adequado para dar resposta a esta questão. Em vez disso, esta deve ser abordada através de um ato legislativo com base na proposta da Comissão COM(2017) 277 relativa aos tempos de condução diário e semanal máximos, que estabelece um requisito segundo o qual o condutor e o veículo devem regressar ao seu local de afetação.

O presente parecer propõe que sejam aplicados determinados elementos da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores e da Diretiva 2014/67/UE relativa às operações de cabotagem. Nesses casos, as empresas locais e estrangeiras estão em concorrência direta entre si. Por conseguinte, as regras que lhes são aplicáveis em matéria de remuneração dos trabalhadores devem assemelhar-se substancialmente. No entanto, estas duas diretivas devem ser aplicáveis à cabotagem apenas na medida do descrito na presente *lex specialis*, tendo em

conta a natureza fortemente móvel do setor e a necessidade de reduzir os encargos administrativos.

Portanto, a relatora propõe suprimir a metodologia proposta pela Comissão para calcular os períodos de trabalho diário com a finalidade de identificar situações de destacamento. Ela considera que tal seria dificilmente exequível na prática e criaria encargos administrativos desnecessários, sobretudo em caso de aplicação conjunta com o Regulamento n.º 561/2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

Por último, o parecer sugere que esta *lex specialis* é o lugar indicado para determinar a data de aplicação e de entrada em vigor das regras específicas sobre o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário. Permitir que estas datas sejam determinadas pela diretiva geral relativa ao destacamento de trabalhadores criaria o risco de as novas regras serem aplicáveis ao setor dos transportes rodoviários bem antes de qualquer outro setor (tendo em conta a abordagem geral do Conselho, que dá aos Estados-Membros 3 anos para aprovar a sua legislação e 4 anos para que as medidas sejam efetivas). Além disso, a relatora sugere que o setor dos transportes fique isento da Diretiva 96/71/CE até ser adotada legislação específica para este setor.

## ALTERAÇÕES

A Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

### Alteração 1

#### Proposta de diretiva Considerando 1

##### *Texto da Comissão*

(1) A fim de criar um setor de transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar, *por um lado*, condições de trabalho *adequadas* e proteção social para os condutores *e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência equitativas* para os operadores.

##### *Alteração*

(1) *A liberdade de circulação dos trabalhadores, a liberdade de estabelecimento e a liberdade de prestação de serviços são princípios fundamentais do mercado interno. Esses princípios estão consagrados no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e assumem uma importância vital para o bom funcionamento do mercado interno. A fim de criar um setor de transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar um novo equilíbrio entre a livre circulação de serviços de transporte, condições de trabalho condignas, a igualdade de tratamento e a proteção*

social para os condutores, *bem como um enquadramento empresarial competitivo e equitativo* para os operadores.

## Alteração 2

### Proposta de diretiva Considerando 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) No discurso sobre o estado da União que proferiu em 13 de setembro de 2017, o Presidente da Comissão anunciou que será estabelecida uma Autoridade Europeia do Trabalho.***

## Alteração 3

### Proposta de diretiva Considerando 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(2) A grande mobilidade inerente aos serviços de transporte rodoviário exige especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que *os operadores não sejam confrontados com obstáculos desproporcionados suscetíveis de restringir indevidamente a sua* liberdade de prestação de serviços *transfronteiriços*.

(2) A grande mobilidade inerente aos serviços de transporte rodoviário exige especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que as *condições de concorrência equitativas* sejam *mantidas, respeitando, simultaneamente,* a liberdade de prestação de serviços.

## Alteração 4

### Proposta de diretiva Considerando 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(2-A) A fim de preservar ou reforçar a competitividade da União Europeia, as regras nacionais em matéria de transporte rodoviário devem ser proporcionadas e***

*justificadas, não devem dificultar ou tornar menos atrativo o exercício das liberdades fundamentais garantidas pelo TFUE, nomeadamente a liberdade de prestação de serviços, devendo, simultaneamente, respeitar as condições de trabalho condignas e a proteção social dos condutores.*

