COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o artigo 17.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, relativo ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias[1]:

«A Comissão elabora um relatório sobre a situação dos mercados dos transportes rodoviários na Comunidade até ao final de 2013. Deve constar desse relatório uma análise da situação do mercado, nomeadamente uma avaliação da eficácia dos controlos e da evolução das condições de trabalho na profissão, bem como uma avaliação destinada a determinar se a harmonização das regras nos domínios, nomeadamente, da execução e das taxas de utilização das rodovias e da legislação em matéria social e de segurança progrediu de modo a que se possa encarar a prossecução da abertura dos mercados dos transportes rodoviários nacionais, incluindo o mercado de cabotagem.»

O presente relatório responde a esta obrigação. Reúne elementos de prova de diversos estudos[2] e baseia-se em estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias recolhidas pelo Eurostat[3], bem como em informações, fornecidas pelos Estados-Membros, sobre a aplicação das regras sociais[4] ao transporte rodoviário de mercadorias. Baseia-se igualmente no relatório do Grupo de Alto Nível sobre a evolução do mercado do transporte rodoviário de mercadorias da UE, de 19 de junho de 2012[5]. Tem igualmente em conta os resultados da consulta extensa de partes interessadas que teve lugar antes e depois da elaboração do relatório do Grupo de Alto Nível. Por último, segue-se à identificação, pela Comissão, da necessidade de uma

---

1 Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, JO L 300 de 14.11.2009, p. 72-87.

2 Nomeadamente: «*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*» (AECOM 2013); «Desenvolvimento e implementação da cabotagem rodoviária da UE» (Parlamento Europeu 2013); «*Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012*» (OCDE 2013); «Condições sociais e laborais dos condutores profissionais» (Parlamento Europeu 2013).

3 Por motivos de disponibilidade de dados, o presente relatório aborda a evolução do mercado do transporte rodoviário de mercadorias da UE apenas até 2012. Por esse motivo, refere-se sempre à UE-27.

4 Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo aos tempos de condução, pausa e repouso dos condutores profissionais; Diretiva 2006/22/CE, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dessas regras; Regulamento (CEE) n.º 3821/85, relativo a um aparelho de controlo; Diretiva 2002/15/CE, relativa ao tempo de trabalho dos trabalhadores móveis.

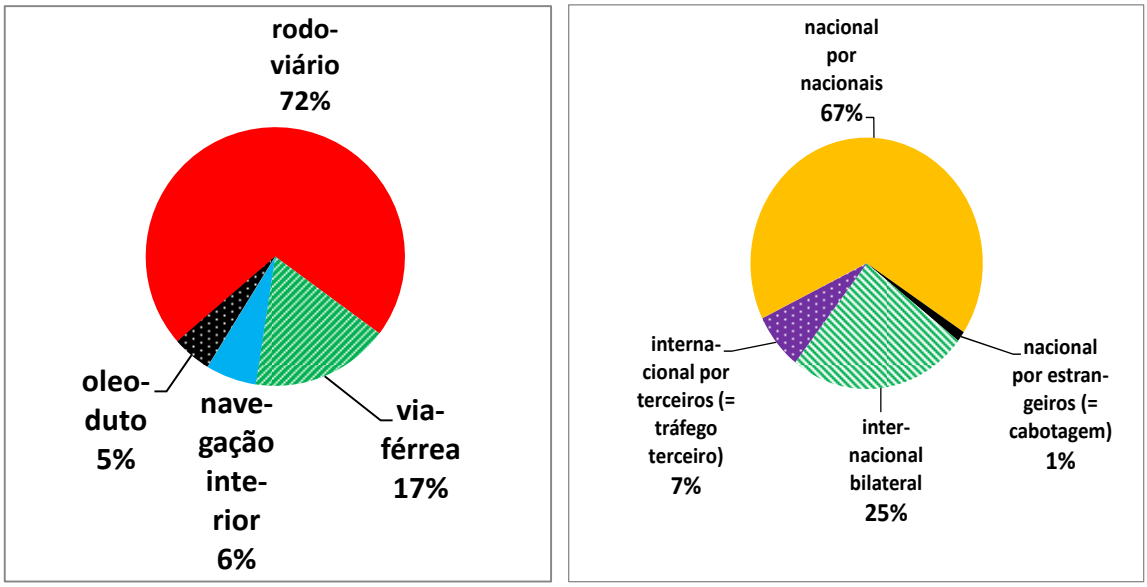
5 Relatório do Grupo de Alto Nível sobre a evolução do mercado do transporte rodoviário de mercadorias da UE, presidido pelo Professor B. T. Bayliss, junho de 2012.

