

8/25/2017

## Proposta da Comissão Europeia Bruxelas apresentou novas regras para o transporte rodoviário de mercadorias

A Comissão Europeia apresentou recentemente, no Parlamento Europeu, um conjunto de 8 iniciativas legislativas com especial incidência no transporte rodoviário de mercadorias e que têm como objetivo melhorar o funcionamento deste tipo de transporte no espaço europeu, reforçar o emprego e as condições sociais dos trabalhadores, assim como promover a interoperabilidade ao nível do pagamento de portagens na Europa.

Estas medidas, revela a CE, irão promover, a longo prazo “uma mobilidade mais limpa, social, justa e competitiva a todos os europeus”. Por outro lado, as propostas apresentadas pretendem, também, contribuir para a redução dos poluentes atmosféricos e das emissões de CO<sub>2</sub>, bem como o ruído e o congestionamento no setor dos transportes. Segundo a Comissária Europeia dos Transportes, Violeta Bulc, **«a União Europeia tem uma oportunidade única para não só liderar a modernização do transporte rodoviário a nível interno, mas também globalmente. As nossas reformas estabelecerão as bases para soluções rodoviárias digitais padronizadas, condições sociais mais justas e regras de mercado mais exigentes»**. Violeta Bulc, que falava durante uma sessão em Bruxelas com diversos meios de comunicação social europeus (a Transportes em Revista foi o único meio nacional a ter sido convidado) disse ainda que **«estas medidas irão ajudar a diminuir os custos socioeconómicos dos transportes, como o tempo perdido no trânsito, as mortes na estrada, os riscos para a saúde decorrentes da poluição. Também ajudarão a tornar o transporte multimodal numa realidade em toda a Europa»**. A Comissária disse ainda que este conjunto de medidas resultou de um trabalho de cerca de dois anos por parte da DG Move, em que foram ouvidos todos os stakeholders do setor. No entanto, as pressões dos países do eixo central europeu foram enormes para que algumas das medidas previstas no documento fossem alteradas, o que levou a CE a elaborar um relatório final que apenas ficou finalizado a poucas horas da apresentação da proposta no Parlamento Europeu.

### O que vai mudar?

As principais alterações prendem-se com as questões do chamado “dumping social”, cabotagem, destacamento de motoristas e tempos de descanso. Por outro lado, existem também medidas ao nível da digitalização, através da introdução de tacógrafos mais inteligentes, uniformização dos sistemas de pagamento de portagens, eliminação de

burocracias e utilização de veículos mais limpos. E apesar de alguns Estados membros já terem implementado diversas leis relativas, por exemplo, à cabotagem ou tempos de descanso, a CE refere que a simplificação destas regras “irá permitir a sua aplicação uniforme em toda a Europa”.

Por exemplo, em relação ao chamado “dumping social” a CE decidiu declarar “guerra” às chamadas “letterbox companies”, isto é, empresas que são criadas com o objetivo de contornar obrigações legais em áreas como a tributação, segurança social, IVA e salários. Diversas empresas decidem deslocalizar a sua atividade para outro país que não o seu de origem, onde os impostos e salários são mais baixos, beneficiando assim destas vantagens fiscais. A proposta da CE passa por garantir que esses transportadores têm atividade real nos Estados membros de estabelecimento, através da manutenção de contratos comerciais e laborais proporcionais à sua atividade. Os Estados membros serão ainda obrigados a cooperar nesta área e a fiscalizar localmente estas empresas, comunicando depois à própria CE. Segundo Bruxelas, “lutar contra estas entidades permitirá uma concorrência mais justa e uma melhor proteção dos trabalhadores”.

Ao nível da cabotagem, as regras atuais permitiam 3 operações no prazo de 7 dias após a entrega em território internacional. As novas regras permitirão operações de cabotagem ilimitadas num prazo de 5 dias após a entrega. Esta medida, revela a CE, “permitirá que os camiões possam circular menos tempo em “vazio”, economizando assim o combustível em negócios improdutivos”.

Em relação ao destacamento de motoristas, no que se refere ao transporte internacional, a Comissão propõe que os motoristas sejam considerados trabalhadores destacados se gastarem pelo menos 3 dias num determinado mês civil no território de um Estado membro. Todas as operações de cabotagem (ou seja, as entregas no Estado-Membro “A”) serão consideradas como destacamento de trabalhadores a partir do primeiro dia, independentemente da sua duração. As propostas da Comissão defendem o princípio da “igualdade de remuneração por trabalho igual”, ao mesmo tempo em que são proporcionais, de modo a não criar cobranças administrativas adicionais para os transportadores e motoristas.