## **Alteração 5**

### **Proposta de diretiva Considerando 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-A) O setor do transporte rodoviário é altamente competitivo e caracteriza-se por numerosas distorções que têm origem em práticas abusivas de busca do foro mais favorável («forum shopping»), seguidas pelos transportadores no intuito de reduzir ou evitar custos salariais e contribuições para a segurança social ou outras contribuições sociais e laborais, práticas essas que, no passado, resultaram num «nivelamento por baixo» em termos concorrenciais. O bom funcionamento de um mercado interno deve basear-se em condições de concorrência equitativas. É, pois, necessário tomar medidas adicionais para evitar que os transportadores rodoviários sigam práticas abusivas de busca do foro mais favorável, nomeadamente medidas horizontais a nível do direito europeu das sociedades, a fim de pôr cobro à seleção do regime mais favorável e à arbitragem regulamentar praticadas pelos transportadores rodoviários.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de diretiva Considerando 3**

*Texto da Comissão*

(3) O equilíbrio entre a **melhoria das condições sociais e as condições de trabalho dos condutores e a** simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário, com base numa concorrência **leal** entre operadores nacionais e estrangeiros, é crucial para o bom funcionamento do mercado interno.

*Alteração*

(3) O equilíbrio entre a simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário – com base numa concorrência **não discriminatória** entre operadores nacionais e estrangeiros **que reduza os encargos administrativos desnecessários e melhore as condições sociais e de trabalho dos condutores** – é crucial para **estabelecer** o bom funcionamento **do setor do transporte rodoviário** do mercado interno.

**Alteração 7**

**Proposta de diretiva  
Considerando 4**

*Texto da Comissão*

(4) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no domínio dos transportes rodoviários, foram identificadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, **assim como** deficiências na sua execução. Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução das regras. **Esta situação gera incerteza jurídica e desigualdade de tratamento dos condutores e operadores, que são prejudiciais** para as condições laborais, sociais e concorrenciais no setor.

*Alteração*

(4) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no domínio dos transportes rodoviários, foram identificadas determinadas lacunas nas disposições em vigor **e deficiências na sua execução, bem como práticas ilícitas, tais como o recurso a empresas «de fachada».** **Deve ser dada maior ênfase à luta contra o trabalho não declarado no setor dos transportes.** Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução das regras **que dá azo a elevados encargos administrativos para os condutores e os operadores.** **Esta situação gera incerteza jurídica, que é prejudicial** para as condições laborais, sociais e concorrenciais no setor.

**Alteração 8**

**Proposta de diretiva  
Considerando 4-A (novo)**

**(4-A) A fim de assegurar a correta aplicação do disposto nas Diretiva 96/71/CE<sup>1-A</sup> e 2014/67/UE<sup>1-B</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho, é necessário reforçar os controlos e a cooperação ao nível da União para combater a fraude relacionada com o destacamento dos condutores, bem como prever verificações mais rigorosas com vista a assegurar o pagamento efetivo das contribuições sociais dos condutores destacados.**

---

**<sup>1-A.</sup> 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).**

**<sup>1-B.</sup> 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).**

## Alteração 9

### Proposta de diretiva Considerando 5

(5) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das disposições em matéria de tempo de trabalho, a fim de proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da

(5) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das disposições em matéria de tempo de trabalho, a fim de proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da

concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar os atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/UE.

concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar os atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/UE. ***Os controlos na estrada efetuados ao abrigo das disposições da Diretiva 2002/15/UE relativas aos controlos devem limitar-se à verificação do tempo de trabalho semanal e diário, das pausas, dos períodos de repouso e do trabalho noturno. A verificação do cumprimento de todas as outras obrigações que procedem da Diretiva 2002/15/CE deve ter lugar nas instalações do operador.***

## **Alteração 10**

### **Proposta de diretiva Considerando 6**

#### *Texto da Comissão*

(6) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no domínio dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiras. Importa, portanto, criar um quadro para uma comunicação e assistência mútua eficazes, incluindo o intercâmbio de dados sobre infrações e informações sobre boas práticas de execução.

#### *Alteração*

(6) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros ***e o apoio da União***, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no domínio dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiras. Importa, portanto, criar um quadro para uma comunicação e assistência mútua eficazes, incluindo o intercâmbio de dados sobre infrações e informações sobre boas práticas de execução.