revisão dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 no âmbito do exercício REFIT[6].

2. EVOLUÇÃO DO MERCADO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

2.1. Atividade de transporte rodoviário de mercadorias

O transporte rodoviário de mercadorias é o principal modo de transporte por terra na UE, representando mais de 70 % de todas as atividades de transporte por terra, conforme indica a figura 1. A percentagem do transporte rodoviário no transporte de mercadorias por terra tem-se mantido bastante estável ao longo da última década.



Figuras 1 e 2: Repartição modal do transporte de mercadorias por terra na UE-27 em 2012 (à esquerda); transporte rodoviário de mercadorias na UE-27 em 2012, por tipo de transporte (à direita). Fonte: Eurostat, DG MOVE.

Em 2012, o transporte rodoviário na UE-27 gerou perto de 1,7 biliões de toneladas-quilómetro, cerca de 4 % menos do que em 2004 e cerca de 13 % menos do que no ano recorde de 2007.

As operações de transporte nacional efetuadas por veículos matriculados a nível nacional representam cerca de dois terços de todas as atividades de transporte. As operações de transporte nacional efetuadas por veículos matriculados num outro Estado-Membro (cabotagem) pouco ultrapassam 1 % da atividade total de transporte. A percentagem das operações de transporte internacional aumentou na última década, de 30 % de todas as atividades de transporte rodoviário de mercadorias em 2004 para 33 % em 2012. Este é um sinal do mercado único cada vez mais integrado, na União Europeia. Quatro quintos de todas as atividades de transporte internacional são efetuados por veículos matriculados no Estado-

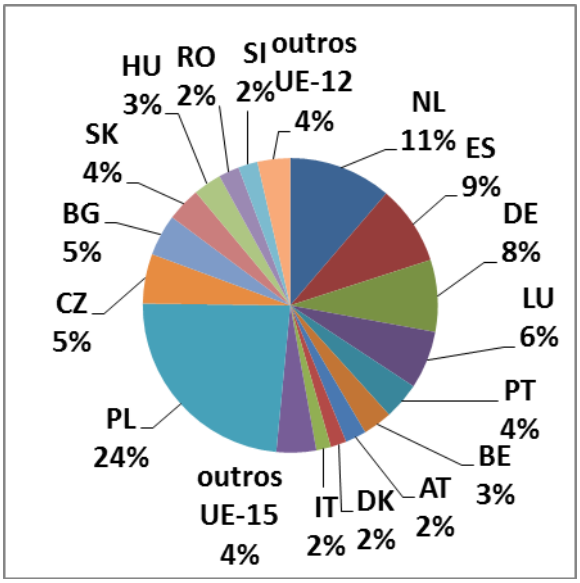
[6] Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT): resultados e próximas etapas, COM(2013) 685 final.