Outra das novidades prende-se com os tempos de condução e repouso. Bruxelas decidiu não alterar as regras existentes, mas torna-las mais flexíveis. Assim, por mês, são obrigatórios 2 períodos regulares de descanso de 45 horas e por semana dois períodos reduzidos de descanso 24 horas. Os tempos de repouso terão, obrigatoriamente, de ser feitos fora da cabine do camião e o motorista terá de regressar a casa uma vez por mês. O alojamento do motorista terá de ser providenciado pelo empregador.

### «O que nos preocupa é o imediato» - ANTRAM

O presidente da ANTRAM – Associação Nacional dos Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, Gustavo Paulo Duarte, disse em exclusivo à Transportes em Revista, que estas medidas **«irão incrementar os custos de toda a cadeia de transportes»**. Segundo Gustavo Paulo Duarte, **«o setor está em pânico com tudo o que está a acontecer. Os países periféricos, como Portugal, irão ser bastante penalizados porque não temos as condições sociais de outros países. Por outro lado vamos ser penalizados devido às infrações que são cometidas em outros países. Portugal não é um país prevaricador como outros, nomeadamente no Leste da Europa»**. Apesar de concordar com algumas das medidas previstas nesta proposta, Gustavo Paulo Duarte salienta que **«o que mais nos preocupa é o imediato. Há países que já transpuseram a sua legislação em relação, por exemplo, ao destacamento dos motoristas, e cujas regras e prazos são diferentes destas agora apresentadas pela CE. O que é que vamos fazer? Pagamos ou não? Vai ser muito difícil para as empresas portuguesas fazerem negócios no futuro»**. O presidente da ANTRAM disse ainda que o setor se sente **«abandonado pelo Governo. Não existe um ministro ou secretário de Estado dos Transportes e o IMT não faz a mínima ideia do que se está a passar e do que está em causa»**.

### Comissão Europeia: Pacote rodoviário também vai beneficiar os países periféricos

A Transportes em Revista questionou os responsáveis da DG Move, da Comissão Europeia, sobre as alterações que o novo Pacote Rodoviário irá trazer ao setor a nível europeu. As respostas obtidas foram dadas por fonte oficial da Comissão Europeia/DGMove.

### Transportes em Revista - Na opinião da DG Move, quais são as principais mais-valias do Pacote Rodoviário apresentado recentemente e quais os benefícios que irá trazer para o setor?

**DG Move** - O Pacote Rodoviário recentemente adotado pela Comissão cria condições para o desenvolvimento sustentado e para a modernização do setor no médio prazo. O setor dos transportes rodoviários de mercadorias encontra-se hoje fragmentado. Vários Estados-membros, cujos operadores têm vindo a perder competitividade e quota de mercado, adotaram recentemente medidas unilaterais e protecionistas, como por exemplo a aplicação do salário mínimo nacional a operadores estrangeiros, a proibição dos condutores dormirem na cabine dos seus veículos e interpretações restritivas das regras sobre a cabotagem. Na ausência de intervenção por parte da Comissão, estas medidas continuariam seguramente a multiplicar-se, dificultando cada vez mais as operações de transporte internacionais.

As propostas da Comissão assentam numa solução verdadeiramente europeia para problemas que são, eles também, de índole europeia. As regras sobre a cabotagem são simplificadas e harmonizadas, a aplicação das regras sobre o destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários são clarificadas e diversas medidas são propostas para combater as sociedades-ecrã (“letterbox companies”) e reforçar o controlo da

aplicação das regras comunitárias. A Comissão propõe ainda a simplificação administrativa através da utilização de documentos de transporte em formato digital e sistemas de pagamento de portagens unificados e novas regras para a tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias, tendo em conta o princípio do poluidor-pagador. Em suma, as novas regras criam as condições adequadas para um setor unificado e modernizado dos transportes rodoviários, com condições de trabalho e de concorrência justas.

**TR - Várias associações de transportadores europeus, incluindo a Antram, referem que as medidas propostas irão incrementar os custos da cadeia de transportes e penalizar brutalmente os transportadores dos países periféricos. Consideram que este documento beneficia mais as empresas dos países do centro da Europa ou não?**

**DG Move** - São bem conhecidas as posições antagónicas entre Estados-membros nomeadamente no que diz respeito às regras sobre a cabotagem e o destacamento de trabalhadores. Estas divergências derivam das discrepâncias ao nível dos custos salariais. Um camionista francês, por exemplo, ganha 2,4 vezes mais do que um camionista polaco. Esta situação gera diferenças de competitividade importantes entre operadores e, conseqüentemente, a adoção de medidas protecionistas por parte de certos Estados-membros que estão mais expostos à concorrência estrangeira.

