

Parecer do Comité Económico e Social Europeu 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) 278 final — 2017/121 (COD)]

e sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos»

[COM(2017) 277 final — 2017/122 (COD)]

(2018/C 197/08)

Relatora: **Tanja BUZEK** (DE-II)

Consulta	Parlamento Europeu, 15.6.2017 Conselho da União Europeia, 20.6.2017
Base jurídica	Artigo 91.º do TFUE
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	4.1.2018
Adoção em plenária	18.1.2018
Reunião plenária n.º	531
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	173/89/17

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE reconhece o importante papel dos transportes como motor da economia da UE e apoia a ambição da Comissão de garantir que a União continue, no futuro, a ocupar uma posição de liderança em matéria de mobilidade ecológica, competitiva e conectada. O CESE sublinha que o instrumento essencial para atingir este objetivo continua a ser um mercado interno plenamente concluído e funcional no setor dos transportes, que seja socialmente sustentável e minimize os encargos administrativos.

1.2. Em relação ao ulterior desenvolvimento do transporte rodoviário, o CESE salienta, no entanto, que também há limites impostos pela escassez de espaço para a construção de estradas e parques de estacionamento, pela falta de aceitação social em muitas regiões da Europa por motivos ecológicos, pela questão pendente da segurança rodoviária e pela importância do equilíbrio entre a vida profissional e pessoal dos condutores. Há que tomar estes limites em consideração em todas as iniciativas legislativas e não legislativas da UE neste domínio. Além disso, os futuros modelos económicos poderão reduzir o transporte rodoviário, buscando modos mais sustentáveis de organizar a produção e a distribuição.

1.3. O CESE saúda o facto de a Comissão tomar a iniciativa de esclarecer o quadro regulamentar em matéria de transporte rodoviário e garantir a sua melhor execução e uma melhor cooperação entre os Estados-Membros, combatendo simultaneamente o *dumping* social, definido no seu parecer exploratório TEN/575 como todas e quaisquer práticas que visam contornar ou que violam as regulamentações de proteção social ou de acesso ao mercado (empresas de fachada), a fim de obter vantagens competitivas, o que está em consonância com a Diretiva de Execução 2014/67/UE, assegurando assim o funcionamento eficaz e equitativo do mercado interno e respeitando plenamente os direitos dos trabalhadores neste setor.

1.4. Contudo, o CESE é de opinião que as propostas de alteração da legislação em matéria de tempos de condução e períodos de repouso e de destacamento de condutores são insuficientes, em vários aspetos, para dar uma resposta eficaz aos

problemas identificados a nível do transporte rodoviário, nomeadamente por não tornarem as regras mais simples, mais claras e de mais fácil execução. O CESE é de opinião que as insuficiências das propostas se devem a uma análise inadequada dos problemas e considera que as propostas relativas às disposições em matéria social não cumprem os objetivos políticos da própria Comissão, prevalecendo a insegurança jurídica. O CESE observa que a iniciativa suscitou pontos de vista divergentes entre os Estados-Membros, os parceiros sociais e os próprios operadores.

1.5. O CESE assinala que a única forma de realizar a agenda da Comissão para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos consiste em salvaguardar os direitos sociais, assegurando quer a execução das regras quer a sua aplicabilidade e garantindo uma concorrência leal, reduzindo ao mesmo tempo os procedimentos onerosos. O mercado interno tem de funcionar para todas as partes interessadas e em todos os Estados-Membros, tanto nos antigos como nos novos.

1.6. No que se refere ao alargamento de duas para quatro semanas do período de referência para a repartição dos períodos de repouso, o CESE regista os esforços envidados pela Comissão para responder às exigências do setor e dos operadores de transportes quanto a uma maior flexibilidade nas operações de transporte rodoviário, mas assinala que tal pode ter repercussões no delicado equilíbrio entre concorrência leal, saúde e segurança dos condutores e segurança rodoviária, bem como na interpretação comum e harmonizada das regras, dificultando ao mesmo tempo a sua execução e controlo.

1.7. O CESE solicita ao legislador que considere igualmente a possibilidade de permitir uma compensação por um período de repouso semanal reduzido em conexão com os períodos de repouso diários, conforme previsto no regulamento em vigor. No que se refere às pausas, o CESE propõe que se pondere realizar uma avaliação de impacto sobre a possibilidade de deixar ao critério do condutor uma repartição mais flexível dos 45 minutos de pausa ao longo de um período de seis horas. A avaliação de impacto deve centrar-se na capacidade de o condutor utilizar a pausa para descansar e se refrescar entre os períodos de condução de nove ou dez horas, respetivamente.

1.8. O CESE lamenta que, especialmente no que toca ao transporte de passageiros por autocarro, as alterações propostas não sejam acompanhadas de uma avaliação aprofundada da segurança dos passageiros, dos condutores e rodoviária. Por conseguinte, o CESE acolheria favoravelmente um estudo geral à escala da UE sobre a fadiga dos condutores e lamenta que a Comissão não ofereça soluções para fazer face a este problema.

1.9. No contexto complexo da fixação de preços no setor dos transportes, o CESE assinala que é fulcral criar regras que possam garantir de facto condições equitativas para todos os operadores de transporte rodoviário, independentemente da sua dimensão, bem como para todos os trabalhadores móveis, sem criar novos obstáculos ao mercado interno nem limitar as disposições em matéria social.

1.10. O CESE subscreve a afirmação da Comissão, segundo a qual é essencial garantir uma execução eficaz das regras, e salienta a importância de uma estreita cooperação entre os Estados-Membros e do intercâmbio eficaz de informações. Por conseguinte, o Comité é de opinião que é necessário garantir uma melhor execução das regras existentes em matéria de períodos de repouso antes de se ponderar a criação de regras mais flexíveis sem uma base factual satisfatória.

1.11. Além disso, o CESE insta a Comissão a avançar rumo a uma execução inteligente e a proporcionar todo o apoio possível à plena introdução e utilização dos sistemas de notação de risco; exorta igualmente a Comissão e os Estados-Membros a concederem às autoridades de execução acesso em tempo real aos registos eletrónicos nacionais, tirando o máximo partido dos Registos Europeus das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR).