## **Alteração 11**

### **Proposta de diretiva Considerando 9**

#### *Texto da Comissão*

(9) Foram igualmente sentidas

#### *Alteração*

(9) Foram igualmente sentidas

dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup> e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup> ao setor dos transportes rodoviários, de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais sobre a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado elevados encargos administrativos para os operadores **não residentes** da União. ***Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos no emprego.***

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

## Alteração 12

### Proposta de diretiva Considerando 9-A (novo)

*Texto da Comissão*

dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup> e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup> ao setor dos transportes rodoviários, de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais sobre a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado elevados encargos administrativos para os operadores da União, ***bem como uma concorrência desleal entre as empresas do setor.***

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

*Alteração*

***(9-A) O não cumprimento das normas***

*pelas quais se rege o estabelecimento de uma empresa internacional de transporte rodoviário dá azo a distorções no mercado interno e contribui para uma concorrência desleal entre empresas. Importa, por conseguinte, tornar mais rigorosas e mais fáceis de controlar as condições que determinam o estabelecimento de uma empresa internacional de transporte rodoviário, a fim de combater o fenómeno das empresas «de fachada».*

### Alteração 13

#### Proposta de diretiva Considerando 10

##### *Texto da Comissão*

(10) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016 de revisão da Diretiva 96/71/CE<sup>17</sup>, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscita questões e dificuldades jurídicas específicas **num** setor **de grande mobilidade, como o dos transportes rodoviários**, e referiu que as questões em causa devem ser abordadas de melhor forma através de legislação setorial específica no âmbito do transporte rodoviário.

---

<sup>17</sup> COM(2016)128

##### *Alteração*

(10) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016 de revisão da Diretiva 96/71/CE<sup>17</sup>, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscita questões e dificuldades jurídicas específicas **no** setor **dos transportes rodoviários, caracterizado por uma grande mobilidade**, e referiu que as questões em causa devem ser abordadas de melhor forma através de legislação setorial específica no âmbito do transporte rodoviário. **Contudo, tendo em conta que o setor dos transportes é um dos setores mais vulneráveis, as regras de proteção mínima previstas na Diretiva 96/71/CE devem ser aplicadas a todos os trabalhadores.**

---

<sup>17</sup> COM(2016)128

### Alteração 14

#### Proposta de diretiva Considerando 10-A (novo)

***(10-A) Uma vez que se regista uma falta de condutores na União, importa melhorar significativamente as condições de trabalho, a fim de tornar esta profissão mais atrativa.***

## Alteração 15

### Proposta de diretiva Considerando 11

*Texto da Comissão*

(11) A fim de garantir a aplicação proporcionada e efetiva da Diretiva 96/71/CE no setor dos transportes rodoviários, é necessário estabelecer regras setoriais específicas que reflitam a especificidade da grande mobilidade dos trabalhadores do setor do transporte rodoviário e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos operadores.

*Alteração*

(11) A fim de garantir a aplicação proporcionada e efetiva da Diretiva 96/71/CE no setor dos transportes rodoviários, é necessário estabelecer ***e reforçar a execução de*** regras setoriais específicas que reflitam a especificidade da grande mobilidade dos trabalhadores do setor do transporte rodoviário e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos operadores.

## Alteração 16

### Proposta de diretiva Considerando 12

*Texto da Comissão*

***(12) O equilíbrio desses critérios deve assentar no conceito de ligação suficiente de um condutor com o território do Estado-Membro de acolhimento. Por conseguinte, deve ser estabelecido um limiar temporal, a partir do qual é aplicável o salário mínimo e a remuneração mínima correspondente às férias anuais do Estado-Membro de acolhimento no caso das atividades de***

*Alteração*

(12) ***As*** operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos 1072/2009<sup>18</sup> e 1073/2009<sup>19</sup> ***constituem prestações de serviços abrangidas pela Diretiva 96/71/CE***, dado que toda a operação de transporte tem lugar ***noutro*** Estado-Membro. Por conseguinte, as remunerações mínimas e ***o período mínimo de férias anuais remuneradas do Estado-Membro de acolhimento devem aplicar-se***

**transportes internacionais. Este limiar temporal não deve aplicar-se às** operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos 1072/2009<sup>18</sup> e 1073/2009<sup>19</sup>, dado que **ai** toda a operação de transporte tem lugar **num** Estado-Membro **de acolhimento**. Por conseguinte, as remunerações mínimas e **as** férias anuais remuneradas do Estado-Membro de acolhimento devem aplicar-se à cabotagem, independentemente da frequência e da duração das operações desenvolvidas pelo condutor.

