



**DIREÇÃO-GERAL DAS POLÍTICAS INTERNAS**

**DEPARTAMENTO TEMÁTICO B:  
POLÍTICAS ESTRUTURAIS E DE COESÃO**

**TRANSPORTES E TURISMO**

# **CONDIÇÕES SOCIAIS E LABORAIS DOS CONDUTORES PROFISSIONAIS**

**ESTUDO**

## **Resumo**

O estudo proporciona uma análise das condições sociais e laborais dos condutores profissionais envolvidos no setor dos transportes rodoviários. Centra-se nas questões sociais fundamentais que surgem neste segmento do transporte, inclusivamente os tempos de condução e períodos de repouso, assim como aspetos práticos que têm um impacto direto na qualidade de vida dos condutores, por exemplo regimes de emprego e níveis de rendimento. Após uma análise geral do quadro jurídico, que inclui a legislação da UE relevante para a dimensão social do transporte rodoviário de carga, são apresentadas as conclusões da consulta das partes interessadas e dos condutores.

**IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2**

**2013**

**PE 495.855**

**PT**

O presente documento foi solicitado pela Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu.

## **AUTORES**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* - Alessio Sitran, Enrico Pastori

## **ADMINISTRADOR RESPONSÁVEL**

Sr. Piero Soave  
Parlamento Europeu  
Departamento Temático B: Políticas Estruturais e de Coesão  
B-1047 Bruxelas  
Correio electrónico: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ASSISTÊNCIA EDITORIAL**

Sra. Nóra Révész

## **VERSÕES LINGUÍSTICAS**

Original: EN.  
Traduções: DE, FR.

## **SOBRE O EDITOR**

Para **contactar** o Departamento Temático, ou para assinar o respetivo boletim informativo mensal, escrever, por favor, para: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu).

Manuscrito concluído em abril, 2013.  
© União Europeia, 2013.

O presente documento está disponível na Internet em:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE**

As opiniões expressas no presente documento são da exclusiva responsabilidade do autor e não representam necessariamente a posição oficial do Parlamento Europeu.

A reprodução e a tradução para fins não comerciais estão autorizadas, mediante menção da fonte e aviso prévio do editor, a quem deve ser enviada uma cópia.

## SUMÁRIO EXECUTIVO

A finalidade do presente estudo é documentar o debate parlamentar quanto às condições sociais e laborais dos condutores profissionais no setor do transporte rodoviário de carga, oferecendo uma visão geral da legislação da UE relevante neste domínio e um resumo das conclusões obtidas através de uma consulta que envolveu partes interessadas (sindicatos) e condutores de alguns Estados-Membros.

O estudo apresenta uma análise aprofundada das questões e tendências mais urgentes que afetam as condições sociais e laborais dos condutores profissionais. Procura identificar fatores aos quais deve ser prestada mais atenção, a fim de implementar uma estratégia de aplicação eficaz que garanta um maior respeito dos direitos sociais dos condutores, o que garante, por sua vez, que tenham melhores condições de vida e de trabalho. A este respeito, o presente estudo proporciona ao debate uma base factual atualizada e apresenta conclusões e recomendações, formuladas pelos autores no seu estudo anterior para o Parlamento Europeu, sobre a aplicação da legislação social da UE no setor do transporte rodoviário profissional<sup>1</sup>.

### **Legislação da UE com impacto nas condições sociais e laborais dos condutores**

O estudo descreve o quadro legislativo atual da UE que rege os aspetos sociais (tempo de trabalho, tempo de condução e períodos de repouso) e o acesso ao mercado do setor do transporte rodoviário de carga (o pacote dos transportes rodoviários), tendo em consideração a lógica dos desenvolvimentos da legislação, ocorridos a nível europeu nestes dois domínios.

Considerando o carácter móvel e internacional das operações de transporte rodoviário de carga, o estudo examinou outras leis da UE que, apesar de não concebidas originária e especificamente para o setor do transporte rodoviário de carga, têm um forte impacto nas condições sociais e laborais.

### **Condições sociais e laborais dos condutores: avaliação**

O núcleo do estudo incide sobre a avaliação das condições sociais e laborais dos condutores. A análise dependeu, em grande parte, das conclusões do processo de consulta que visou as partes interessadas relevantes (sindicatos nacionais e duas associações à escala europeia) e condutores. O resultado é informação, tanto qualitativa como quantitativa, sobre as questões que afetam mais diretamente o ambiente de trabalho e o nível de vida dos condutores profissionais.