1.12. O CESE recomenda que a Comissão adote medidas de execução claras, a fim de eliminar o risco de manipulação dos tacógrafos digitais, mediante a) a antecipação do prazo para a introdução do «tacógrafo inteligente» em todos os veículos comerciais que realizem operações de cabotagem e transporte internacional; b) a implantação de todos os meios tecnológicos inovadores necessários para garantir a exatidão das entradas de dados do tacógrafo efetuadas manualmente, por exemplo, mediante a ligação de um sensor de peso ao tacógrafo a fim de verificar melhor as atividades de carga e descarga que, efetivamente, fazem parte do tempo de trabalho do condutor.

1.13. O Comité aconselha igualmente a Comissão e os Estados-Membros a abordarem o problema das áreas de estacionamento seguras, nomeadamente a atual disponibilidade limitada de espaços com instalações adequadas para os condutores, sem os quais a obrigação de repousar fora da cabina constante do pacote relativo à mobilidade poderá ficar sem efeito. O CESE convida a Comissão a verificar de forma exaustiva a atual rede de áreas de estacionamento nos Estados-Membros, sobretudo em estradas e corredores de transporte periféricos, bem como a elaborar um roteiro para eliminar as zonas sem áreas de estacionamento, o que será fundamental para a execução eficaz do pacote relativo à mobilidade.

1.14. O CESE apela para que as instituições europeias e os Estados-Membros garantam que o período de repouso semanal e o período de repouso semanal de compensação decorram em condições de alojamento adequadas, com acesso a instalações sanitárias individuais e alimentação, assegurando, por outro lado, o investimento em infraestruturas rodoviárias de elevada qualidade e a sua construção; neste contexto, o Comité saúda, em particular, o recente acórdão do Tribunal de Justiça, de 20 de dezembro de 2017, que confirmou que o período de descanso semanal deve ter lugar fora do veículo; insta igualmente a Comissão a esclarecer a questão da responsabilidade financeira pelo regresso do condutor ao seu domicílio, dado que esta não deve ficar a cargo do condutor.

1.15. O CESE considera que a aplicação à escala da UE das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário é fundamental para manter condições equitativas, tanto para os trabalhadores como para as empresas. Também é favorável à adoção de medidas simples, eficazes e não discriminatórias para a execução destas regras, devendo evitar-se a todo o custo os encargos administrativos.

1.16. O CESE reconhece o elevado grau de mobilidade que caracteriza o transporte rodoviário, mas é de opinião que, na sua presente forma, a proposta da Comissão sobre o destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário internacional não resolverá cabal e adequadamente os problemas. São necessárias regras claras e simples, tanto para os operadores de transportes como para os condutores. O CESE solicita ao legislador que esclareça que as regras relativas ao destacamento de trabalhadores não se aplicam a operações que sejam puramente de trânsito. Além disso, solicita esclarecimentos sobre a aplicação das regras relativas ao destacamento aos operadores de transportes estabelecidos num país terceiro (não pertencente à UE).

1.17. O CESE concorda plenamente que, no caso da cabotagem, a Diretiva Destacamento de Trabalhadores deve continuar a ser aplicável a partir do primeiro dia. No entanto, interroga-se sobre se as novas regras administrativas, mais flexíveis, se devem aplicar à cabotagem.

1.18. O CESE acolhe com agrado a adaptação dos requisitos de execução às especificidades do setor e considera que os encargos administrativos serão atenuados caso seja criado, a nível da UE, um balcão único para efeitos de notificação.

Contudo, o Comité reconhece igualmente que o destacamento temporário de um condutor oriundo de um Estado-Membro com remunerações baixas num Estado-Membro com remunerações mais elevadas, quando reunidas as condições de destacamento, deve, no atinente ao salário, respeitar, pelo menos, o nível salarial mínimo do Estado de acolhimento, estabelecido por lei ou pela prática.

1.19. O CESE recomenda a introdução, à escala da UE, de medidas de execução simples, claras, não discriminatórias e eficazes, que não imponham encargos administrativos, nomeadamente:

- a transição de elementos de prova em suporte de papel para tecnologias digitais inteligentes no que se refere ao controlo da execução;
- a antecipação da introdução obrigatória do «tacógrafo inteligente» em todos os veículos comerciais visados que efetuem operações de transporte internacional, como única forma de determinar eficazmente a duração e a natureza temporária da atividade dos condutores no território de um determinado Estado-Membro;
- a criação de uma declaração de destacamento europeia em formato eletrónico para cada um dos condutores destacados e de um sistema de notificação de balcão único, à escala da UE, ao qual os serviços de inspeção tenham acesso em tempo real, como única forma de evitar encargos administrativos e, simultaneamente, assegurar a eficácia dos controlos.

1.20. Além disso, o CESE recomenda que se tire pleno partido dos registos eletrónicos nacionais (REN) e dos REETR, mediante: 1) a introdução, nos REN, de dados sobre os condutores contratados pelas empresas; 2) a concessão, às autoridades de execução, de acesso em tempo real aos dados registados nos REN e nos REETR, incluindo a declaração de destacamento eletrónica; e 3) a extensão, de 28 dias para vários meses, do período passível de ser verificado no cartão do condutor, de modo a permitir que as autoridades de controlo determinem facilmente os períodos de trabalho temporário realizado pelos condutores nos diversos Estados-Membros.

1.21. Por último, a fim de assegurar uma melhor execução transfronteiras das regras da UE aplicáveis ao transporte rodoviário, o CESE apela para que a Comissão crie uma agência europeia dos transportes rodoviários, cuja principal competência seria melhorar a cultura de cumprimento no setor do transporte rodoviário e prestar apoio à elaboração de políticas no setor, tanto a nível nacional como da UE. Até essa data, porém, o CESE recomenda que os Estados-Membros participem ativamente nos serviços europeus de inspeção dos transportes existentes (Euro Contrôle Route, etc.) e invistam na formação de autoridades de controlo nacionais.