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

à cabotagem, independentemente da frequência e da duração das operações desenvolvidas pelo condutor.

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).

## Alteração 17

### Proposta de diretiva Considerando 12-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(12-A) Em virtude das especificidades das operações de trânsito e da falta de uma ligação suficiente entre o condutor e o território do Estado-Membro de acolhimento, as operações de trânsito devem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente diretiva.***

## Alteração 18

### Proposta de diretiva Considerando 13

#### *Texto da Comissão*

(13) A fim de ***assegurar um controlo eficaz e efetivo das*** regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para o setor dos operadores não residentes, devem ser estabelecidos ***requisitos de controlo no setor do transporte rodoviário***, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o ***tacógrafo digital***.

#### *Alteração*

(13) A fim de ***dispor de*** regras setoriais ***claras*** em matéria de destacamento de trabalhadores ***decorrentes das Diretivas 96/71/CE [conforme alterada pela COD 2016/0070] e 2014/67/UE, bem como de assegurar uma execução eficaz e efetiva das mesmas*** e evitar encargos administrativos desproporcionados para o setor dos operadores não residentes, devem ser estabelecidos ***formulários normalizados concebidos pela Comissão, bem como requisitos administrativos e de controlo específicos***, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o ***Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), o portal do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS) para o transporte rodoviário e os tacógrafos inteligentes***.

## Alteração 19

### Proposta de diretiva Considerando 13-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(13-A) As práticas segundo as quais a empresa-mãe estabelecida num determinado Estado-Membro se vê atribuída a maior parte dos lucros, enquanto as filiais das empresas de transporte estabelecidas noutros países têm de se contentar com recursos limitados, embora sejam as que mais contribuem para o volume de negócios gerado pela atividade de transporte, podem dar azo a desigualdades e transferências de lucros desproporcionadas entre Estados-***

*Membros, pelo que devem ser evitadas; uma das consequências nefastas a nível social associadas a estas práticas reside no nível mais baixo em que se mantêm os rendimentos auferidos pelos condutores nos Estados-Membros em que as filiais das empresas de transporte operam; a fim de dar resposta a uma eventual concorrência desleal no setor do transporte rodoviário, é necessário analisar de perto estas práticas e assim prevenir a sua ocorrência;*

## **Alteração 20**

### **Proposta de diretiva Considerando 13-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-B) No intuito de garantir a plena conformidade com as legislações sociais, e enquanto se aguarda a criação da Autoridade Europeia do Trabalho, as autoridades de controlo competentes devem ter acesso a todos os dados transmitidos através do sistema IMI e do portal GNSS e proceder à sua verificação.*

## **Alteração 21**

Proposta de diretiva

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea a)**

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 2 – n.º 1 – parágrafo 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

«Esses controlos devem incidir todos os anos numa amostragem transversal ampla e representativa de trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e dos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela Diretiva 2002/15/CE.»;

«Esses controlos devem incidir todos os anos numa amostragem transversal ampla e representativa de trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos **de todas as categorias de transporte** abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e dos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela

## Alteração 22

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 6 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

1. Os controlos nas instalações devem ser planeados à luz da experiência adquirida no passado com os diferentes tipos de transporte e de empresas. Devem igualmente ser efetuados quando se detetarem na estrada infrações graves aos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 ou à Diretiva 2002/15/CE ***relativas ao tempo máximo de trabalho semanal e diário, às pausas, aos períodos de repouso e ao trabalho noturno;***

## Alteração 23

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6 – alínea a)

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 8 – n.º 1 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

b) Mediante pedido ***fundamentado*** de um Estado-Membro em casos pontuais.”

#### *Alteração*

b) Mediante pedido ***específico*** de um Estado-Membro em casos pontuais.

