



Bruxelas, 6.6.2014  
COM(2014) 337 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**sobre a aplicação da derrogação prevista no artigo 8.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (regra dos 12 dias)**

## **RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

### **sobre a aplicação da derrogação prevista no artigo 8.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (regra dos 12 dias)**

#### **1. INTRODUÇÃO**

A União Europeia (UE) criou um quadro de regras sociais para o transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros destinadas a evitar as distorções da concorrência, aumentar a segurança rodoviária e garantir condições adequadas de saúde e de segurança aos trabalhadores móveis dos transportes rodoviários. O Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho («Regulamento (CE) n.º 561/2006»)<sup>1</sup>, prevê um conjunto de requisitos comuns mínimos à escala da UE, aplicáveis, nomeadamente, aos tempos de condução, às pausas e aos períodos de repouso. Estas regras aplicam-se a todos os condutores profissionais, sejam eles assalariados ou independentes, que realizam operações de transporte de passageiros ou de mercadorias, sob reserva de determinadas exceções específicas e derrogações nacionais.

No seu artigo 8.º, o Regulamento (CE) n.º 561/2006 estabelece como regra geral que o motorista deve iniciar o período de repouso semanal o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior. Contudo, o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (Reformulação)<sup>2</sup>, introduziu uma derrogação à disposição sobre descanso semanal. De acordo com o novo n.º 6-A do artigo 8.º, os motoristas que realizem um único serviço ocasional de transporte internacional de passageiros podem adiar o período de descanso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas (a seguir designados por «regra dos 12 dias») após um período anterior regular de repouso semanal, desde que satisfaçam condições específicas.

Para tratar determinadas questões levantadas quando da sua adoção, o artigo 8.º, n.º 6-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 especifica que a Comissão deve acompanhar de perto a utilização da derrogação e elaborar um relatório de avaliação das consequências da mesma do ponto de vista da segurança rodoviária e dos aspetos sociais, bem como, se necessário, propor alterações ao regulamento no que se refere a esta matéria. O presente relatório cumpre essa obrigação de monitorização e apresenta uma panorâmica da utilização da derrogação dos 12 dias nos Estados-Membros e dos seus impactos aparentes no contexto dos principais objetivos do regulamento.

---

<sup>1</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

## 2. CONTEXTO GERAL

A regra dos 12 dias foi introduzida pela primeira vez pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários<sup>3</sup>, cujo artigo 6.º, n.º 1, prevê o seguinte:

(...)

*«Após um número máximo de seis períodos diários de condução, o condutor deve gozar um repouso semanal tal como é definido pelo n.º 3 do artigo 8.º.»*

O período de repouso semanal pode ser transferido para o fim do sexto dia se o tempo total de condução no decurso dos seis dias não exceder o máximo correspondente a seis períodos de condução diários [parágrafo não constante da versão portuguesa do regulamento].

*«No caso dos transportes internacionais de passageiros, à exceção dos serviços regulares, os termos "seis" e "sexto" que figuram nos primeiros e terceiro parágrafo são substituídos, respetivamente, por "doze" e "décimo segundo".*

*Os Estados-Membros podem determinar que a aplicação do parágrafo precedente é extensiva aos transportes nacionais de passageiros no seu território, à exceção dos serviços regulares.»*

Este regulamento foi revogado pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, que não inclui esta disposição. Por conseguinte, a regra dos 12 dias deixou de ser aplicável a partir de 11 de abril de 2007, com a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Esta alteração suscitou debates exaustivos entre as várias partes interessadas, tendo sido considerado um passo negativo pelo setor do transporte europeu de passageiros em autocarro de turismo, que procurou sistematicamente um acordo com os parceiros sociais para reintroduzir a regra dos 12 dias. O objetivo era dar resposta às preocupações do setor no que respeita a uma organização eficiente e eficaz em termos de custos das viagens turísticas em autocarro e, simultaneamente, não comprometer a segurança rodoviária e o bem-estar dos motoristas.