2. Contexto

2.1. No início do seu mandato, a Comissão comprometeu-se a lançar um processo legislativo para tornar as regras da UE aplicáveis ao transporte rodoviário mais simples, claras e fáceis de executar. Tal foi motivado por numerosos apelos dos Estados-Membros e dos parceiros sociais europeus do setor do transporte rodoviário e da logística, da Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), que partilham da opinião de que a atual legislação da UE é pouco clara em diversos aspetos e a sua execução é deficiente.

2.2. Em 2013, a ETF e a IRU apresentaram, conjuntamente, iniciativas que não implicavam uma maior abertura do mercado no domínio da cabotagem, propondo uma execução mais eficiente e um roteiro vinculativo para a harmonização fiscal, social e em matéria de segurança rodoviária (ver Documento conjunto da ETF e da IRU sobre opções políticas).

2.3. As divergências entre as condições de concorrência, que incluem diferentes estruturas de custos nos diversos Estados-Membros, puseram em evidência questões relativas à liberalização do mercado, aos salários mínimos, às condições de destacamento de trabalhadores e à sua aplicabilidade à mão de obra móvel. Esta situação, conjuntamente com a falta de clareza do quadro regulamentar, conduziu ao *dumping* social através do contorno das disposições regulamentares, incluindo mediante modalidades de trabalho atípicas e empresas de fachada.

2.4. As novas regulamentações ou práticas nacionais deram origem a uma série de procedimentos de infração e salientaram a necessidade de adotar medidas adequadas a nível da UE a fim de resolver os problemas e garantir segurança jurídica, tanto para os operadores do mercado como para os trabalhadores.

2.5. Neste contexto, a Comissão Juncker, que assumiu funções em 2014, declarou explicitamente o seu empenho num mercado único mais equitativo, através do combate ao *dumping* social, como afirmou Jean-Claude Juncker, presidente da Comissão, na sua primeira intervenção no PE. Desde então, a Comissão reiterou sistematicamente este empenho ao longo de toda a elaboração do pacote relativo à mobilidade, salientando ao mesmo tempo a importância de preservar a coerência do mercado interno.

2.6. Além disso, em setembro de 2015, o CESE adotou o parecer exploratório TEN/575 sobre «O mercado interno do transporte internacional rodoviário de mercadorias: *dumping* social e cabotagem». Em setembro de 2016, o PE adotou um relatório de iniciativa sobre o *dumping* social na União Europeia. Ambos os documentos apresentaram uma série de propostas válidas, nomeadamente em matéria de execução, com vista a garantir a equidade e o bom funcionamento do mercado interno. Neste mesmo espírito, o PE adotou em maio de 2017 uma resolução sobre o transporte rodoviário na UE.

2.7. Consequentemente, em 31 de maio de 2017, a Comissão apresentou um pacote relativo à mobilidade que incluía um primeiro conjunto de oito iniciativas legislativas centradas no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, um setor que emprega cinco milhões de pessoas na UE. O objetivo do pacote consiste em reforçar o funcionamento do mercado do transporte rodoviário de mercadorias e contribuir para melhorar as condições sociais e de emprego dos trabalhadores. Segundo a Comissão, este objetivo será atingido através do reforço do controlo da execução, da luta contra o trabalho não declarado, da redução dos encargos administrativos para as empresas e da clarificação das regras em vigor, por exemplo no que diz respeito à aplicação das legislações nacionais sobre o salário mínimo.

2.8. Os quatro pilares do pacote incluem: 1) mercado interno, 2) concorrência leal e direitos dos trabalhadores, 3) descarbonização e 4) tecnologias digitais. O presente parecer inscreve-se no pilar relativo à concorrência leal e direitos dos trabalhadores e abrange as alterações propostas às disposições em matéria social.

2.9. A fim de fazer face aos problemas acima referidos e continuar a melhorar a segurança rodoviária, o pacote relativo à mobilidade da Comissão propõe alterações às regras em matéria de períodos de condução e de repouso (Regulamento (CE) n.º 561/2006), ao destacamento de trabalhadores (Diretiva 96/71/CE) e ao respetivo ato jurídico de execução (Diretiva 2014/67/UE).

2.10. No que diz respeito ao tempo de trabalho no setor do transporte rodoviário (Diretiva 2002/15/CE), o pacote relativo à mobilidade não apresenta qualquer proposta, optando em vez disso, em conformidade com os requisitos jurídicos estabelecidos no artigo 154.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, por consultar os parceiros sociais sobre a eventual revisão da diretiva.

2.11. Em abril de 2017, na perspetiva do lançamento do pacote relativo à mobilidade, 27 organizações sindicais de 20 países europeus, incluindo a Bulgária, a Dinamarca, a Espanha, a Hungria, a Lituânia, os Países Baixos, a Polónia, a República Checa, o Reino Unido e a Roménia, adotaram a Declaração de Varsóvia, apelando à Comissão para incluir propostas concretas no pacote relativo à mobilidade, centradas na plena aplicação do destacamento de trabalhadores ao setor do transporte rodoviário.

Em reação à proposta da Comissão sobre o pacote relativo à mobilidade, de outubro de 2017, foi publicada uma declaração comum contra a aplicação da Diretiva Destacamento de Trabalhadores às operações de transporte internacional, assinada pelas associações de transportes e logística e as câmaras de comércio de Bulgária, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Espanha, Estónia, Grécia, Hungria, Irlanda, Letónia, Lituânia, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa e Roménia.

2.12. O CESE toma nota da recente posição do Conselho (Emprego, Política Social, Saúde e Consumidores), segundo a qual as regras em vigor em matéria de destacamento de trabalhadores se continuarão a aplicar ao transporte rodoviário até à introdução de quaisquer novas regras específicas do setor. Toma igualmente nota do caráter altamente polémico da questão da aplicabilidade das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário, que suscitou posições divergentes tanto a nível político como entre as partes interessadas.

3. Observações gerais

3.1. O CESE apoia o objetivo de garantir que a UE mantenha, no futuro, uma posição de liderança em matéria de mobilidade ecológica, competitiva e conectada, que constitui um motor da economia da UE. O instrumento essencial para atingir este objetivo continua a ser um mercado interno plenamente concluído e funcional no setor dos transportes, que seja socialmente sustentável e minimize os encargos administrativos.