## Alteração 24

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7 – alínea a)

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 9 – n.º 1 – parágrafo 2

#### *Texto da Comissão*

A Comissão deve, mediante atos de

PE615.267v02-00

#### *Alteração*

A Comissão deve, mediante atos de

AD\1147481PT.docx

execução, estabelecer uma fórmula comum para calcular a notação de risco das empresas, que deve ter em conta o número, a gravidade e a frequência de ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações *e de a empresa de transporte rodoviário ter utilizado o tacógrafo inteligente, nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014, em todos os seus veículos.* Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame enunciado no artigo 12.º, n.º 2, da referida diretiva.»

## Alteração 25

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7 – alínea c)

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 9 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

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

## Alteração 26

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7 – alínea c-A)

Diretiva 2006/22/CE

Artigo 9 – n.º 5-A

#### *Texto da Comissão*

execução, estabelecer uma fórmula comum para calcular a notação de risco das empresas, que deve ter em conta o número, a gravidade e a frequência de ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame enunciado no artigo 12.º, n.º 2, da referida diretiva.»

#### *Alteração*

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

*c-A) É aditado o seguinte número:*

*“5-A. O tacógrafo inteligente, que indica a localização dos condutores ao longo de*

*um período de 56 dias, é introduzido, até 2 janeiro de 2020, em todos os veículos que efetuem operações de transporte internacional e de cabotagem.*

## **Alteração 27**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 2.º – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

1. O presente artigo estabelece regras específicas no que diz respeito *a determinados aspetos* da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário e da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos requisitos administrativos e às medidas de controlo aplicáveis ao destacamento dos referidos condutores.

##### *Alteração*

1. O presente artigo estabelece regras específicas no que diz respeito *à execução* da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário e da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos requisitos administrativos e às medidas de controlo aplicáveis ao destacamento dos referidos condutores.

## **Alteração 28**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 2 – n.º 1-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*1-A. O tacógrafo inteligente, que indica a localização dos condutores ao longo de um período de 56 dias, é introduzido em todos os veículos que efetuem operações de transporte internacional e de cabotagem até 2 janeiro de 2020.*

## **Alteração 29**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – n.º 1-B (novo)**

**1-B.** *As operações de trânsito devem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente diretiva e da Diretiva 96/71/CE.*

### Alteração 30

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 2 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

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

Alteração

2. Os Estados-Membros devem aplicar o disposto nas alíneas b) e c) do primeiro parágrafo do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE aos condutores do setor do transporte rodoviário ao serviço de empresas referidos no artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da mesma diretiva, sempre que estejam envolvidos em operações de transporte internacional **ou de cabotagem**, tal como definidas pelos Regulamentos (CE) n.os 1072/2009 e 1073/2009.

### Alteração 31

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 2 – n.º 2 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

***Ao longo de todo o período de destacamento no seu território, os Estados-Membros aplicam as Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE aos condutores do setor do transporte rodoviário que se encontram ao serviço das empresas a que se refere o artigo 1.º, n.º 3, alíneas a), b) e c), sempre que estes efetuem trajetos rodoviários que façam parte do transporte combinado de mercadorias, tal como***

*estabelecido pelo artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE.*

## **Alteração 32**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 2 – n.º 3-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-B.** *Para efeitos do artigo 3.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alíneas b) e c), da Diretiva 96/71/CE, sempre que, no mesmo dia, sejam realizadas operações em mais do que um Estado-Membro, aplicam-se as condições de trabalho mais favoráveis ao condutor.*

## **Alteração 33**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 2.º – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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

4. Os Estados-Membros *impõem ao transportador rodoviário estabelecido noutra Estado-Membro a obrigação de, através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), enviar às autoridades nacionais competentes para cada condutor destacado, o mais tardar no início do destacamento, uma declaração simples de destacamento em formato eletrónico normalizado, desenvolvido e disponibilizado pela Comissão em todas as línguas oficiais da União, que contenha as seguintes informações:*

*a) A obrigação do transportador rodoviário estabelecido noutra Estado-Membro de enviar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes, o mais tardar no início do destacamento, em formato eletrónico, na*