Esta matéria e os argumentos pertinentes foram exaustivamente tratados em dois estudos realizados na altura. O estudo *“The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the “12 Days Exception” for Buses”*<sup>4</sup>, encomendado pelo Parlamento Europeu, apresentou uma avaliação dos impactos da abolição da regra dos 12 dias no transporte internacional rodoviário de passageiros, com destaque para os seus efeitos na economia, a nível social e a nível da segurança. Em resumo, no estudo argumenta-se que a abolição da regra dos 12 dias teria fortes impactos económicos negativos e não apresentaria benefícios positivos significativos no plano social ou no plano da segurança. Entre as opções políticas examinadas, a opção recomendada foi a reintrodução da derrogação, com algumas

<sup>3</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

<sup>4</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN\\_ET\(2008\)405378\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET(2008)405378_EN.pdf)

medidas de acompanhamento ligadas à segurança das viagens e às condições de trabalho dos motoristas. As medidas de acompanhamento propostas prendem-se, nomeadamente, com o controlo efetivo do cumprimento das regras no tocante à utilização do tacógrafo digital, à rotação dos motoristas das empresas que realizam viagens internacionais, de modo a limitar as cargas de trabalho excessivas, à execução da Diretiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias ou de passageiros<sup>5</sup>, e à reintrodução parcial da regra dos 12 dias no caso das empresas que cumprem determinados parâmetros de qualidade específicos e apenas para os veículos equipados com tacógrafo digital. Na sequência deste estudo, o Parlamento Europeu aprovou um relatório da sua iniciativa para reintroduzir a derrogação à regra dos 12 dias.

O “*Study of passenger transport by coach*”<sup>6</sup>, posteriormente encomendado pela Comissão Europeia, apresenta uma análise crítica do estudo acima. A análise concluiu que o estudo inicial do Parlamento Europeu poderá ter sobrestimado significativamente o impacto económico da abolição da regra dos 12 dias e possivelmente também os impactos sociais. A análise concluiu que a supressão da regra dos 12 dias apresenta um impacto social e ambiental reduzido, colocando uma certa dúvida quanto à questão de saber se o efeito líquido desse impacto seria positivo ou negativo. Os dois estudos coincidiam em que, embora difícil de quantificar, o impacto na segurança rodoviária é bastante reduzido, uma vez que os autocarros são já um modo de transporte relativamente seguro.

O debate geral conduziu à reintrodução da regra dos 12 dias com algumas condições adicionais. O artigo 29.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 prevê o seguinte:

«No artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, é inserido o seguinte número:

*6-A. A título de derrogação ao n.º 6, um condutor que exerça uma atividade de serviço ocasional único de transporte internacional de passageiros, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, relativo a regras comuns de acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro [...], pode adiar o período de descanso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal, desde que:*

*a) O referido serviço tenha a duração de pelo menos 24 horas consecutivas num Estado-Membro ou num país terceiro a que o presente regulamento se aplique, diferente daquele em que o serviço teve início;*

*O condutor goze, após a utilização da b) derrogação:*

*i) dois períodos de repouso semanal regular; ou*

---

<sup>5</sup> JO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009\\_06\\_passenger\\_transport\\_by\\_coach.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf)

*ii) um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas. Todavia, a redução será compensada por um período de repouso equivalente, gozado em bloco antes do final da terceira semana subsequente ao fim do período de derrogação;*

*c) Após 1 de Janeiro de 2014, o veículo esteja equipado com um aparelho de controlo em conformidade com os requisitos do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; bem como*

*d) Após 1 de Janeiro de 2014, em caso de condução durante o período decorrido entre as 22:00 e as 06:00, se a condução do veículo for assegurada por mais do que um condutor ou o período de condução a que se refere o artigo 7.º for reduzido para três horas.*