3.2. O Comité acolhe favoravelmente o objetivo global da iniciativa da Comissão e observa que esta iniciativa suscitou pontos de vista divergentes entre os Estados-Membros, os parceiros sociais, os condutores e os próprios operadores. Enquanto representante da sociedade civil, o CESE frisa a importância de que o processo legislativo produza resultados aceitáveis para todos os interessados e dissipe as reservas legítimas expressadas. É o caso, nomeadamente, da proposta relativa à aplicação das normas em matéria de destacamento de trabalhadores no transporte rodoviário, que suscitou preocupações sérias e antagónicas entre as partes interessadas. O CESE destaca, por conseguinte, a importância de uma legislação equilibrada, clara e funcional que não interfira com o bom funcionamento do mercado interno nem com a melhoria das normas sociais do setor.

3.3. O CESE concorda com a avaliação de impacto da Comissão, segundo a qual há uma relação intrínseca entre, por um lado, a concorrência desleal entre os operadores de transporte rodoviário e, por outro, o *dumping* social (*Driving change for business and people* [Ser o motor da mudança para as empresas e as pessoas]), tendo em conta a definição que consta no parecer exploratório TEN/575 do CESE⁽¹⁾. Observa que a avaliação de impacto se baseia, em parte, em dados qualitativos e em dados quantitativos limitados.

3.4. O CESE concorda também com a argumentação da Comissão, segundo a qual se verificam distorções da concorrência sempre que os operadores em situação de incumprimento contornam a legislação para obter vantagens competitivas. Na opinião da Comissão, as lacunas nas regras da UE e as divergências de interpretação nos diferentes Estados-Membros podem produzir o mesmo efeito. O CESE acrescentaria, além disso, que as reduzidas capacidades de controlo da conformidade contribuem para esta situação. Por conseguinte, o Comité concorda com a posição expressa na avaliação de impacto da Comissão, segundo a qual este é mais um motivo para tentar estabelecer um quadro regulamentar claro e de fácil execução.

3.5. O CESE concorda também com a observação da Comissão de que a concorrência exacerbada no setor do transporte rodoviário causou distorções nos mercados devido a vários desenvolvimentos que não estão relacionados com as disposições em matéria social.

3.6. No contexto complexo da fixação de preços no setor dos transportes, o CESE assinala que é fulcral que o pacote relativo à mobilidade crie regras claras e de fácil execução que possam garantir de facto condições equitativas para todos os operadores de transporte rodoviário, independentemente da sua dimensão, bem como para todos os trabalhadores móveis, sem criar novos obstáculos ao mercado interno nem limitar as disposições em matéria social. O mercado interno tem de funcionar para todas as partes interessadas e em todos os Estados-Membros, tanto nos antigos como nos novos.

⁽¹⁾ JO C 13 de 15.1.2016, p. 176.

3.7. A tendência descendente na fixação dos preços pode tornar o transporte rodoviário insustentável do ponto de vista social, económico e ambiental e limitar significativamente a participação equitativa de outros modos de transporte na circulação de mercadorias e de passageiros na UE. Por conseguinte, a Comissão arrisca-se a comprometer outros objetivos políticos, como a redução das emissões e a promoção da multimodalidade. A única forma de realizar a agenda da Comissão com vista a uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos consiste em salvaguardar os direitos sociais, assegurando quer a execução das regras quer a sua aplicabilidade e garantindo uma concorrência leal, reduzindo ao mesmo tempo os procedimentos onerosos.

3.8. O Comité reitera que há uma série de práticas ilegais cujas vítimas são as empresas que operam legalmente e, em última análise, os condutores profissionais do setor do transporte de mercadorias.

3.9. O CESE lamenta que o pacote relativo à mobilidade, especialmente no que toca ao transporte de passageiros por autocarro, proporcione mais flexibilidade na organização dos períodos de repouso sem realizar uma avaliação aprofundada da segurança dos passageiros, dos condutores e rodoviária. Por conseguinte, o Comité acolheria favoravelmente um estudo geral à escala da UE sobre a fadiga dos condutores para investigar as suas causas — que incluem a combinação de atividades de condução e de assistência aos passageiros, o facto de os condutores terem de preparar as suas viagens, os seus veículos, etc., durante o seu período de repouso diário, bem como o facto de os horários de trabalho incluírem longos períodos de espera entre trajetos, que são, geralmente, passados nos veículos, muitas vezes em condições inadequadas —, apesar de reconhecer o investimento realizado pelos operadores de transporte para melhorar e modernizar as características das cabinas dos veículos. O CESE salienta que qualquer nova disposição deve abordar e evitar esta prática.

3.10. Em termos de segurança rodoviária, o CESE regista que em 2010 a UE renovou o seu empenho na melhoria da segurança rodoviária e estabeleceu o objetivo de reduzir em 50 % o número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020, em comparação com os níveis de 2010. Contudo, desde 2014 quase não se constatarem progressos. O ano de 2016 foi o terceiro ano consecutivo com resultados negativos em termos de segurança rodoviária, como demonstrado pelo Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (CEST). Só em 2015, cerca de 4 000 pessoas morreram em colisões que envolveram camiões (*Traffic Safety Basic Facts 2016 — Heavy Goods Vehicles and Buses* [Factos essenciais sobre a segurança do tráfego 2016 — Veículos pesados de mercadorias e autocarros], Observatório Europeu da Segurança Rodoviária), tal não implicando forçosamente que a culpa é destes últimos. Referindo-se aos acidentes com veículos pesados de mercadorias, o CEST salienta que, devido às dimensões e ao peso destes veículos, as colisões podem ser catastróficas, com um risco muito mais elevado de morte ou de ferimentos graves, e recomenda uma avaliação exaustiva das suas possíveis consequências. Por conseguinte, o CESE toma nota dos esforços envidados pela Comissão para responder às necessidades do setor, mas reitera as suas dúvidas em relação à introdução de novas regras em matéria de flexibilidade sem a realização de uma avaliação aprofundada.