Desde o início do processo de liberalização nos anos 90, o setor do transporte rodoviário de carga registou algumas mudanças radicais. A cada vez maior abertura do mercado europeu constituiu o principal fator que modificou não só a forma como o setor do transporte rodoviário de carga estava organizado e estruturado até aí, mas também a natureza e os custos dos serviços oferecidos. Estas mudanças acentuaram-se ainda mais após o alargamento da UE a 12 novos Estados-Membros, em duas etapas, em 2004 e 2007.

Como revelou o estudo, o processo de liberalização não foi acompanhado, no entanto, por um processo de harmonização social em termos de condições de emprego e de trabalho.

---

<sup>1</sup> Infracitado, ver nota 8.

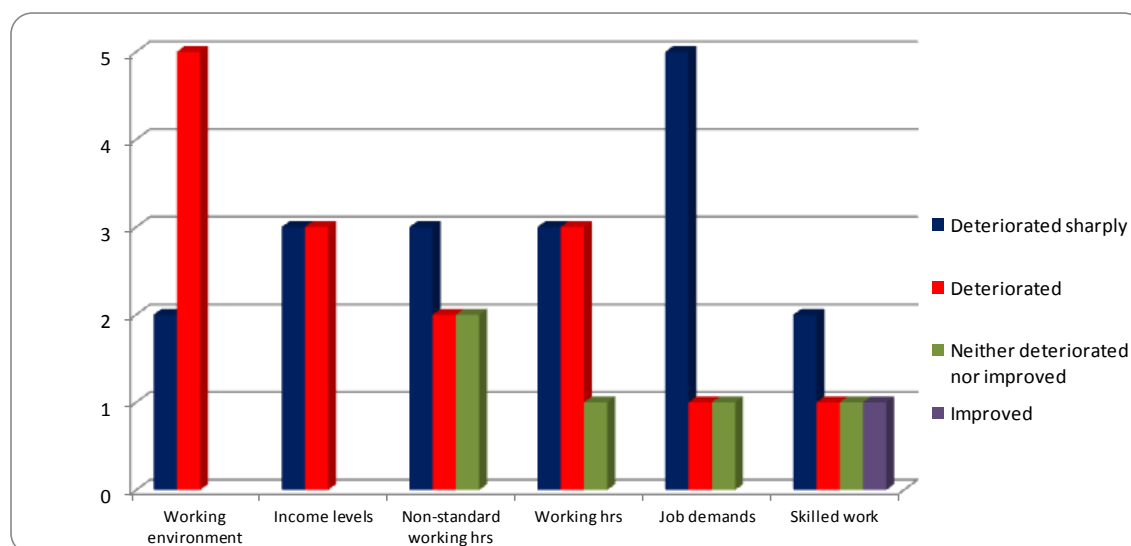
Pelo contrário, estas seguem uma tendência descendente generalizada e acentuada, no que se refere tanto a condutores profissionais residentes como não-residentes<sup>2</sup>.

Continuam a existir, entre os Estados-Membros da UE, grandes diferenças nas estruturas laborais e sociais do mercado, assim como na eficácia dos mecanismos de fiscalização. Estas disparidades criam lacunas que podem fazer com que empresas de transportes sejam encorajadas a optarem por práticas de concorrência desleal e de dumping social (como por exemplo «empresas-apartado», recurso à utilização de condutores que alegam, falsamente, trabalharem por conta própria, assim como regimes de emprego baseados no desempenho), em vez de criarem oportunidades de crescimento social e económico.

Estas práticas desleais são sintomáticas de um declínio mais geral dos padrões da profissão de condutor, ou seja, uma deterioração do ambiente de trabalho e regressões no tocante a níveis de rendimento, equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, exigências do trabalho e níveis de vida. No entanto, é de salientar que as práticas desleais e os abusos acima referidos contribuem também, de forma significativa, para a acentuada precariedade das condições de vida e de trabalho dos condutores, como comprovado pelas conclusões da consulta e os exemplos apresentados no presente estudo referentes a alguns Estados-Membros.

Estas conclusões são corroboradas pelos comentários das partes interessadas e dos condutores. Como demonstrado pelos dados recolhidos, as partes interessadas consideram, nomeadamente, que o **ambiente de trabalho** (incluindo um nível mais elevado de discriminação entre condutores da UE-15 e da UE-12), as **exigências do trabalho** (ou seja, maior grau de flexibilidade em termos de tarefas assim como maior número de atividades não relacionadas com condução) e os **níveis de rendimento** (ou seja, queda contínua dos níveis de salário dos condutores) são as componentes sociais do setor do transporte rodoviário de carga que mais se deterioraram nos últimos cinco anos.