*A Comissão deve acompanhar estreitamente a utilização desta derrogação a fim de assegurar a preservação de condições muito rigorosas de segurança rodoviária, certificando-se, em particular, de que o tempo total de condução acumulado durante o período abrangido pela derrogação não é excessivo. Até 4 de Dezembro de 2012, a Comissão elabora um relatório de avaliação das consequências da derrogação no que se refere à segurança rodoviária e aos aspetos sociais. Caso considere apropriado, a Comissão propõe alterações ao presente regulamento sobre esta questão.»*

A regra dos 12 dias, na sua forma atual, passou a ser aplicável a partir de 4 de junho de 2010. Desde então, realizaram-se alguns debates sobre as condições com base nas quais esta disposição pode ser aplicada e, em especial, o requisito de o motorista realizar uma operação de transporte internacional. Durante a recente revisão do Regulamento (CEE) n.º 3821/85<sup>7</sup>, o Parlamento Europeu propôs que a regra fosse também aplicada às viagens domésticas, argumentando que o impacto na segurança rodoviária não está relacionado com a natureza internacional das operações de transporte. Durante o processo legislativo, os Estados-Membros não consideraram adequado introduzir esta alteração, pelo que o disposto no artigo 8.º, n.º 6-A, se manteve inalterado.

No mesmo contexto, durante as negociações de adesão, a Islândia solicitou uma derrogação a esta disposição de modo a permitir a aplicação da regra também ao transporte doméstico. A argumentação na base deste pedido estava relacionada com as circunstâncias geográficas do país, muito afastado do continente europeu e esparsamente povoado, e com a importância do setor do turismo para a economia islandesa. No decurso das negociações, a Comissão indeferiu este pedido, alegando que esta derrogação não se aplica aos outros Estados-Membros e que, apesar das especificidades geográficas, o transporte doméstico na Islândia podia ser organizado de modo a respeitar a regra geral que impõe um período de repouso após seis períodos de 24 horas de condução. Além disso, o turismo islandês não é afetado pela disposição em causa, dado estar apenas marginalmente exposto à concorrência internacional.

---

<sup>7</sup> Revogado pelo Regulamento (CE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014 (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

### **3. RECOLHA DE DADOS**

Para recolher as informações necessárias à elaboração do relatório, em julho de 2012, a Comissão pediu aos Estados-Membros que respondessem a uma série de questões. O questionário foi também enviado aos parceiros sociais da UE do setor do transporte rodoviário, nomeadamente a União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), enquanto organização representativa dos empregadores, e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), que representa os trabalhadores do setor.

O questionário, que abrangeu diversos tópicos, tinha por objetivo avaliar os eventuais impactos da derrogação nas zonas mencionadas no Regulamento (CE) n.º 561/2006. As perguntas eram formuladas de modo a poder dar respostas quantificáveis e descritivas, e os Estados-Membros/parceiros sociais podiam responder conforme lhes aprouvesse.

As duas primeiras perguntas visavam avaliar se os Estados-Membros monitorizavam a utilização da derrogação, mantendo dados estatísticos ou usando outras fontes. A terceira pergunta incidia na segurança rodoviária e no impacto da derrogação na mesma. A quarta abordava o tema da promoção do turismo e da utilização de meios de transporte ecológicos, enquanto a quinta incidia nos efeitos da derrogação sobre a concorrência leal no setor dos transportes rodoviários. A sexta pergunta focava a avaliação do bem-estar dos motoristas. Nas duas últimas perguntas, pedia-se aos Estados-Membros/parceiros sociais que apresentassem a sua visão global da disposição em causa, bem como eventuais observações ou propostas.

Até finais de 2013, a Comissão recebeu as respostas de 23 Estados-Membros e das organizações patronais e sindicais acima mencionadas. Apesar dos lembretes, não recebeu qualquer informação adicional após esta data. O anexo II do relatório inclui as respostas recebidas num quadro agregado. Note-se que a Roménia comunicou as respostas dadas pela autoridade romena de transporte rodoviário (ARR) e pela inspeção do transporte rodoviário (ISCTR). Ambas as instituições tiveram responsabilidades de controlo desde a aplicação da regra (ARR até 4 de dezembro de 2011 e ISCTR após essa data).