***língua oficial do Estado-Membro de acolhimento ou em inglês, que contenha apenas as seguintes informações:***

- i) a identidade do transportador rodoviário;
- ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outras pessoas de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento onde os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
- iii) ***o número previsto e a identidade dos condutores destacados;***
- iv) ***a duração prevista e as datas previstas para o início e o fim do destacamento;***
- v) as chapas de matrícula dos veículos utilizados em destacamento;
- vi) o tipo de serviços de transportes, isto é, o transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, uma operação de cabotagem;

***(b) A obrigação do condutor de manter e disponibilizar, quando solicitada no controlo de estrada, em papel ou em***

- i) a identidade do transportador rodoviário ***e, caso se trate de uma filial, o endereço da sede;***
- ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outras pessoas de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento onde os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
- iii) ***informações sobre o condutor destacado, incluindo o seguinte: a sua identidade, o seu país de residência, o Direito laboral aplicável ao seu contrato de trabalho, o país de pagamento das contribuições para a segurança social e o seu número de segurança social;***
- iv) ***as datas previstas para o início e o fim do destacamento de cada trabalhador, sem prejuízo de um eventual prolongamento que se torne necessário em virtude da ocorrência de caso fortuito;***
- v) as chapas de matrícula dos veículos utilizados em destacamento;
- vi) o tipo de serviços de transportes, isto é, o transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, uma operação de cabotagem.

***A declaração simples a que se refere o primeiro parágrafo pode abranger um período máximo de seis meses e é atualizada pelo transportador rodoviário por via eletrónica, sem demora injustificada, em consonância com a situação factual em que se encontra.***

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

***(a) A obrigação do transportador rodoviário de fornecer ao condutor, em papel ou em formato eletrónico, os***

formato eletrónico, **uma cópia da declaração de destacamento e o comprovativo da operação de transporte no Estado-Membro de acolhimento como, por exemplo, uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho.**

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

(d) **Uma cópia do contrato de trabalho ou documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE do Conselho<sup>20</sup>, traduzido numa das línguas oficiais do Estado-Membro de acolhimento, ou em inglês;**

(e) **A obrigação do condutor de disponibilizar, quando solicitada no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, uma cópia dos recibos**

**seguintes documentos para efeitos das verificações do controlo de estrada:**

**i) uma cópia da declaração simples a que se refere o n.º 4,**

**ii) o comprovativo da operação de transporte no Estado-Membro de acolhimento, conforme referido no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho,**

**iii) a declaração de expedição eletrónica (e-CMR),**

**iv) uma cópia do contrato de trabalho numa das línguas oficiais do Estado-Membro de acolhimento ou em inglês,**

**v) uma cópia dos recibos de retribuição dos últimos dois meses;**

(b) A obrigação do condutor de manter e disponibilizar, quando solicitados no controlo de estrada, os registos dos tacógrafos **pertinentes** e, em especial, **o cartão do condutor em que se encontram registadas as passagens das fronteiras, bem como** o código de país dos Estados-Membros em que o condutor esteve presente aquando da realização de operações de transporte rodoviário internacional ou de operações de cabotagem;

*de retribuição dos últimos dois meses; durante o controlo de estrada, o condutor deve ser autorizado a contactar a sede social, o gestor de transportes ou quaisquer outras pessoas ou entidades que possam fornecer essa cópia;*

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

*(c)* A obrigação do transportador rodoviário de entregar, após o período de destacamento, em papel ou em suporte eletrónico, *sem demora injustificada*, cópias dos documentos referidos *na alínea a) e b)*, *incluindo cópias dos recibos de retribuição pertinentes*, a pedido das autoridades do Estado-Membro de acolhimento.