3.11. O CESE também manifesta profunda deceção pelo facto de ainda não se ter resolvido a questão da escassez de áreas de estacionamento seguras, incluindo a necessidade de combater problemas como a criminalidade relacionada com mercadorias e as condições dos condutores nas áreas de estacionamento. Os Estados-Membros devem tomar medidas práticas para satisfazer os requisitos decorrentes do Regulamento n.º 1315/2013, de forma a melhorar eficazmente a segurança nos transportes rodoviários, lidar com o risco de roubo das mercadorias, evitar o acesso a mercadorias perigosas e garantir instalações adequadas para os condutores estacionarem os seus veículos numa rede de áreas de estacionamento seguras em toda a UE. De acordo com o respetivo artigo 39.º, n.º 2, alínea c), os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para criar, na rede RTE-T de base, áreas de descanso nas autoestradas de 100 em 100 km, aproximadamente, a fim de oferecer espaço de estacionamento adequado aos utilizadores comerciais da estrada com um nível de segurança adequado. O CESE convida a Comissão a verificar de forma exaustiva a atual rede de áreas de estacionamento nos Estados-Membros, sobretudo em estradas e corredores de transporte periféricos, bem como a elaborar um roteiro para eliminar as zonas sem áreas de estacionamento, o que será fundamental para a execução eficaz do pacote relativo à mobilidade. Não é de excluir que seja necessário formular novas regras para o financiamento das RTE e uma nova abordagem das infraestruturas rodoviárias conexas. A atual disponibilidade limitada de espaços de estacionamento seguros com instalações adequadas para os condutores, incluindo alojamento, pode tornar impraticável a obrigação de o repouso ter lugar fora do veículo.

3.12. Ao mesmo tempo que reconhece a preocupação com o facto de as infraestruturas de estacionamento não corresponderem muitas vezes à procura, o CESE salienta que o objetivo principal das áreas de estacionamento é proporcionar aos condutores profissionais, automobilistas e passageiros a possibilidade de interromper a viagem e descansar. As áreas de estacionamento não foram projetadas nem estão equipadas para acolher os condutores de veículos pesados de mercadorias que têm de passar os períodos de descanso semanal no seu camião a título regular ou mesmo permanente.

3.13. Assim, o CESE toma nota da análise da Comissão sobre a situação atual do setor, mas assinala que as propostas relativas às disposições em matéria social não asseguram o cumprimento dos objetivos políticos da Comissão nem resolvem efetivamente os problemas do transporte rodoviário.

4. Tempos de condução e períodos de repouso

4.1. O Regulamento (CE) n.º 561/2006, adotado há 11 anos, tinha um triplo objetivo: a) salvaguardar a concorrência leal no transporte rodoviário; b) melhorar as condições de trabalho do setor; c) aumentar a segurança rodoviária.

4.2. Contudo, na última década, as condições do transporte rodoviário mudaram consideravelmente, em particular devido a prazos de entrega mais apertados e à pressão para os cumprir, no contexto de um aumento do congestionamento do tráfego nas estradas europeias.

4.3. O estudo de avaliação *ex post* realizado pela Comissão sobre o regulamento relativo aos tempos de condução e aos períodos de repouso relaciona estas novas circunstâncias com riscos mais elevados para a saúde dos trabalhadores do setor dos transportes, como a fadiga, o *stress* e as doenças (*Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement* [Avaliação *ex post* das disposições em matéria social no setor do transporte rodoviário e da sua execução]. Garantir a segurança rodoviária e a saúde e segurança no trabalho nestas novas circunstâncias revela-se uma tarefa bastante mais difícil para os responsáveis políticos e decisores. Contudo, o CESE considera que importa conceder prioridade a estes aspetos ao ponderar a introdução de regras mais flexíveis.

4.4. A fadiga causada pelo cansaço do condutor (nomeadamente quando este não faz pausas suficientes) é uma das principais causas dos acidentes com veículos pesados de mercadorias. Mesmo breves lapsos de concentração podem ter consequências catastróficas. Os condutores de transportes rodoviários também têm propensão para sofrer de problemas de saúde associados a longos períodos de condução com pausas insuficientes, como problemas cardiovasculares (geralmente ataques cardíacos, acidentes vasculares cerebrais, etc.), doenças musculoesqueléticas (lesões da coluna vertebral nas costas e pescoço), distúrbios do sistema nervoso (*stress*, ansiedade, depressão, etc.) e distúrbios gástricos/digestivos. A aplicação rigorosa dos limites de tempos de condução e de trabalho e de períodos de repouso adequados é essencial para minimizar esses efeitos (*OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview* [A SST em números: segurança e saúde no trabalho no setor dos transportes — visão geral]).

4.5. Com o pacote relativo à mobilidade, a Comissão propõe redistribuir os períodos de repouso ao longo de um período de referência alargado para quatro semanas (em vez de duas semanas). Neste cenário, o tempo de condução mensal permitido pode ser acumulado nas três primeiras semanas de um mês, podendo a última semana ser de repouso, o que pode levar a até 18 dias consecutivos de trabalho, intercalados por apenas dois dias de repouso.

4.6. Com o alargamento proposto do período de referência, os condutores podem ser obrigados a adiar o seu período de repouso semanal de 45 horas por mais duas semanas. Embora este período de repouso semanal adiado tenha de ser prolongado mediante períodos cumulativos de repouso compensatório, tal pode ter como consequência que o condutor fique até três semanas sem ter um repouso semanal superior a 24 horas, período durante o qual não tem verdadeira liberdade para abandonar o veículo, tendo de assumir a responsabilidade pelo mesmo. O CESE é de opinião que importa avaliar esta proposta, tendo em conta a possibilidade reduzida de o condutor abandonar o veículo e os consequentes efeitos potenciais em termos de fadiga.

4.7. O CESE assinala igualmente que a flexibilidade proposta em relação aos períodos de repouso pode mesmo conduzir a incoerências com o atual regime relativo aos tempos máximos de condução e de trabalho. A este respeito o CESE frisa, contudo, que nenhuma proposta deve conduzir efetivamente a um aumento das horas de condução nem a uma redução do limite do tempo de trabalho, cujo objetivo principal é salvaguardar a segurança e saúde dos trabalhadores.