### **4. ANÁLISE DOS DADOS**

De entre os 23 Estados-Membros que responderam ao questionário, oito não responderam às perguntas 2 a 7 por não disporem de dados que sustentassem uma resposta quantificável. A quantidade limitada de dados quantificáveis recebidos (15 casos) não permite uma análise estatística aprofundada. Contudo, a partir das respostas dadas, conjugadas com as partes descritivas do questionário, é possível retirar várias conclusões. A análise que se segue acompanha a estrutura do questionário e os elementos examinados em cada pergunta.

#### **4.1. Disponibilidade de dados – frequência de utilização da derrogação**

Nenhum dos Estados-Membros que responderam ao questionário mantém dados estatísticos sobre a aplicação da regra dos 12 dias ou sobre o cumprimento dos limites aos tempos de condução no período abrangido pela derrogação. A legislação em vigor não impõe tal obrigação aos Estados-Membros e a falta de monitorização pelas autoridades nacionais competentes priva-os da possibilidade de disporem de uma panorâmica geral da situação atual

neste domínio. Apesar de não ser obrigatório efetuar uma monitorização sistemática, alguns Estados-Membros forneceram dados sobre a utilização da derrogação, chegando-se à conclusão de que, na grande maioria dos casos, a derrogação é pouco utilizada. Em cinco Estados-Membros (EE, LT, LV, LU e SE), a frequência da utilização é quantificada a meio da escala indicada (3, numa escala de 0 a 5), ao passo que, em todos os outros, os valores comunicados indicam uma utilização menos intensiva da disposição. As explicações dadas para o uso limitado da regra incluem a natureza restritiva das disposições (uma única viagem internacional, seguida de um período de repouso alargado) e o desconhecimento da disposição por parte dos operadores/motoristas.

#### **4.2. Impacto na segurança rodoviária**

Na maioria, os Estados-Membros que deram respostas quantificadas sobre esta matéria indicaram que a disposição não tem impacto negativo na segurança rodoviária. Em contrapartida, dois Estados-Membros (BE e LT) apontaram um forte impacto negativo (4, numa escala de 0 a 5), o que, no entanto, não assenta nos dados estatísticos de sinistralidade, mas na presunção de que a condução contínua durante 12 dias pode ter um impacto direto na fadiga do motorista e, por conseguinte, pôr em perigo a segurança rodoviária. A resposta da ETF segue a mesma lógica, mencionando um impacto negativo ainda maior, assente numa alegada fadiga do motorista. As restantes respostas recebidas apontam para um impacto negativo mínimo, sempre baseado num pressuposto semelhante e não em dados reais de acidentes. A IRU indicou impacto zero na segurança rodoviária, sublinhando o facto de, durante essas viagens, o tempo de condução diária efetivo ser bastante curto.

#### **4.3. Efeitos na promoção do turismo e utilização de meios de transporte ecológicos**

Enquanto alguns Estados-Membros (AT, BE, DK, NL, PL e ES) e a ETF não antevêm qualquer efeito no turismo e no ambiente, os outros Estados-Membros que enviaram respostas quantificadas para esta pergunta apontaram um efeito positivo. Três Estados-Membros (LU, RO e SE) indicaram um efeito positivo muito grande (4-5, numa escala de 0 a 5), com a justificação de que a regra permite uma redução de custos para os passageiros, uma melhor organização das viagens e uma melhor qualidade dos autocarros utilizados nessas operações. Por razões semelhantes, quatro outros Estados-Membros (BG, EE, LV e SI) apontaram um importante efeito positivo (3, numa escala de 0 a 5). A IRU sinalizou um reduzido efeito positivo devido à natureza restritiva da derrogação, o que limita a sua capacidade para atrair as empresas de transportes.