---

*<sup>20</sup> 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).*

## Alteração 34

### Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 4-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*4-B. Os Estados-Membros podem impor outros requisitos administrativos e medidas de controlo, caso surjam situações ou novos acontecimentos em que os requisitos administrativos e as medidas de controlo existentes não sejam suficientes ou eficazes para garantir o controlo efetivo do cumprimento das obrigações estabelecidas pela Diretiva 96/71/CE, [Diretiva 2014/60/UE] e pela presente diretiva, desde que sejam*

*justificadas e proporcionadas.*

## **Alteração 35**

### **Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 4-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-C. Os Estados-Membros comunicam à Comissão todas as medidas a que se refere o n.º 4-A por eles aplicadas ou implementadas e delas informam os prestadores de serviços. A Comissão comunica as medidas em causa aos outros Estados-Membros. As informações destinadas aos prestadores de serviços devem ser disponibilizadas publicamente no sítio Web oficial único a nível nacional a que se refere o artigo 5.º da Diretiva 2014/67/UE. A Comissão deve supervisionar de perto a aplicação das medidas a que se refere o n.º 4-C, avaliar a sua conformidade com o direito da União e, se for caso disso, tomar as medidas necessárias, em conformidade com as competências que lhe são conferidas pelo TFUE. A Comissão informa regularmente o Conselho das medidas comunicadas pelos Estados-Membros e, se for o caso, do ponto da situação da sua avaliação ou análise.***

## **Alteração 36**

### **Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 4-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-D. Os comprovativos a que se refere o artigo 2.º, n.º 4-A, alíneas a), b) e c) devem ser conservados a bordo do veículo e apresentados aos agentes responsáveis***

*pelo controlo no Estado-Membro de acolhimento do condutor destacado no momento em que é efetuado o controlo de estrada.*

## **Alteração 37**

### **Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 4-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-E.** *Para efeitos de avaliação do cumprimento do disposto nas Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE, as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento devem, durante os controlos na estrada, verificar o seguinte:*

- (a) Os dados do tacógrafo do dia em causa e os dados dos 56 dias anteriores;*
- (b) As guias de remessa eletrónicas do dia em causa e dos últimos 56 dias;*
- (c) Os documentos referidos no n.º 4-A, alíneas a), b) e c).*

*As autoridades responsáveis pelos controlos na estrada devem transmitir todas as informações a que se refere o número anterior às autoridades competentes do Estado-Membro responsável pela avaliação da conformidade com o disposto nas Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE.*

*A fim de facilitar a transposição da presente diretiva, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem colaborar, prestando assistência mútua e todas as informações pertinentes nas condições estabelecidas pela Diretiva 2014/67/UE e pelo Regulamento (CE) n.º 1071/2009.*

*A fim de tornar a execução da lei a nível transfronteiras e os controlos seletivos mais eficazes, os Estados-Membros devem conceder a todas as autoridades competentes acesso em tempo real ao*

***Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), aos registos eletrónicos nacionais estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1071/2009, às declarações simples a que se refere o n.º 4 do presente artigo e a quaisquer outras bases de dados pertinentes;***

#### *Justificação*

*Durante um controlo na estrada, não é possível verificar de forma concludente o destacamento de trabalhadores, uma vez que as autoridades de controlo não dispõem da competência primária para avaliar situações de destacamento, nem tão pouco têm os conhecimentos para tal. Não obstante, os controlos na estrada podem assumir um papel essencial na execução das regras aplicáveis em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, se devidamente combinados com a realização, pelas autoridades laborais e pelas autoridades competentes em matéria de transportes, de operações de controlo nas empresas. Assim, os controlos na estrada destinam-se a recolher os dados pertinentes em matéria de destacamento, bem como à transmissão dos dados recolhidos às autoridades competentes do Estado-Membro em que é feita a verificação, facto que marca o início de um intercâmbio de informações com os seus homólogos em toda a UE. Trata-se de uma combinação eficaz de controlos pontuais e controlos transfronteiriços que permite ter em conta a mobilidade característica deste setor.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 4-F (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-F. A fim de assegurar a máxima transparência, deve ser publicada uma lista da União dos transportadores rodoviários de mercadorias que não cumprem os requisitos legais aplicáveis. Essa lista da União deve assentar em critérios comuns, estabelecidos a nível da União, e ser objeto de revisão anual pela Autoridade Europeia do Trabalho. Os transportadores rodoviários de mercadorias que figurem na lista da União devem ser objeto de uma proibição de operação. As proibições de operação decorrentes da inclusão na lista da União aplicam-se em todo o território dos Estados-Membros. Em casos excecionais,***