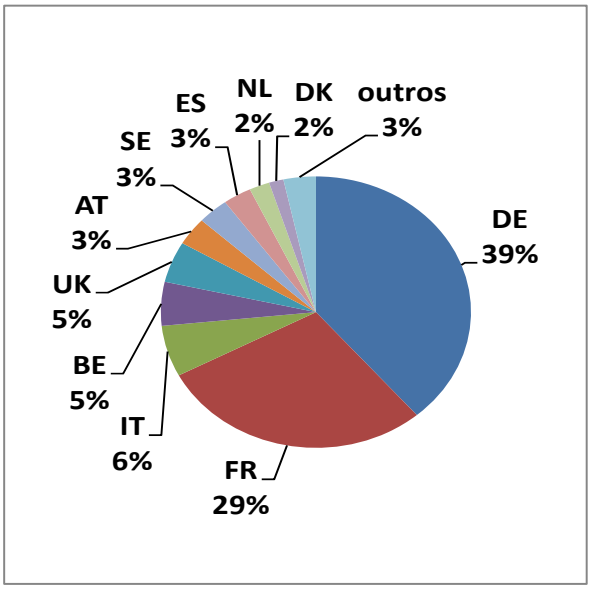
Membro de carga ou no Estado-Membro de descarga. Um quinto destas atividades é efetuado por veículos matriculados num país terceiro (isto é, tráfego terceiro), a comparar com apenas um oitavo em 2004. A percentagem de tráfego terceiro em todas as atividades de transporte rodoviário de mercadorias aumentou de 4 % para 7 % entre 2004 e 2012 (ver também a figura 2).

Com um aumento superior a 80 % entre 2004 e 2012, o tráfego terceiro é o segmento em maior crescimento do mercado do transporte rodoviário de mercadorias. Beneficia do facto de as atividades de transporte internacional estarem totalmente liberalizadas no interior da UE. As atividades de cabotagem também subiram (cerca de 50 %), mas estão ainda num nível relativamente baixo. A cabotagem é definida no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 como «transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento». Há um limite de três operações de cabotagem nos sete dias após um transporte internacional. O forte aumento das atividades de cabotagem deve-se, em parte, ao levantamento, em 2009 e 2012, das restrições transitórias especiais aos transportadores da maioria dos países que aderiram à UE em 2004 e 2007, respetivamente.

Conforme mostram as figuras 3 e 4, em termos absolutos os transportadores da UE-15[7] ainda efetuam a maior parte da cabotagem (51 %), principalmente em Estados-Membros vizinhos do Estado-Membro de matrícula do veículo. Os mais importantes mercados de cabotagem são mercados de transporte de grandes dimensões e com localização central (Alemanha, França). Em sete dos dez principais Estados-Membros de cabotagem, a maior parte da cabotagem é efetuada por veículos matriculados num país da UE-15. Os transportadores da UE-12 são obrigados a efetuar relativamente mais atividades de transporte fora do seu mercado interno, uma vez que os seus mercados nacionais de transporte rodoviário de mercadorias são bastante reduzidos. Por si só, a França dispõe de mais atividade nacional de transporte rodoviário de mercadorias do que todos os 12 Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007 em conjunto.

[7] UE-15 refere-se aos Estados-Membros da UE antes de 1 de maio de 2004; os Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007 estão incluídos na UE-12.





Figuras 3 e 4: Cabotagem na UE em 2012, segundo origem do veículo (à esquerda) e por país de acolhimento (à direita). Fonte: Eurostat, DG MOVE.

Cerca de 15 % da atividade total de transporte rodoviário de mercadorias em 2012 referem-se a transporte por conta própria e os restantes 85 % a transporte por conta de outrem. As atividades de transporte por conta de outrem são as realizadas pelo setor do transporte rodoviário de mercadorias na UE, tal como definido nas estatísticas das empresas, enquanto os transportes por conta própria são realizados por outros setores económicos para os seus próprios fins. As operações por conta própria são mais importantes no domínio do transporte nacional do que no do transporte internacional.