#### **4.4. Efeitos na concorrência**

A maioria dos Estados-Membros e a IRU são neutros no que respeita a esta questão. No entanto, um Estado-Membro (BG) indicou um efeito bastante negativo em termos de distorção da concorrência, com base no facto de a derrogação só se aplicar aos transportes internacionais ocasionais e não aos transportes regulares, criando assim uma discriminação entre os dois tipos de transporte. Cinco outros Estados-Membros (HU, LT, LV, LU e SE) apresentam uma visão muito mais positiva, alegando que a flexibilidade dada pela derrogação oferece oportunidades acrescidas às empresas para operarem sem infringir as regras, permitindo até que as pequenas empresas dela beneficiem também.

#### **4.5. Efeitos no bem-estar dos motoristas**

Neste domínio, do lado dos trabalhadores, foi adotada uma posição negativa muito forte, argumentando que a derrogação permite viagens de longo curso que afetam diretamente a saúde dos motoristas, devido sobretudo à fadiga acumulada. Adotando uma abordagem similar, mas de forma muito mais limitada, há três Estados-Membros (AT, BE e RO<sup>8</sup>) que apontaram também um efeito negativo. Alguns Estados-Membros (EE, LU, RO<sup>9</sup> e SE), por outro lado, veem a questão de um ângulo diferente, declarando que a disposição oferece aos motoristas a possibilidade de gozarem períodos de repouso mais longos e ininterruptos, normalmente em casa, com a família. Os empregadores têm uma perspetiva diferente e consideram os longos períodos de descanso compensatório após ter recorrido à derrogação uma perda de rendimentos para os motoristas, especialmente no caso das épocas turísticas curtas, preferindo a forma anterior da derrogação.

#### **4.6. Perceção geral da disposição**

À luz das respostas dadas no caso dos aspetos individuais do questionário, na sua maioria, os Estados-Membros que forneceram respostas quantificadas sobre esta questão tinham uma perceção globalmente positiva da disposição, sendo mesmo, nalguns casos, muito positiva (HU, LU, SE, LV e EE). A IRU tem uma visão menos positiva, considerando a versão atual da derrogação menos atrativa do que a anterior, devido ao seu caráter demasiado restritivo. Regra geral, os Estados-Membros com uma perceção negativa da regra coincidem com aqueles que manifestam preocupações com as questões da segurança rodoviária (AT, BE e LT). A ETF não vê qualquer valor acrescentado na derrogação e alega que deveria ser de aplicação limitada, de modo a poder controlar os seus efeitos negativos, não devendo ser admitida mais flexibilidade.

#### **4.7. Observações/propostas adicionais**

Nesta parte do questionário, os Estados-Membros puderam exprimir livremente as suas opiniões e apresentar propostas sobre a derrogação em causa. Apesar da liberdade concedida, as respostas recebidas foram bastante limitadas. Um grupo de Estados-Membros (BG, DE, LU e UK), sem partilhar necessariamente os mesmos objetivos, parece disposto a considerar a possibilidade de definir critérios mais flexíveis e algum tipo de alargamento da derrogação às operações domésticas ou serviços internacionais regulares. Um Estado-Membro (ES) argumentou que a derrogação deveria ser aplicável ao transporte de mercadorias, o que contribuiria para aumentar a eficiência das empresas, que passariam a ter o veículo de volta à sua base muito mais cedo e melhorariam as condições de trabalho, ao permitir aos motoristas gozarem o descanso semanal em casa. Há outros Estados-Membros que estão contra este tipo de cenário (AT) ou consideram que a disposição deve ser alterada em consonância com o transporte de mercadorias (LT). As outras questões suscitadas prendem-se com os problemas práticos ligados à segurança rodoviária (BE) e com a compatibilidade com as regras sociais da UE e o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) (FI). A ETF opõe-se firmemente ao

---

<sup>8</sup> Inspeção nacional para o controlo do transporte rodoviário (ISCTR)

<sup>9</sup> Autoridade romena do transporte rodoviário (ARR)



estabelecimento de disposições sociais separadas para o transporte de passageiros, salientando que tal conduziria a regimes mais complexos e a muitos problemas de aplicação e comprometeria os objetivos globais das regras relativas aos tempos de condução e de repouso. Por outro lado, a IRU argumenta que o setor necessita urgentemente de disposições mais práticas e de maior flexibilidade em todos os tipos de serviços, nacionais e internacionais, apoiando vigorosamente o alargamento do âmbito de aplicação da derrogação, de modo a abranger também as operações nacionais.