As propostas da Comissão são equilibradas, no sentido em que mantêm o grau de abertura do mercado que existe atualmente e facilitam a vida aos operadores de transporte. Várias medidas beneficiarão os transportadores dos países periféricos, como por exemplo a flexibilização das regras sobre o repouso semanal. A situação recorrente do motorista português que, ao regressar de um transporte internacional, tem que parar o camião por vezes a apenas alguns quilómetros de casa e aí ficar 45 horas para cumprir o repouso semanal obrigatório, será evitada com as novas regras. A utilização de documentos de transporte eletrónicos diminuirá os custos operacionais de todos os operadores, sejam eles de países periféricos ou não.

**TR - Ao nível da alteração ao regime jurídico da cabotagem, considera que esta promove a atividade dos transportadores internacionais? De que forma?**

**DG Move** - Em relação à cabotagem, o objetivo principal é simplificar as regras, para que possam ser aplicadas e controladas na prática. As novas regras, que permitem um número de operações ilimitado durante um período de 5 dias beneficiarão sobretudo os operadores de países periféricos ou com custos salariais baixos, que são os mais ativos neste tipo de operações. A clarificação e simplificação das regras reduzirão o risco de sanções. Por fim, a remoção do limite do número de operações de cabotagem permitirá uma organização mais eficiente destas operações.

**TR - Uma das principais críticas que é feita prende-se com a questão do regime de destacamento de motoristas, com os transportadores a reclamarem do facto de a**

**nova legislação “violam princípios fundamentais do Tratado da União Europeia, impondo, por esta via, restrições inadmissíveis à livre circulação de pessoas”. Qual a posição da DG Move em relação a este tema?**

**DG Move** - A diretiva sobre o destacamento de trabalhadores aplica-se ao setor dos transportes rodoviários. Isto significa que, no estado atual do direito comunitário, os Estados-membros podem exigir o pagamento do salário mínimo nacional aos motoristas dos operadores estrangeiros quando estes operam no seu território. A Comissão insurgiu-se contra certos Estados-membros, através de procedimentos de infração, que levaram esta aplicação ao extremo, exigindo, por exemplo, a notificação individual de cada operação de transporte internacional destinada ao seu território ou a contratação de um representante local da empresa para gerir as questões relativas ao destacamento dos motoristas. É importante referir que os dois Estados-membros com maior atividade de transportes internacionais – a França e a Alemanha – já aplicam de forma sistemática o salário mínimo às operações de transporte internacional e cabotagem no seu território.

A proposta da Comissão vem, por um lado, reconhecer que motoristas destacados noutros Estados-membros de forma sistemática têm direito a auferir um salário correspondente ao nível de vida nesses Estados-membros e, por outro lado, aliviar a carga administrativa necessária para que os operadores cumpram essas obrigações.

**TR - Vários países já transpuseram a sua própria legislação em relação a este tema. Estes países serão “obrigados” a fazer alterações à legislação que está em vigor?**

**DG Move** - Sim. Os regimes de destacamento em vigor na França e na Alemanha, por exemplo, exigem o pagamento do salário mínimo nacional a partir do primeiro dia de transporte internacional no seu território. A proposta da Comissão prevê que o motorista do operador estrangeiro possa permanecer três dias por mês no território de outro Estado-membro, no âmbito de operações de transporte internacionais, sem que tenha que ser aplicado o salário mínimo desse Estado-membro. As exigências de notificação individual de cada operação de transporte internacional e da contratação de um representante local da empresa para gerir as questões relativas ao destacamento dos motoristas terão igualmente que ser abolidas.

**TR - Ficou claro, durante a apresentação, que em algumas situações, como por exemplo ao nível dos tempos de descanso e repouso, os maiores “prevaricadores” são as empresas do leste da Europa. As empresas do sul da Europa queixam-se que a CE não teve em conta a sua situação, optando por criar regras iguais para todos, mesmo para aqueles que não prevaricam. Qual a posição da DG Move?**

**DG Move** - As novas regras sobre os tempos de condução e de repouso visam essencialmente uma flexibilização dos períodos de repouso semanais regulares ao longo do mês, permitindo uma organização dos tempos de condução e trabalho mais eficiente e de acordo com as práticas do setor. Isto permitirá aos motoristas regressar a casa e às suas

famílias e aí ficar durante um período mais extenso do que hoje é possível. Por outro lado, a proposta da Comissão clarifica que os repouso semanais regulares não podem ser passados dentro da cabine do camião. No entanto, os repouso semanais reduzidos poderão ser passados na cabine. É essencial garantir condições de trabalho adequadas para os motoristas, sobretudo num setor onde a mão-de-obra escasseia. Estas regras têm que aplicar-se em todo o território da UE e deve controlar-se o seu respeito de forma sistemática. Os operadores que não prevaricam atualmente nada têm a temer com a introdução das novas regras.

por Pedro Costa Pereira

**Por:**

**Fonte:**