**Figura n.º 1: Elementos que mais se deterioraram nos últimos cinco anos**



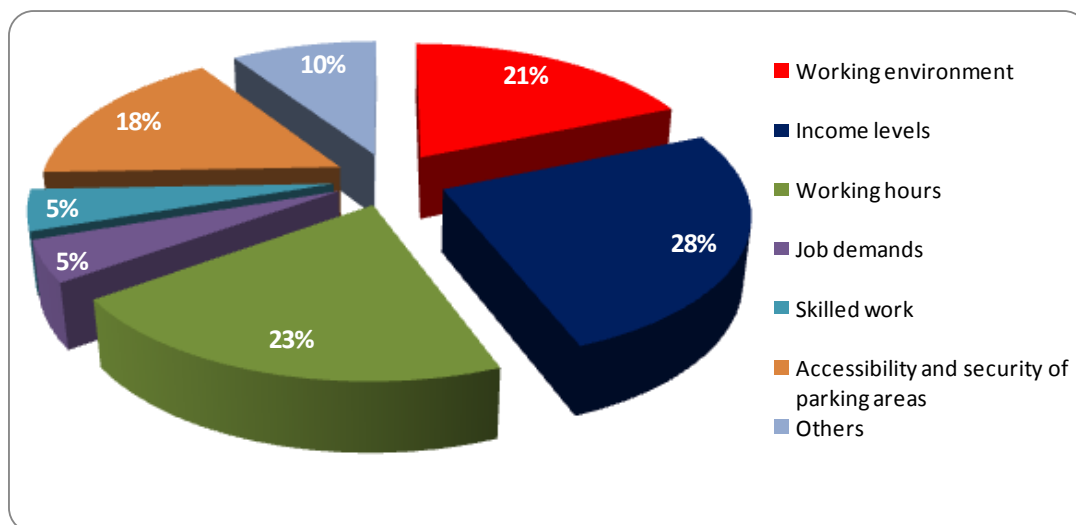
Fonte: Compilação dos autores.

Os condutores fazem eco da interpretação e do ponto de vista das partes interessadas, colocando uma ênfase particular na redução dos níveis de salários, seguida de um aumento do número de horas de trabalho, de uma degradação do ambiente de trabalho e da falta de

<sup>2</sup> Os condutores não-residentes são condutores que trabalham a partir de um país que não o seu.

acessibilidade e de segurança das zonas de estacionamento. Os condutores da UE-15 são particularmente afetados por esta tendência decrescente, principalmente devido ao recurso, como alegam, por parte das empresas de transporte, a pessoal mais barato da Europa de Leste

**Figura n.º 2: Avaliação, por parte dos condutores, dos aspetos que mais se deterioraram nos últimos cinco anos**



Fonte: Compilação dos autores.

Segundo as partes interessadas, a fiscalização é um domínio particularmente problemático no qual seria desejável encorajar a intervenção da UE, a fim de implementar mecanismos de controlo mais eficazes, nos Estados-Membros, das empresas responsáveis por práticas ilegais ou desleais de emprego. É necessário, neste domínio, um maior grau de harmonização de práticas de fiscalização, sanções e penalidades, em todos os Estados-Membros da UE, de modo a superar o atual quadro, no qual as normas de fiscalização diferem grandemente ou a fiscalização não tem a mesma prioridade em todos os países da UE.

**Quadro 1: Outras questões críticas identificadas pelas partes interessadas a respeito das condições sociais e laborais no setor do transporte rodoviário de carga<sup>3</sup>**

Questão	Grau de importância
Regimes de emprego ilegal/desleal resultantes em dumping social (incluindo «empresas-apartado»)	*****
Falta de fiscalização e de controlos	*****
Harmonização social nos 27 Estados-Membros longe de ser concluída	****

<sup>3</sup> Os valores do «grau de importância» foram definidos qualitativamente pelos autores do estudo com base no grau de importância para intervenção legislativa. Estes valores não refletem uma interpretação da importância de cada elemento, mas sim o grau de prioridade da ação futura. Uma vez que a legislação relativa ao tempo de condução e aos períodos de repouso é, fundamentalmente, respeitada e aplicada, em certa medida, a necessidade de uma intervenção suplementar nestes domínios é menos urgente, em comparação com outras questões identificadas por condutores e partes interessadas.

Questão	Grau de importância
Operações ilegais de cabotagem	****
Qualidade das instalações especializadas e de repouso	***
Tempo de condução e períodos de repouso	**

**Fonte:** Compilação dos autores com base nas conclusões da consulta às partes interessadas.

### Conclusões principais

A implicação de tal raciocínio, assim como a principal conclusão do presente estudo, é que a direção na qual o mercado do transporte rodoviário de carga evoluiu, desde o início do processo de liberalização nos anos 90, não resultou na convergência entre maior concorrência e um processo paralelo de harmonização social nos Estados-Membros da UE, no tocante às condições de emprego e de trabalho dos trabalhadores dos transportes rodoviários de carga.

As diferenças em termos de estruturas laborais e sociais do mercado entre os países da UE continuam a ser significativamente amplas e, face, nomeadamente, a mecanismos de fiscalização fracos e ineficazes, tal poderá levar empresas de transporte sem escrúpulos a adotar práticas de concorrência desleal e de dumping social. Este fator contribui para a tendência atual de nivelamento por baixo de que sofre o setor do transporte rodoviário de carga.

Mais uma vez, a fiscalização continua a ser uma medida fundamental, através da qual o objetivo de condições de trabalho harmonizadas pode ser conseguido, juntamente com uma interpretação e uma aplicação comuns dos regulamentos relevantes, apoiadas por uma definição mais uniforme das violações e das penalidades associadas.

### Síntese das recomendações

As conclusões do presente estudo fundamentam determinadas recomendações que podem proporcionar alguma orientação, em domínios específicos onde são necessárias mais melhorias das condições sociais e laborais dos condutores profissionais. Assim, os autores recomendam que seja prestada especial atenção às seguintes medidas:

- **Reforçar os mecanismos de fiscalização nos Estados-Membros.** Este reforço exigiria um aumento dos mecanismos de controlo e de fiscalização existentes e uma melhoria da respetiva eficácia, e poderia incluir a elaboração de uma diretiva *ad hoc* de fiscalização para apoiar a aplicação dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e 1072/2009. Além disso, as medidas de fiscalização podem visar as leis laborais e sociais no setor do transporte rodoviário de carga, tais como o Regulamento (CE) n.º 593/2008 (regulamento Roma I), por exemplo mediante controlos conjuntos por parte das autoridades de fiscalização rodoviária e das autoridades laborais.
- **Introduzir avaliações do impacto da fiscalização.** Estas avaliações poderiam ser introduzidas com o intuito de reforçar significativamente a vertente de fiscalização da legislação da UE, encorajando, simultaneamente, os Estados-Membros a assumirem as suas responsabilidades neste domínio. Deveriam acompanhar cada proposta legislativa a fim de avaliar e de quantificar o impacto que as medidas aplicadas teriam na capacidade para fazer cumprir a proposta após a entrada em vigor da legislação CE.

- **Introduzir mecanismos de informação sobre a aplicação da Diretiva 96/11/CE relativa ao destacamento de trabalhadores.** A eficácia da fiscalização pode ser reforçada se for apoiada por dados e informações, constantemente atualizados, sobre o estado da execução das várias normas. Pode ser o caso da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores, através da inclusão no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 de uma disposição sobre um mecanismo de informação, que exija que cada Estado Membro informe a Comissão quanto à aplicação da Diretiva 96/71/CE, e o caso da planeada diretiva relativa à fiscalização do destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços - cuja proposta<sup>4</sup> está a ser debatida atualmente em primeira leitura no PE.
- **Melhorar a cooperação entre Estados-Membros e entre as diferentes autoridades de um mesmo Estado-Membro.** Esta melhoria poderia ser conseguida facilitando os intercâmbios de informação e de práticas de excelência, promovendo a formação de agentes de fiscalização e apoiando programas de formação concertados. Além disso, poderá também incluir o alargamento das competências do organismo de ligação intracomunitária criado pela Diretiva 2006/22/CE.
- **Alargar a aplicação das regras sobre a cabotagem à Diretiva 96/71/CE.** Para tal, poderá ser necessário alterar o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, a fim de suprimir exceções e de tornar as regras sobre a cabotagem mais facilmente aplicáveis.
- **Criação de um registo europeu das empresas de transporte.** Este registo poderia incluir uma lista negra das empresas consideradas responsáveis por práticas ilegais ou desleais. Poderia ser incluído no sistema de classificação de risco que os Estados-Membros são obrigados a introduzir a respeito das empresas que violem as regras da UE sobre tempo de condução e períodos de repouso.

Para além das sugestões acima apresentadas, são propostas recomendações suplementares, que visam continuar o trabalho de acompanhamento e de análise comparativa das zonas de estacionamento (inclusivamente inquéritos bianuais para medir as opiniões e perceções dos condutores profissionais quanto à sua profissão e condições de trabalho e de vida) e implementar campanhas de sensibilização e de informação destinadas a informar os condutores sobre zonas de estacionamento facilmente acessíveis, de boa qualidade e seguras. Estas campanhas devem também abordar o persistente desequilíbrio de género no setor do transporte rodoviário de carga.

---

<sup>4</sup> PE, Comissão EMPL, Relatório (2012/0061(COD)) (Relatora: Deputada Danuta Jazlowiecka).