## **5. CONCLUSÕES**

Apesar da ausência de dados factuais, com base na análise supra, podem ser tiradas algumas conclusões no que respeita aos impactos da aplicação da derrogação na segurança rodoviária e nas condições de trabalho no setor dos serviços de transporte internacional de passageiros.

De acordo com o parecer da maioria dos Estados-Membros e dos empregadores, na prática nada aponta para um efeito negativo real no plano da segurança rodoviária. Os trabalhadores expressaram o ponto de vista de que os 12 períodos de condução diária consecutivos geram uma fadiga acumulada e desproporcionada para o motorista. No entanto, não foram apresentados elementos de prova concretos comprovativos da redução da segurança rodoviária em caso de utilização da derrogação. Por outro lado, os empregadores são do parecer de que, neste tipo de operações, o tempo de condução diária é geralmente inferior ao máximo fixado pela legislação. A especificidade das viagens internacionais em autocarro foi o principal conceito subjacente à introdução da derrogação.

No que se refere às outras áreas examinadas, a saber, o turismo, o ambiente, a concorrência não falseada e o bem-estar dos motoristas, as respostas recebidas incluem avaliações positivas e negativas, com predominância dos aspetos positivos, exceto na questão da qualidade de vida do motorista. Neste último caso, ambas as partes chamaram a atenção para as consequências negativas, embora por razões diferentes, que afetam diferentes aspetos do bem-estar do motorista. Enquanto os trabalhadores sublinharam as consequências negativas da maior fadiga dos motoristas, devido ao adiamento do descanso semanal, os empregadores salientaram a menor possibilidade de aumento do rendimento, devido ao longo descanso semanal compensatório após a utilização da derrogação. Os aspetos positivos da derrogação compreendem a redução de custos para os turistas, a utilização de veículos mais modernos nas viagens internacionais de longo curso, o aumento das oportunidades para as empresas, incluindo as de pequena dimensão, e a melhor organização dos períodos de repouso dos motoristas, com possibilidade de passar mais tempo em casa. Muitas das críticas prendiam-se com o carácter restritivo da regra dos 12 dias, embora o conceito de derrogação fosse considerado útil.

De notar a natureza contraditória das respostas dadas à grande maioria das perguntas, revelando diferenças no modo como a medida é entendida. Os pontos de vista expressos pelas duas partes que participaram no inquérito são disso um exemplo muito ilustrativo. Enquanto os representantes dos empregadores consideram os requisitos adicionais da derrogação o principal obstáculo à sua aplicação adequada, o representante dos motoristas considera

inaceitável qualquer tentativa de reduzir estas disposições ou de alargar o âmbito de aplicação da derrogação.

Analisados os pontos de vista dos Estados-Membros e dos parceiros sociais e tendo em conta determinadas necessidades do mercado, como a simplificação das regras e um controlo do cumprimento eficaz do ponto de vista dos custos, a Comissão não considera adequado propor quaisquer alterações à legislação aplicável. O atual regime, que foi estabelecido após longos debates, parece estar a funcionar sem problemas de maior e é bem conhecido dos interessados. A Comissão prosseguirá os seus esforços, em cooperação com os Estados-Membros, no sentido de reforçar a aplicação das regras em vigor, em especial no tocante à correta aplicação das derrogações.

A Comissão pede aos Estados-Membros e aos parceiros sociais que continuem a acompanhar a execução e os impactos da derrogação dos 12 dias na segurança rodoviária e nos aspetos sociais, podendo voltar a examinar a questão, se necessário.