4.8. O CESE compreende os esforços da Comissão no sentido de propor medidas que reflitam a realidade do transporte rodoviário e as necessidades dos operadores e dos condutores, mas manifesta dúvidas quanto às suas possíveis implicações para o delicado equilíbrio entre concorrência leal, saúde e segurança dos condutores e segurança rodoviária.

4.9. O CESE solicita ao legislador que considere igualmente a possibilidade de permitir uma compensação por um período de repouso semanal reduzido em conexão com os períodos de repouso diários, conforme previsto no regulamento em vigor. No que se refere às pausas, o CESE propõe que se pondere realizar uma avaliação de impacto sobre a possibilidade de deixar ao critério do condutor uma repartição mais flexível dos 45 minutos de pausa ao longo de um período de seis horas. A avaliação de impacto deve centrar-se na capacidade de o condutor utilizar a pausa para descansar e se refrescar entre os períodos de condução de nove ou dez horas, respetivamente.

4.10. Com efeito, garantir a segurança dos utentes das estradas e dos passageiros continua a ser um problema, mesmo no contexto das regras atuais, bastante mais estritas. As colisões graves ocorridas nos últimos anos com camiões e autocarros, que resultaram num número significativo de vítimas (*Traffic Safety Basic Facts 2016 — Heavy Goods Vehicles and Buses* [Factos essenciais sobre a segurança do tráfego 2016 — Veículos pesados de mercadorias e autocarros], Observatório Europeu da Segurança Rodoviária), devem servir de alerta para o facto de a Europa precisar de regras simples, aplicáveis e claras, a fim de criar um ambiente justo para os utentes, os condutores e as empresas, com a segurança no seu cerne. Há que assegurar uma melhor aplicação dessas regras antes de ponderar a criação de regras mais flexíveis.

4.11. Do ponto de vista da execução, o CESE questiona alguns aspetos da proposta da Comissão. Em primeiro lugar, o alargamento do período de referência para a distribuição dos períodos de repouso não deve ter um impacto negativo na interpretação harmonizada das regras, não dando margem para que cada Estado-Membro apresente os seus próprios cenários e cálculos. Numa atividade transfronteiras como o transporte rodoviário, as interpretações individuais das regras têm um impacto na fluidez de toda a viagem ou operação rodoviária e, inclusive, na atividade no seu todo.

4.12. A este respeito, o CESE assinala que foram precisos vários anos para que a Comissão e os Estados-Membros chegassem finalmente a acordo quanto a um guia comum para a interpretação dos tempos de condução e períodos de repouso, como previsto no atual Regulamento (CE) n.º 561/2006 (ver a publicação da TRACE — *Transport Regulators Align Control Enforcement* [Reguladores dos transportes alinham a execução do controlo], de 2012). O CESE sublinha, por conseguinte, a importância de criar uma rede para apoiar o trabalho de execução dos Estados-Membros e reduzir o risco de interpretações divergentes.

4.13. Em segundo lugar, o CESE considera que as alterações propostas ao regulamento relativo aos tempos de condução e períodos de repouso não devem prejudicar a respetiva execução. Considera igualmente que as alterações propostas comportarão novos custos para os Estados-Membros, por exemplo, em termos de substituição dos programas informáticos utilizados em controlos nas estradas e nas empresas, formação de inspetores, etc. O CESE sublinha a importância de disponibilizar recursos adequados para garantir um controlo eficaz do cumprimento.

4.14. Para concluir, no que diz respeito à execução, o CESE salienta que o legislador deve envidar mais esforços em prol de métodos de execução inteligentes e não discriminatórios. A este respeito, o CESE congratula-se com as propostas da Comissão relativas a uma melhor utilização dos sistemas de notação de risco. Salienta, contudo, a necessidade de os inspetores terem acesso aos dados em tempo real e de se preverem mecanismos para um melhor intercâmbio de informações entre os Estados-Membros. Neste contexto, os Estados-Membros devem aproveitar melhor os registos eletrónicos nacionais (REN) e europeus (REETR) exigidos pelo Regulamento (CE) n.º 1071/2009 relativo aos requisitos para o exercício da atividade.

4.15. O CESE congratula-se com a intenção da Comissão de abordar a questão das condições de repouso semanal dos condutores. Todavia, a proposta deixa algumas incertezas.

4.16. Há casos concretos em que os condutores «nómadas», que passam longos períodos longe de casa — e que, por conseguinte, são diretamente afetados pela nova proposta — são recrutados por empresas de transporte rodoviário que operam em Estados-Membros com salários elevados, mas que procuram beneficiar dos custos da mão de obra ou dos impostos mais baixos de outros Estados-Membros. É fulcral que as questões de ordem prática relacionadas com longos períodos longe do domicílio, tais como as necessidades de alojamento ou os custos de regresso ao domicílio, sejam devidamente resolvidas, dado que não devem ficar a cargo do condutor.

4.17. Dado o elevado nível de mobilidade dos condutores, o CESE apoia a intenção da Comissão de facilitar o seu regresso ao domicílio e salienta que as alterações propostas das regras relativas aos períodos de condução e de repouso não devem conduzir a uma redução da possibilidade de passar tempo com a família aos fins de semana e ter uma vida social digna. No entanto, o cenário potencial de três semanas de trabalho intenso com apenas dois dias de descanso entre elas pode ter um impacto negativo no equilíbrio entre a vida profissional e pessoal dos condutores.

4.18. Ao mesmo tempo que reconhece a melhoria e a modernização das características gerais da cabina do veículo, o Comité assinala que subsistem limitações em relação à disponibilidade de espaço e instalações na cabina. Por conseguinte, saúda o importante esclarecimento da Comissão, confirmado pelo acórdão recente do Tribunal de Justiça Europeu (TJE), de 20 de dezembro de 2017, de que os períodos de repouso semanal de 45 horas ou mais devem ser gozados fora do veículo, seja em alojamento pago pelo empregador, em casa ou num local livremente escolhido pelo condutor. O CESE levanta, contudo, a questão de que passar o período de repouso semanal regular num alojamento privado ou na residência do condutor pode criar dificuldades em termos da documentação. No entanto, a fim de cumprir o requisito segundo o qual o condutor deve poder «dispor livremente do seu tempo» durante o período de repouso semanal, é essencial que o condutor possa deixar o veículo e gozar um período de tempo ininterrupto durante o qual não seja responsável por vigiá-lo e mantê-lo seguro. O CESE assinala igualmente que, por outro lado, é necessário dispor de áreas de estacionamento seguras e outras instalações que garantam a correta aplicação das medidas propostas.

5. Destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário

5.1. No setor do transporte rodoviário, a disparidade salarial dos condutores continua a ser significativa entre Estados-Membros devido aos diferentes níveis do custo de vida. Um estudo realizado pelo observatório francês Comité National Routier (CNR), também citado pela Comissão na sua avaliação de impacto, assinala diferenças entre Estados-Membros que se chegam a traduzir em salários brutos onze vezes superiores.

5.2. O CESE concorda com a Comissão quanto ao facto de, tendo em conta estas diferenças salariais, ser necessário manter em vigor regras em consonância com os valores e princípios da UE consagrados no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a fim de:

- evitar distorções dos mercados nacionais, tanto a nível da mão de obra como do transporte;
- eliminar a discriminação em razão da nacionalidade entre trabalhadores de Estados-Membros no que se refere ao emprego, à remuneração e a outras condições de trabalho e emprego, no contexto da liberdade de circulação;
- garantir um ambiente de concorrência leal para as empresas, independentemente do local em que estejam estabelecidas, operem ou recrutem a sua mão de obra dentro da UE.

5.3. A Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores inscreve-se nas regras acima referidas. Em dezembro de 2016, o CESE adotou um parecer consagrado ao tema (SOC/541) ⁽²⁾, no qual apresentou uma série de preocupações e propostas.

5.4. Ao abrigo das regras em vigor, quando os condutores trabalham, a título temporário, num Estado-Membro da UE que não o seu, ficam abrangidos pela Diretiva Destacamento de Trabalhadores caso efetuem operações de cabotagem. Se efetuarem operações de transporte internacional, só se encontram destacados caso se apliquem as condições previstas no artigo 1.º da Diretiva 96/71/CE.

5.5. Com o pacote relativo à mobilidade, a Comissão propõe um período transitório até que as regras relativas ao salário mínimo e às férias remuneradas se apliquem aos condutores que efetuem operações de transporte internacional no contexto do destacamento. O CESE considera que tal tem de corresponder ao programa político da UE — definido pelo presidente da Comissão, Jean-Claude Juncker, e reiterado pelos Estados-Membros na «Declaração de Roma» — de lutar contra o *dumping* social, e ao objetivo estabelecido pela própria Comissão no pacote relativo à mobilidade de assegurar um mercado interno justo e competitivo para o transporte rodoviário. A proposta tem de tornar as regras mais simples, mais claras ou mais fáceis de executar, evitando o risco de fragmentar a legislação da UE.

5.6. O CESE assinala que não é claro de que forma a proposta se aplica aos operadores de transportes estabelecidos num país terceiro (não pertencente à UE) nem de que modo as obrigações serão efetivamente respeitadas, e exorta a Comissão a esclarecer esta questão.

⁽²⁾ JO C 75 de 10.3.2017, p. 81.

5.7. O CESE toma nota das preocupações relacionadas com a execução das regras relativas ao destacamento de trabalhadores no setor do transporte internacional, nomeadamente por parte das PME, já que representa um desafio administrativo complexo, tendo em conta as diferenças nacionais em matéria de salários mínimos e que uma acumulação excessiva de pagamentos a muito curto prazo e de direitos a férias remuneradas pode gerar dificuldades e custos consideráveis. Por conseguinte, salienta a necessidade de uma maior transparência no que diz respeito às condições de emprego, incluindo as remunerações salariais mínimas, em todos os Estados-Membros.

5.8. O CESE reconhece o caráter específico do setor rodoviário e da grande mobilidade dos seus trabalhadores. No entanto, é de opinião que, na sua forma atual, a proposta setorial da Comissão sobre o destacamento de trabalhadores no transporte rodoviário internacional não resolve cabal e adequadamente os problemas referidos na presente secção do parecer.

5.9. O CESE concorda plenamente que, no caso da cabotagem, a Diretiva Destacamento de Trabalhadores deve continuar a ser aplicável a partir do primeiro dia. No entanto, questiona a aplicação das novas regras administrativas mais flexíveis à cabotagem. Solicita à Comissão que esclareça que as regras relativas ao destacamento de trabalhadores não se aplicam a operações que sejam puramente de trânsito, dada a falta de segurança jurídica neste domínio.

5.10. O CESE toma nota das observações transmitidas pelo setor, segundo as quais as regras em matéria de destacamento não se adequam à natureza móvel do transporte rodoviário, bem como das preocupações manifestadas pelas empresas, segundo as quais a proposta da Comissão gerará encargos administrativos significativos. Por conseguinte, acolhe com agrado a adaptação dos requisitos de execução às especificidades do setor, como a eliminação da obrigação, para os operadores de transporte rodoviário, de designar uma pessoa no Estado-Membro de acolhimento para estabelecer a ligação com as autoridades desse Estado-Membro. O CESE considera que os encargos administrativos podem ser atenuados caso seja criado, à escala da UE, um balcão único para efeitos de notificação. Além disso, propõe que o condutor não seja obrigado a fornecer os recibos de salário dos últimos dois meses durante os controlos na estrada, salvo se estes puderem ser disponibilizados por via eletrónica. As autoridades de controlo devem obtê-los diretamente junto da pessoa de contacto e estes devem ser disponibilizados por via eletrónica no Estado-Membro de estabelecimento.

5.11. Contudo, o Comité reconhece igualmente que o destacamento temporário de um condutor oriundo de um Estado-Membro com remunerações baixas num Estado-Membro com remunerações mais elevadas deve, no atinente ao salário, respeitar, pelo menos, os níveis salariais do Estado de acolhimento, estabelecidos por lei ou pela prática.

5.12. A aplicação à escala da UE das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário é fundamental para manter condições equitativas tanto para os trabalhadores como para as empresas. Esta aplicação contribuiria também para prevenir os abusos e a exploração generalizados da mão de obra barata proveniente de outros Estados-Membros, uma situação demasiadamente frequente no setor do transporte rodoviário internacional e que constitui uma das principais causas da espiral descendente que afeta os salários e as condições de trabalho dos condutores de transportes rodoviários.

5.13. Na mesma linha de pensamento, o CESE considera essencial continuar a realizar progressos no sentido da convergência económica e social ascendente entre Estados-Membros com diferentes desempenhos económicos e, ao mesmo tempo, dispor de regras harmonizadas em matéria de destacamento, aplicadas de forma uniforme em toda a UE. O Comité é também favorável à adoção de medidas simples, eficazes e não discriminatórias para a execução destas regras. Os encargos administrativos devem ser evitados a todo o custo. O CESE acolhe favoravelmente a declaração de destacamento simplificada prevista na proposta. No entanto, considera que a cobertura de um período máximo de seis meses e de um grupo de condutores pode reduzir a eficácia da execução e do controlo das regras em matéria de destacamento.

5.14. No que diz respeito, ao destacamento de condutores, em particular, o tacógrafo inteligente é incontestavelmente um instrumento muito mais eficaz do que as entradas de dados efetuadas manualmente, propostas pela Comissão. A entrada manual de códigos de país é particularmente vulnerável a potenciais manipulações.

5.15. Por último, a fim de assegurar uma melhor execução transfronteiras das regras da UE aplicáveis ao transporte rodoviário, o CESE apela para que a Comissão crie uma agência europeia dos transportes rodoviários, cuja principal competência seria melhorar a cultura de cumprimento no setor do transporte rodoviário e prestar apoio à elaboração de políticas no setor, tanto a nível nacional como da UE. A este respeito, salienta que o transporte rodoviário é o único setor

que não dispõe de uma agência deste tipo, embora esteja totalmente liberalizado e, por conseguinte, dependa em grande medida da estreita cooperação entre Estados-Membros. Uma tal agência seria útil não só para melhorar os controlos das regras em matéria de destacamento e de períodos de condução e repouso, como também no que se refere à cabotagem e ao acesso à profissão. Uma agência constitui igualmente a única forma de avançar no sentido de uma interpretação harmonizada das regras. No entanto, o CESE recomenda que os Estados-Membros participem ativamente nos serviços europeus de inspeção dos transportes existentes e invistam na formação de autoridades de controlo nacionais.

Bruxelas, 18 de janeiro de 2018

Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS

Apêndice

ao Parecer do Comité Económico e Social Europeu

As seguintes propostas de alteração foram rejeitadas durante o debate, tendo recolhido, contudo, pelo menos um quarto dos sufrágios expressos:

Ponto 4.18

Ao mesmo tempo que reconhece a melhoria e a modernização das características gerais da cabina do veículo, o Comité assinala que subsistem limitações em relação à disponibilidade de espaço e instalações na cabina. Por conseguinte, saúda o importante esclarecimento da Comissão de que os períodos de repouso semanal de 45 horas ou mais devem ser gozados fora do veículo, seja em alojamento pago pelo empregador, em casa ou num local livremente escolhido pelo condutor. O CESE levanta, contudo, a questão de que passar o período de repouso semanal regular num alojamento privado ou na residência do condutor pode criar dificuldades em termos da documentação. No entanto, a fim de cumprir o requisito segundo o qual o condutor deve poder «dispor livremente do seu tempo» durante o período de repouso semanal, é essencial que o condutor possa deixar o veículo e gozar um período de tempo ininterrupto durante o qual não seja responsável por vigiá-lo e mantê-lo seguro. O CESE assinala igualmente que, por outro lado, é necessário dispor de áreas de estacionamento seguras e outras instalações que garantam a correta aplicação das medidas propostas. A falta de áreas de estacionamento seguras e outras instalações significará, na realidade, que a obrigação legal de passar o período de repouso semanal fora da cabina colocará os condutores e operadores face a um dilema impossível de resolver, entre colocar em risco a carga e o veículo e cumprir a legislação. As autoridades de execução devem ter em devida conta este dilema.

Votos a favor: 105

Votos contra: 152

Abstenções: 22

Ponto 5.13

~~De acordo com a CE, a aplicação à escala da UE das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário é fundamental para manter condições equitativas tanto para os trabalhadores como para as empresas. A CE defende que esta proposta contribuiria também para prevenir os abusos e a exploração generalizados da mão de obra barata proveniente de outros Estados-Membros, uma situação demasiado frequente no setor do transporte rodoviário internacional e que constitui uma das principais causas da espiral descendente que afeta os salários e as condições de trabalho dos condutores de transportes rodoviários. de forma essencial para criar um setor dos transportes rodoviários equitativo, seguro e sustentável em termos ambientais e sociais. O CESE aprova estes objetivos. No entanto, o CESE também sublinha a importância de adaptar as disposições em matéria de destacamento de trabalhadores às realidades do setor dos transportes para que sejam eficazes, tal como proposto pela CE. Por conseguinte, o CESE estima necessário questionar o valor acrescentado de aplicar as regras em matéria de destacamento de trabalhadores ao transporte internacional, tendo em conta a complexidade do trabalho administrativo envolvido e os problemas de controlo e execução.~~

Votos a favor: 105

Votos contra: 157

Abstenções: 11

Ponto 5.14

Na mesma linha de pensamento, o CESE considera essencial continuar a realizar progressos no sentido da convergência económica e social ascendente entre Estados-Membros com diferentes desempenhos económicos e, ao mesmo tempo, dispor de regras harmonizadas em matéria de destacamento, aplicadas de forma uniforme em toda a UE. O Comité é também favorável à adoção de medidas simples, eficazes e não discriminatórias para a execução destas regras. Os encargos administrativos devem ser evitados a todo o custo. O CESE acolhe favoravelmente a declaração de destacamento simplificada prevista na proposta. ~~No entanto, considera que a cobertura de um período máximo de seis meses e de um grupo de condutores pode reduzir a eficácia da execução e do controlo das regras em matéria de destacamento.~~

Votos a favor: 102

Votos contra: 160

Abstenções: 12
