# Introdução

**De que trata esta consulta?**

Esta consulta trata das regras sociais da UE no setor do transporte rodoviário, principalmente no que diz respeito aos **tempos máximos de condução diários e semanais, à duração máxima do trabalho semanal, às pausas mínimas e aos períodos mínimos de descanso diário e semanal**, no que se refere à sua aplicação e a possíveis melhorias.

**Por que motivo devo responder?**

As suas respostas ajudar-nos-ão a propor formas de melhorar estas regras no setor do transporte rodoviário, a fim de assegurar a concorrência leal entre as empresas de transportes rodoviários, melhorar as condições de trabalho dos condutores e reforçar a segurança rodoviária para todos os utentes da estrada.

**Antecedentes**

A Comissão Europeia lançou um processo de revisão da legislação social no domínio do transporte rodoviário, no que respeita aos seguintes atos:

* Regulamento n.º 561/2006, sobre os tempos de condução, pausas e períodos de repouso,
* Diretiva 2002/15/CE, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

A revisão irá igualmente abordar determinadas questões relativas ao destacamento de trabalhadores regidas pela Diretiva 96/71/CE e respetivas exigências de execução estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE.

Descubra mais acerca da legislação social no domínio do transporte rodoviário no [sítio Web da DG MOVE](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/index_en.htm).

# SECÇÃO sobre a eventual revisão da legislação social da UE no domínio do transporte rodoviário

**Pergunta 1: Considera que o âmbito de aplicação dos requisitos da UE em matéria de tempos de condução, trabalho e repouso se devem aplicar a todas as empresas e a todos os condutores que efetuam operações de transporte rodoviário comercial, incluindo os que a seguir se indicam?**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Âmbito de aplicação | **Sim,**  os mesmos requisitos devem aplicar-se a todos | **Sim, mas**  não deve ser obrigatório instalar e usar o tacógrafo | Devem aplicar-se apenas as regras nacionais | Esse tipo de requisitos não se deve aplicar | Não sei |
| Transporte de mercadorias em veículos com menos de 3,5 t. |  |  |  |  |  |
| Transporte de passageiros em veículos com menos de 9 lugares |  |  |  |  |  |
| Condutores independentes |  |  |  |  |  |
| Condutores ocasionais não profissionais |  |  |  |  |  |

**Outras observações (facultativo):**

|  |
| --- |
|  |

**Pergunta 2: Quais seriam os efeitos positivos (benefícios) de introduzir as seguintes medidas/alterações na legislação em vigor?**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Efeitos  positivos  Medidas | Melhoria das condições de trabalho dos condutores | Redução das distorções da concorrência entre operadores | Melhoria da segurança rodoviária | Melhoria da atratividade deste tipo de  trabalho | Reduções de custos  (com pessoal, de funcionamento, administrativos) | Não sei |
| Incluir no âmbito de aplicação das regras os veículos de mercadorias com menos de 3,5 t [[1]](#footnote-1) |  |  |  |  |  |  |
| Incluir no âmbito de aplicação das regras os veículos de passageiros com menos de 9 lugares [[2]](#footnote-2) |  |  |  |  |  |  |
| Excluir unicamente das regras relativas ao tempo de trabalho os condutores independentes [[3]](#footnote-3) |  |  |  |  |  |  |
| Excluir das regras os condutores não profissionais ocasionais [[4]](#footnote-4) |  |  |  |  |  |  |
| Proibir expressamente que se passe um período de repouso semanal regular de 45 horas num veículo |  |  |  |  |  |  |
| Proibir a remuneração dos condutores baseada no desempenho |  |  |  |  |  |  |
| Estabelecer períodos máximos fora do domicílio/base para os condutores |  |  |  |  |  |  |

**Queira indicar outros benefícios que podem resultar da introdução das medidas acima mencionadas.**

|  |
| --- |
|  |

**Pergunta 3: Quais seriam os efeitos negativos (desvantagens) de introduzir as seguintes medidas/alterações na legislação em vigor?**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Efeitos  negativos  Medidas | Aumento dos custos de pessoal | Aumento das despesas administra-tivas | Aumento do preço do serviço de transporte para os clientes | Agravamento das condições de trabalho dos condutores | Perturbação da concor-rência leal | Aumento dos riscos para a segurança rodoviária | Não sei |
| Incluir no âmbito de aplicação das regras os veículos de mercadorias com menos de 3,5 t |  |  |  |  |  |  |  |
| Incluir no âmbito de aplicação das regras os veículos de passageiros com menos de 9 lugares |  |  |  |  |  |  |  |
| Excluir unicamente das regras relativas ao tempo de trabalho os condutores independentes |  |  |  |  |  |  |  |
| Excluir das regras os condutores não profissionais ocasionais |  |  |  |  |  |  |  |
| Proibir expressamente que se passe um período de repouso semanal regular de 45 horas num veículo |  |  |  |  |  |  |  |
| Proibir a remuneração dos condutores baseada no desempenho |  |  |  |  |  |  |  |
| Estabelecer períodos máximos fora do domicílio/base |  |  |  |  |  |  |  |

**Queira indicar outros custos/ desvantagens que podem resultar da introdução das medidas acima mencionadas.**

|  |
| --- |
|  |

**Pergunta 4: Indicar os diferentes tipos de custos que se espera venham a aumentar/diminuir em consequência da introdução das medidas acima mencionadas (por exemplo: despesas administrativas, custos do aparelho de controlo e do software, custos de pessoal, etc.)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Categoria de custos | Grande aumento | Pequeno aumento | Nenhuma alteração | Pequena redução | Grande redução | Não sei |
| Custos administrativos |  |  |  |  |  |  |
| Custos do aparelho de controlo e do software |  |  |  |  |  |  |
| Custos de pessoal |  |  |  |  |  |  |

**Pergunta 5: Considera que os benefícios/vantagens associados à introdução das alterações acima referidas na legislação atual compensariam os custos/desvantagens para si/para a sua empresa?**

|  |  |
| --- | --- |
| Sim |  |
| Não |  |
| Não sei |  |

**Se quiser expressar a sua opinião sobre o funcionamento das regras sociais no setor do transporte rodoviário ou exprimir a sua posição sobre as alterações possíveis/desejáveis do quadro regulamentar, queira por favor preencher o questionário mais pormenorizado disponível no** [**sítio Web da DG MOVE**](https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/2016-social-legislation-road-not-specialised)**.**

1. Atualmente, as regras em matéria de horários de trabalho e de condução e de períodos de repouso abrangem os veículos de mercadorias com mais de 3,5 toneladas e os veículos de passageiros com mais de 9 lugares sentados (incluindo o do condutor); [↑](#footnote-ref-1)
2. Idem [↑](#footnote-ref-2)
3. Atualmente, as regras em matéria de organização do tempo de trabalho aplicam-se não só aos condutores assalariados, mas também aos condutores independentes; [↑](#footnote-ref-3)
4. A legislação em vigor não precisa se os condutores não profissionais de veículos que ocasionalmente conduzem veículos no âmbito de aplicação da legislação devem ou não ser abrangidos pelas disposições em matéria de tempos de condução, tempos de trabalho e períodos de descanso. [↑](#footnote-ref-4)