*os Estados-Membros podem tomar medidas unilaterais. Em situações de emergência, e quando confrontados com um problema de segurança imprevisto, os Estados-Membros devem poder, de imediato, emitir uma proibição de operação no seu território.*

## **Alteração 39**

### **Proposta de diretiva Artigo 2 - n.º 5**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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

**Suprimido**

#### *Justificação*

*Prever uma declaração de destacamento para um grupo de condutores e todo o tipo de transportes que abranja um período de seis meses não traz qualquer valor acrescentado em termos de execução, uma vez que as informações contidas na referida declaração são de carácter tão geral que não permitem às autoridades responsáveis pela aplicação da lei avaliar a autenticidade do destacamento com base nas mesmas. Em contrapartida, uma declaração de destacamento por cada condutor e por cada situação de destacamento oferece um verdadeiro e exequível elo de ligação entre a operação de transporte, por um lado, e o condutor e o veículo que a efetuam, por outro lado. Só assim é possível erradicar eventuais abusos.*

## **Alteração 40**

### **Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-A. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem cooperar estreitamente, bem como prestar assistência mútua e todas as informações pertinentes, nas condições estabelecidas pela Diretiva 2014/67/UE e pelo**

#### **Alteração 41**

**Proposta de diretiva**  
**Artigo 2 – n.º 5-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-C.** *A fim de tornar a execução da lei a nível transfronteiras e os controlos seletivos mais eficazes, os Estados-Membros devem conceder a todas as autoridades competentes acesso em tempo real ao Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), aos registos eletrónicos nacionais estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 1071/2009, às declarações simples a que se refere o n.º 4 do presente artigo e a quaisquer outras bases de dados pertinentes;*

#### **Alteração 42**

**Proposta de diretiva**  
**Artigo 4 – n.º 1 – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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

Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até ... ***[dois anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva]***, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

#### **Alteração 43**

**Proposta de diretiva**  
**Artigo 4 – n.º 1 – parágrafo 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***As Diretivas 2003/88/CE, 96/71/CE e 2014/67/UE continuam a ser aplicáveis na íntegra até à data a que se refere o segundo parágrafo.***

## PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

|   |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Requisitos de aplicação e regras específicas para o destacamento de condutores no domínio do transporte rodoviário  |
| <b>Referências</b>  | COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)   |
| <b>Comissão competente quanto ao fundo</b><br>Data de comunicação em sessão | TRAN<br>15.6.2017   |
| <b>Parecer emitido por</b><br>Data de comunicação em sessão                 | EMPL<br>15.6.2017   |
| <b>Comissões associadas - data de comunicação em sessão</b>                 | 14.12.2017  |
| <b>Relator(a) de parecer</b><br>Data de designação                          | Martina Dlabajová<br>21.9.2017  |
| <b>Exame em comissão</b>  | 23.1.2018                      26.2.2018  |
| <b>Data de aprovação</b>  | 25.4.2018   |
| <b>Resultado da votação final</b>   | +:                      30<br>-:                      23<br>0:                      2   |
| <b>Deputados presentes no momento da votação final</b>                      | Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská |
| <b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>                      | Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski  |
| <b>Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final</b>  | Dominique Bilde, Maria Grapini, Christel Schaldemose, Marco Valli   |

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL  
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

| <b>30</b> | <b>+</b>  |
|-----------|---|
| ALDE      | Robert Rochefort  |
| EFDD      | Laura Agea, Rosa D'Amato, Marco Valli   |
| GUE/NGL   | Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis  |
| NI        | Lampros Fountoulis  |
| PPE       | Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander   |
| S&D       | Guillaume Balas, Michael Detjen, Elena Gentile, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Evelyn Regner, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato |
| VERTS/ALE | Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke   |

| <b>23</b> | <b>-</b>  |
|-----------|---|
| ALDE      | Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom                              |
| ECR       | Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski                                     |
| ENF       | Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin   |
| GUE/NGL   | João Pimenta Lopes  |
| PPE       | Ádám Kósa, Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Michaela Šojdrová |
| S&D       | Vilija Blinkevičiūtė, Maria Grapini, Georgi Pirinski  |

| <b>2</b> | <b>0</b>                     |
|----------|------------------------------|
| PPE      | Heinz K. Becker, Romana Tomc |

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções