



2015/2255(INI)

8.4.2016

PARECER

da Comissão dos Transportes e do Turismo

dirigido à Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais

sobre o «dumping» social na União Europeia
(2015/2255(INI))

Relator de parecer: Jens Nilsson

SUGESTÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

- A. Considerando que, no sector dos transportes, a segurança, a proteção dos passageiros e as condições de trabalho adequadas são, em grande medida, indissociáveis;
- B. Considerando que a criação de um espaço único europeu dos transportes foi confirmada como objetivo final do Livro Branco de 2011 sobre os transportes;
- C. Considerando que o sector dos transportes é a espinha dorsal do mercado único da UE, paralelamente à livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas e ao direito de estabelecimento e que o princípio de não discriminação implica que o trabalho igual, a igualdade de direitos e a concorrência leal devem estar no cerne do bom funcionamento do mercado único;
- D. Considerando que as medidas adotadas a nível da UE no sector do transporte rodoviário devem ter como objetivo, acima de tudo, melhorar a aplicação e execução do regime existente e serem proporcionais à dimensão dos problemas;
- E. Considerando que quaisquer alterações à legislação sobre as condições sociais e laborais deve respeitar as liberdades fundamentais da UE e não deve restringir a concorrência leal baseada em vantagens competitivas objetivas, nem criar mais encargos administrativos e custos adicionais para as empresas de transporte, em especial para as PME;
- F. Considerando que os transportes, nomeadamente os transportes internacionais e a cabotagem, não são abrangidos pela Diretiva relativa ao Destacamento de Trabalhadores (Diretiva 96/71/CE) e que há que estar atento à declaração comum da Comissão e dos Estados-Membros a este respeito (10048/96 ADD 1);
- G. Considerando que as irregularidades que distorcem a concorrência leal no sector dos transportes devem ser abordadas com celeridade através de uma interpretação coerente, da aplicação uniforme e de uma execução mais rigorosa da legislação em vigor, assim como de uma maior cooperação transfronteiras, no respeito do princípio da subsidiariedade;
 - 1. Reitera que não existe uma definição clara e universalmente aceite de «dumping social» mas que existem várias interpretações diferentes desta expressão, o que é suscetível de criar confusões; considera necessário reinterpretar o conceito de «dumping social»; recorda que o conceito de «dumping» no âmbito da política comercial é diferente do conceito utilizado no contexto dos transportes e, mais geralmente, do trabalho;
 - 2. Relembra que a expressão «dumping social» é, com frequência, usada de forma errónea de forma a incluir medidas protecionistas que podem provocar a fragmentação do mercado comum da UE;
 - 3. Exorta os Estados-Membros a aplicarem de forma plena, eficaz e não discriminatória todas as partes a legislação social relativas ao sector dos transportes e a aumentarem o

número de controlos, em especial no que se refere ao tempo de condução e de descanso; Insta a Comissão e as autoridades competentes a acompanharem mais de perto a execução, designadamente no que diz respeito à cooperação transfronteiriça, à interpretação e à aplicação adequada da legislação em vigor, para colmatar as lacunas legislativas existentes e a utilização abusiva das legislações nacionais visando obstar à livre circulação de trabalhadores, nomeadamente no que toca às medidas protecionistas e a barreiras injustificadas; sublinha que não deve haver contradição entre a aplicação adequada da legislação em matéria de transportes e a legislação em matéria de concorrência leal, livre circulação e liberdade de estabelecimento; exorta a Comissão a harmonizar a realização de controlos e a sancionar a insuficiência ou a ausência de controlos efetuados pelos Estados-Membros;

4. Salienta que a identificação precisa dos problemas no sector dos transportes da UE constitui uma condição para outras iniciativas legislativas a nível da UE ou a nível nacional e que qualquer problema no mercado de transportes da UE deve ser resolvido através de uma abordagem específica que não prejudique as empresas que operam de forma honesta;
5. Salienta que as eventuais propostas legislativas para o sector dos transportes têm de ser fundamentadas, proporcionadas e assentes em análises pormenorizadas e dados objetivos, de modo a garantir que as soluções propostas reforcem o desenvolvimento de um sector dos transportes eficiente e competitivo;
6. Reconhece o potencial de crescimento económico sustentável e, por conseguinte, de criação de emprego nos sectores dos transportes e do turismo da UE; está firmemente persuadido de que o emprego no sector dos transportes da UE deverá ser mais atraente para as gerações futuras num sector que carece de novos profissionais; considera, em particular, que a participação das mulheres e dos jovens deve ser encorajada; salienta que a formação dos trabalhadores, sempre que pertinente, deve incluir informações de base sobre os seus direitos, previstos na legislação da UE;
7. Insta a Comissão a assegurar que as propostas relativas à abertura dos serviços em todos os mercados dos transportes seja acompanhada de uma aplicação adequada da legislação social da UE, com medidas de apoio para evitar as disparidades de condições sociais entre os vários Estados-Membros; salienta que a abertura dos mercados dos transportes não deve conduzir à deterioração das condições de que beneficiam os trabalhadores ou resultar em serviços de menor qualidade, práticas comerciais desleais, na criação de monopólios ou na distorção da concorrência leal no que respeita à proteção social dos trabalhadores no sector dos transportes;
8. Insta a Comissão e os Estados-Membros a apoiarem o reforço do diálogo social no sector dos transportes e da logística;
9. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para combater as atividades ilegais, empresas de fachada e práticas empresariais desleais, como os contratos atípicos, de molde a garantir a proteção social dos trabalhadores e a segurança jurídica para as empresas, através de uma aplicação mais rigorosa; urge os Estados-Membros a assegurarem normas mínimas adequadas para os trabalhadores dos transportes;

10. Insta a Comissão a velar por que os trabalhadores do sector europeu dos transportes e do turismo não residentes na UE também cumpram os requisitos de segurança aplicáveis por força do Direito da UE;
11. Exorta vivamente a Comissão e os Estados-Membros, no que diz respeito ao Regulamento relativo à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) e a outra legislação pertinente, a apoiarem como modelo normalizado os contratos de trabalho diretos e a limitarem o recurso aos contratos de trabalho atípicos;
12. Solicita uma intensificação dos controlos relativos à aplicação do tempo de trabalho e de descanso no sector dos transportes; apela à melhoria dos dispositivos de monitorização e à introdução em tempo útil do tacógrafo inteligente para utilização profissional, com o objetivo de assegurar a aplicação correta, eficiente e não discriminatória da legislação em vigor pelos Estados-Membros, sem criar encargos administrativos indevidos; solicita à Comissão que avalie a necessidade da criação de um «ficheiro de operador eletrónico e integrado» para todos os titulares de uma licença comunitária, com o objetivo de recolher todos os dados pertinentes sobre a transportadora, o veículo e o condutor identificados durante os controlos rodoviários;
13. Sublinha a necessidade de a Comissão tratar os aspetos sociais e de segurança como uma prioridade fundamental do pacote rodoviário, designadamente as medidas para melhorar a clareza jurídica e facilitar a liberdade de prestação de serviços de transporte em toda a UE, assegurando, ao mesmo tempo, a correta aplicação e execução pelos Estados-Membros das regras que regem as condições de trabalho e os direitos sociais, e tendo em consideração o nível de desenvolvimento do sector dos transportes no Estado-Membro em que a empresa está estabelecida, bem como o nível de produtividade do trabalho do sector; realça a necessidade de controlos para apurar devidamente em que Estado-Membro um operador rodoviário e os seus trabalhadores efetuam, de facto, o seu trabalho e qual a legislação social nacional que deve, por conseguinte, ser aplicável;
14. Insta a Comissão a elaborar propostas para as próximas iniciativas destinadas aos transportes rodoviários que permitam uma delimitação mais eficaz entre liberdade de prestação de serviços e a liberdade de estabelecimento, com o objetivo de assegurar que as atividades sejam de natureza temporária no Estado-Membro em que a empresa não esteja estabelecida e para garantir que os trabalhadores estejam cobertos pela legislação do país no qual têm o seu local de trabalho habitual ou exercem a maior parte da sua atividade profissional;
15. Incita a Comissão a aplicar, de uma forma coletiva, aos trabalhadores móveis do sector dos transportes rodoviários o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 593/2008 (Roma I), de acordo com a interpretação que lhe foi dada pelo acórdão do TJUE no processo Koelzsch (C-29/10 – Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 15 de Março de 2011);
16. Exorta os Estados-Membros que disponham de um sistema de portagens a disponibilizarem os dados recolhidos nas portagens às autoridades de controlo para efeitos de análise, de modo a que as operações de cabotagem possam ser controladas de uma forma mais eficaz;
17. Apela à criação de áreas de estacionamento seguras e à melhoria do seu nível de qualidade

e higiene;

18. Insta a UE e os Estados-Membros a cooperarem além-fronteiras em matéria de informações sobre a aplicação da legislação, de molde a dar às autoridades de controlo o acesso aos dados inseridos nos registos eletrónicos nacionais dos Estado-Membros e no Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR) e a consolidar a lista das infrações que implicam a perda de idoneidade dos operadores de transporte rodoviário, nela incluindo, designadamente, o incumprimento de toda a legislação pertinente da UE; salienta que a responsabilidade pela violação da legislação cabe a quem dá ordens aos empregados;
19. Rejeita uma nova liberalização da atividade de cabotagem enquanto a aplicação do atual quadro jurídico não tiver sido reforçada; encoraja a Comissão a propor regras melhoradas para assegurar uma melhor execução e facilitar o acompanhamento; insta a Comissão a rever a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros, para eliminar práticas desleais, e solicita a adoção de medidas adicionais para cumprir a legislação social relativa ao transporte combinado;
20. Solicita à Comissão que coordene e reforce a cooperação entre as autoridades nacionais no que toca à legislação aplicável aos transportes rodoviários, nomeadamente através do intercâmbio de informações e de outros esforços destinados a apoiar a aplicação da legislação e a assegurar condições de concorrência equitativas para os operadores; observa que a aplicação da legislação neste sector é, sobretudo, da responsabilidade dos Estados-Membros; urge os Estados-Membros a cooperarem mais estreitamente com a *Euro Contrôle Route* e a rede TISPOL, para melhorar a execução da legislação da UE em matéria de transporte rodoviário, assegurando a sua aplicação coerente e adequada;
21. Convida a Comissão a ponderar a criação de uma agência europeia dos transportes rodoviários, para assegurar a adequada aplicação da legislação da UE e promover a normalização e a cooperação entre todos os Estados-Membros no que se refere ao transporte rodoviário;
22. Insta a Comissão a investigar, em conjunto com o Europol, a dimensão da fraude relacionada com os documentos de transporte e as cartas de condução na UE e a tomar medidas em função dos resultados das investigações;
23. Considera que a possível criação de uma agência europeia dos transportes rodoviários, ou de um outro organismo responsável pela inspeção laboral transfronteiras, deve ser precedida de uma avaliação pormenorizada das regras existentes e das atuais possibilidades de potenciais melhorias, no pleno respeito pelo princípio da subsidiariedade e pela repartição de competências neste domínio entre a UE e os Estados-Membros;
24. Reconhece que há que reforçar a cooperação entre os Estados-Membros no domínio da execução; considera, neste contexto, que as atividades desenvolvidas no âmbito da *Euro Contrôle Route* e de iniciativas como o projeto CLOSER constituem meios adequados para abordar o objetivo de melhoria da execução;
25. Salienta que a dimensão social da Estratégia da Aviação para a Europa da Comissão, publicada em 7 de dezembro de 2015, deve ser reforçada, dado que as boas condições de

trabalho e a qualidade do emprego estão diretamente relacionadas com a manutenção da segurança e da proteção, tanto dos passageiros, como do pessoal; sublinha, além disso, neste contexto, a necessidade de a Comissão e de os Estados-Membros acompanharem e assegurarem o devido cumprimento da legislação social nacional e dos acordos coletivos aplicáveis às companhias aéreas com bases operacionais em território da UE; recorda, neste contexto, a relação entre as normas sociais, ambientais, a qualidade do serviço e a segurança; reconhece a importância de estabelecer um nível mínimo de formação dos técnicos de manutenção nos sectores da aviação civil; solicita que a Comissão proponha uma revisão do Regulamento n.º 868/2004 e que analise as causas da sua não aplicação;

26. Insta a uma melhoria do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 para assegurar a aplicação vinculativa da legislação nacional em matéria de trabalho às companhias aéreas com bases operacionais na UE e para melhorar a definição e o conceito de «local de atividade principal», e ainda, no contexto da coordenação dos sistemas de segurança social e do Direito laboral, para o alinhamento da definição de «base de afetação» para os membros da tripulação, de acordo com o Regulamento (UE) n.º 83/2014 e o Regulamento (UE) n.º 465/2012;
27. Considera que, no sector dos transportes marítimos, a Comissão deve garantir a plena aplicação da legislação social, inclusive a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006; regista as disposições da Comissão relativas aos auxílios estatais para o sector marítimo europeu, que incentivam a inscrição nos registos dos Estados-Membros ou a transferência para esses registos mediante regimes fiscais favoráveis (imposto sobre a tonelagem); exorta a Comissão e os Estados-Membros a analisarem medidas que fomentem o recrutamento e a manutenção de marítimos qualificados baseados na Europa;
28. Sublinha que, sem prejuízo quer do Direito nacional quer da União, incluindo os acordos coletivos celebrados entre os parceiros sociais, as autoridades competentes devem exigir aos prestadores de serviços de transporte escolhidos que criem condições de trabalho para o pessoal com base em normas vinculativas a nível nacional, regional ou local e implementem a Diretiva 2001/23/CE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos;
29. Insta a Comissão (DG Concorrência), juntamente com as autoridades nacionais da concorrência, a controlarem a atividade das companhias de transporte e a avaliarem o cumprimento da legislação em vigor em matéria de concorrência;
30. Exorta a Comissão a elaborar recomendações sobre os requisitos mínimos de formação para todo o pessoal envolvido em operações de segurança no sector ferroviário e a salvaguardar o equilíbrio económico das obrigações de serviço público;
31. Exorta a Comissão, tendo em vista os progressos da tecnologia dos transportes, em particular a emergência dos sistemas de condução completamente automatizados, a analisar, em primeiro lugar, a futura regulamentação dessas tecnologias e, em seguida, a ter em conta o enorme impacto que produzirão no emprego no sector dos transportes;

**RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

Data de aprovação	7.4.2016
Resultado da votação final	+: 34 -: 6 0: 7
Deputados presentes no momento da votação final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Suplentes presentes no momento da votação final	Ivo Belet, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Massimo Paolucci, Marek Plura, Herbert Reul
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	Edward Czesak, Sven Schulze, Marc Tarabella, Isabelle Thomas