Regra geral, as operações por conta própria não são acessíveis aos operadores ativos na cabotagem ou no tráfego terceiro. Neste contexto, apenas as operações por conta de outrem são pertinentes. Por conseguinte, a taxa de penetração da cabotagem só contempla o segmento de mercado relativo ao transporte por conta de outrem. Os dados do Eurostat indicam que, em média, os veículos estrangeiros representavam 2,5 % do total do mercado nacional dos transportes por conta de outrem na UE-27 em 2012, enquanto os veículos nacionais representavam os restantes 97,5 %.

Apesar de ter sido sugerido que os dados do Eurostat subestimam os níveis reais de cabotagem, os relatórios de execução dos Estados-Membros não revelam níveis elevados de cabotagem não detetada (ver secção 4.2.). Além disso, as estatísticas do Eurostat são os dados mais amplos e comparáveis de que se dispõe, uma vez que resultam de uma recolha de dados oficial realizada pelos serviços nacionais de estatística e comunicada ao Eurostat segundo normas aprovadas.

2.2. Estrutura empresarial e emprego

O mercado do transporte rodoviário de mercadorias na UE é composto por cerca de 600 000 empresas, principalmente pequenas empresas, com uma dimensão média de quatro trabalhadores cada uma. Este número tem-se mantido estável nos últimos anos: 80 % das

empresas têm menos de 10 trabalhadores e 99 % menos de 50. O setor do transporte rodoviário de mercadorias empregava cerca de três milhões de pessoas em 2011. Note-se que estes valores só abrangem as empresas e pessoas ativas no transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem; as que efetuam transporte por conta própria não estão incluídas. Uma tendência a longo prazo mostra que os transitários e integradores (isto é, uma pessoa ou empresa que organiza expedições para terceiros) desempenham um papel crescente na organização destes movimentos.

Durante a recessão económica, as margens de lucro sofreram uma contração no setor da logística, bem como no setor do transporte rodoviário de mercadorias. As operações menos rentáveis são cada vez mais subcontratadas a pequenas empresas, fazendo aumentar o número de elos na cadeia logística[8]. Muitas empresas de transporte são consideradas vulneráveis do ponto de vista financeiro (até um terço das empresas francesas de transporte rodoviário de mercadorias, de acordo com o Banque de France[9]).

No entanto, os obstáculos relativamente ténues para iniciar uma empresa de transporte resultam em que as empresas que saem do mercado frequentemente voltam a entrar ou são substituídas por novas empresas. Apesar do contexto económico desfavorável, o número de licenças comunitárias emitidas, por exemplo em Espanha, aumentou entre 2010 e 2012 (de perto de 26 000 no final de 2010 para mais de 27 000 no final de 2012), demonstrando a natureza resistente do setor, que parece adaptar-se rapidamente à mudança e à evolução económica.

Certas partes interessadas[10] alegaram que a concorrência criada por transportadores dos Estados-Membros que possuem custos mais baixos e que operam em mercados nacionais através de cabotagem conduziu a perdas de postos de trabalho. Esta alegação não é apoiada pelos dados disponíveis em matéria de emprego no setor. O emprego no setor do transporte rodoviário aumentou entre 2005 e 2011, com alguma redução entre 2009 e 2010. Apesar de ser necessária mais investigação sobre o grau de perda de postos de trabalho a nível dos Estados-Membros, uma primeira conclusão indicaria que estas reduções estão ligadas à crise económica, em combinação com a elevada média de idades dos condutores. Em 2011, os números relativos ao emprego no setor do transporte rodoviário da UE-27 recuperaram os níveis anteriores à crise. Por conseguinte, não existem provas objetivas de que as operações de cabotagem, que representam uma percentagem muito reduzida do transporte nacional, tenham tido um impacto notável no emprego dos condutores de camiões.

8 *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, AECOM, 2013.

9 *Panorama économique et financier du transport routier en France*, Banque de France, 2012.

10 Por exemplo, a FET (Federação Europeia dos Transportes), a DTL (Associação Dinamarquesa de Transportes e Logística) e a FNTR (Federação Nacional francesa do Transporte Rodoviário).

2.3. Evolução da produtividade

2.3.1. Produtividade do trabalho

Tal como indica o quadro 1, a produtividade do trabalho no setor dos transportes terrestres é inferior à média da economia total e a mais baixa de todos os modos de transporte. Este é também o único modo de transporte em que a produtividade do trabalho está em decréscimo. Seriam necessárias informações mais pormenorizadas sobre os níveis de produtividade no setor do transporte rodoviário de mercadorias. Além do mais, é necessária investigação adicional para determinar o impacto da concorrência nos níveis de produtividade do trabalho no transporte rodoviário de mercadorias. Estudos realizados em diversos setores mostram que, na generalidade da economia, a produtividade do trabalho é mais elevada em segmentos abertos à concorrência internacional (no presente caso, o transporte internacional) do que naqueles que estão, em grande medida, fechados à concorrência internacional (neste caso, o transporte nacional). Os níveis de produtividade podem ser até 15 % mais baixos nos setores não abertos à concorrência internacional[11]. Por conseguinte, a abertura dos mercados nacionais de transporte rodoviário de mercadorias à concorrência internacional poderia trazer ganhos de produtividade semelhantes.

Na sua maioria, os Estados-Membros registaram uma quebra da produtividade no rescaldo da crise económica. Este fenómeno é consistente com a evolução da economia da UE durante esse período. Numa recessão, os resultados económicos diminuem mais rapidamente do que o emprego, conduzindo a uma quebra da produtividade. A economia da UE no seu conjunto registou um aumento muito baixo na produtividade (0,6 %) durante o período de 2008-2011[12]. Continuam a existir diferenças notórias entre os Estados-Membros no que se refere aos níveis de produtividade do trabalho, acompanhando as diferenças nos níveis de preços dos mesmos Estados-Membros.

[11] *Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?*, Produktivitets Komissionen, 2013

[12] *Employment and Social Developments in Europe 2012*, Comissão Europeia.

		Transportes terrestres	Transportes marítimos	Transportes aéreos	Armazenagem, atividades auxiliares	Setor dos transportes	Economia total
Produtividade do trabalho, 2010	**EUR por pessoa empregada**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Crescimento médio anual da produtividade do trabalho, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Quadro 1: Produtividade do trabalho no setor dos transportes e na economia total. Fonte: Contas nacionais do Eurostat e estatísticas estruturais das empresas.

2.3.2. Produtividade dos veículos

Devido aos desequilíbrios nos fluxos de transporte e nas práticas de logística, um certo grau de circulação em vazio (isto é, sem carga) é uma parte inevitável do transporte rodoviário de mercadorias. Tendo em conta os seus efeitos indesejáveis no consumo de combustível, nas emissões de CO_2 e nos custos, a circulação em vazio deve ser reduzida tanto quanto possível. Os níveis de circulação em vazio diminuíram ligeiramente ao longo dos últimos anos, graças a um lento acréscimo de eficiência na organização das atividades de transporte. Não obstante, em 2012, quase um quarto (23,2 %) de todos os veículos-quilómetro de veículos pesados de mercadorias na UE envolveram um veículo vazio[13]. Embora não haja provas estatísticas fiáveis relativas ao nível de carga de outros veículos, é expectável que os veículos parcialmente carregados também sejam frequentes.

Os níveis de circulação em vazio mantêm-se elevados nas atividades de transporte nacional. A taxa de circulação em vazio dos transportadores nacionais que efetuam transporte nacional é ligeiramente superior a 25 %. No entanto, no caso dos camiões estrangeiros que efetuam viagens nacionais num Estado-Membro distinto do Estado-Membro de matrícula, esta taxa é de cerca de 50 %. Os veículos especializados (por exemplo, transporte em camiões frigoríficos, transporte de líquidos em tanques ou transporte especial de resíduos) estão muitas vezes parcialmente carregados ou vazios, devido à dificuldade em arranjar viagens de ida e volta para expedições especializadas. No entanto, as viagens de cabotagem envolvem,

[13] A presente secção baseia-se em valores recolhidos pelo Eurostat. No entanto, as medições dos fatores de carga dos veículos rodoviários podem variar, consoante o tipo de carga transportada. Os fatores de carga também são limitados por fatores externos, como as massas e dimensões máximas do veículo. Ver também: *Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren*, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

normalmente, carga geral transportada em reboques ou contentores com cortina lateral. Por conseguinte, o elevado nível de circulação em vazio não se deve, provavelmente, à dificuldade em encontrar carga para a viagem de retorno, que está mais facilmente disponível no transporte geral. Os operadores de transporte parecem, por isso, limitados pelas restrições aplicáveis às operações de cabotagem e incapazes de organizar as suas operações de transporte de forma eficiente.

Uma análise dos níveis de circulação em vazio em diversos segmentos de mercado mostra que os segmentos expostos à concorrência, nomeadamente o transporte internacional (tráfego terceiro e transporte rodoviário internacional bilateral), têm níveis de circulação em vazio[14] muito inferiores aos dos segmentos de mercado ainda sujeitos a restrições operacionais, como indica a figura 5.

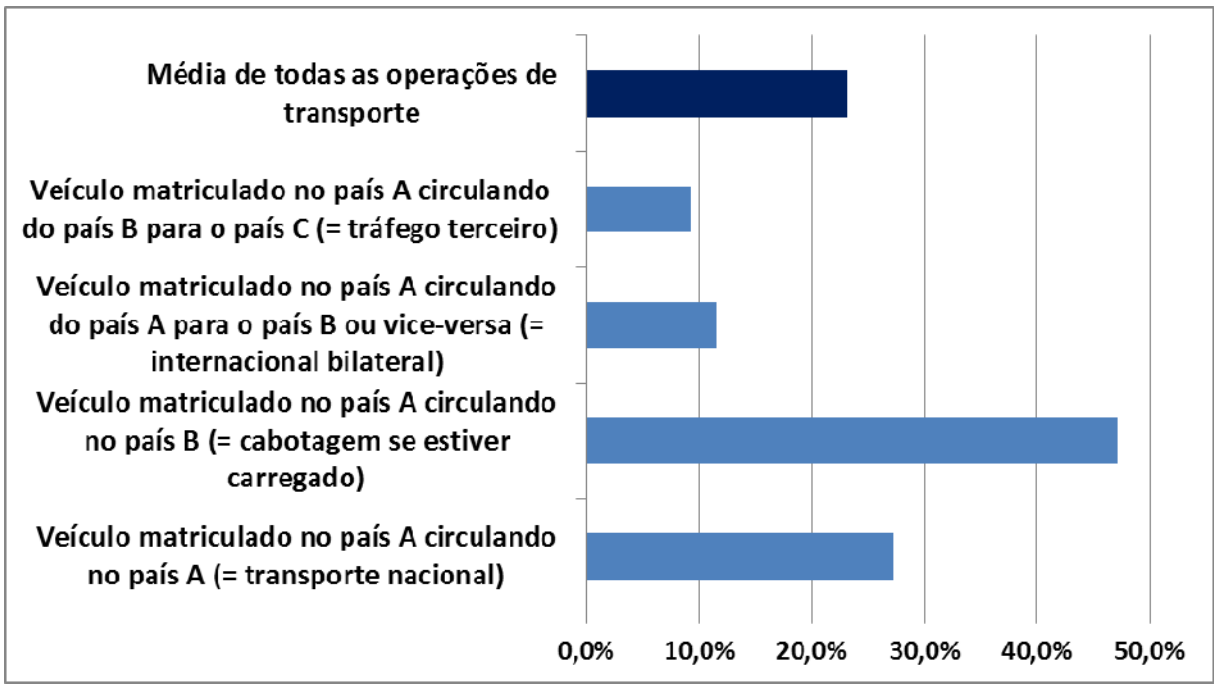


Figura 5: Percentagem de veículos-quilómetro sem carga, no total de veículos-quilómetro, por tipo de transporte, 2012. Com base em dados de 21 dos 27 Estados-Membros da UE em 2012 (dados indisponíveis sobre BE, IT, CY, MT, RO e UK). Fonte: Eurostat, DG MOVE.

O impacto positivo que a abertura do mercado exerce nos níveis de carga é também demonstrado pelo efeito da supressão das restrições de acesso dos transportadores dos Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007. Quando as restrições de cabotagem impostas foram levantadas em 2009 e 2012, a sua percentagem de veículos-quilómetro sem carga em cabotagem decresceu significativamente (figura 6). No entanto, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 não parece ter tido impacto positivo nos níveis gerais de circulação sem carga

[14] *Cabotage en CO_2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO_2 door cabotage*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

em situações de cabotagem. Antes da adoção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, vários Estados-Membros tinham disposições mais permissivas em vigor[15]. Após a entrada em vigor, em maio de 2010, das disposições em matéria de cabotagem do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o nível global de circulação em vazio durante viagens no interior de países estrangeiros diminuiu a um ritmo consideravelmente mais lento do que antes e continua a ser quase duas vezes mais elevado do que o nível de veículos nacionais no transporte nacional. Embora devam ser tidos em conta outros fatores, como a crise económica, este poderá ser um sinal de que as atuais restrições relativas às operações de cabotagem estão a limitar o aumento da eficiência dos transportadores rodoviários. Poderia esperar-se, razoavelmente, que uma maior abertura do mercado reduzisse os níveis de circulação em vazio no transporte nacional. O potencial de redução dos níveis de circulação em vazio deve, não obstante, ser aferido contra o risco de procura induzida de transporte rodoviário que poderá gerar-se se o acréscimo de oferta desencadear uma queda significativa dos preços do transporte rodoviário[16]. Em tais casos, o setor dos transportes dos Estados-Membros com níveis de custos mais elevados poderá ser mais fortemente afetado, inclusive através de uma eventual transferência modal. Deve, todavia, notar-se que uma queda dos preços do transporte rodoviário beneficiaria os utentes dos serviços de transportes e os consumidores[17].

Há outros fatores que podem ajudar a reduzir as emissões gerais de CO_2 e a melhorar a eficiência dos veículos em termos de consumo de combustível, entre os quais o desenvolvimento de metodologias de medição do consumo de combustível e do CO_2, como a que será apresentada pela Comissão na próxima comunicação sobre uma estratégia para a redução do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos veículos pesados.

---

15 A Itália autorizou os transportadores a efetuarem cabotagem no seu território até 15 dias por mês, incluindo um máximo de cinco dias consecutivos em qualquer altura. O Reino Unido adotou uma interpretação da cabotagem como atividade «temporária» em que um transportador deve ser capaz de provar que o veículo abandonou o seu território pelo menos uma vez por mês. Em 1998, a Grécia fixou um limite de dois meses por ano para a cabotagem, substituído em 2000 por uma circular que eliminou todos os limites de tempo de cabotagem e que, em vez disso, se baseou numa definição de cabotagem como atividade não permanente, frequente, regular ou contínua. Para além de outras condições, os veículos foram obrigados a abandonar o território grego pelo menos uma vez por mês. A tentativa da França, em 2002, de restringir as atividades de cabotagem a uma semana de cada vez foi recusada pela Comissão, por desproporcionada.

16 Factsheet No 4/1, ASSIST – *Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe*.

17 *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage*, Policy Research Corporation, em nome do *Ministerie van Infrastructuur en Milieu* (Ministério das Infraestruturas e do Ambiente dos Países Baixos), 2013.

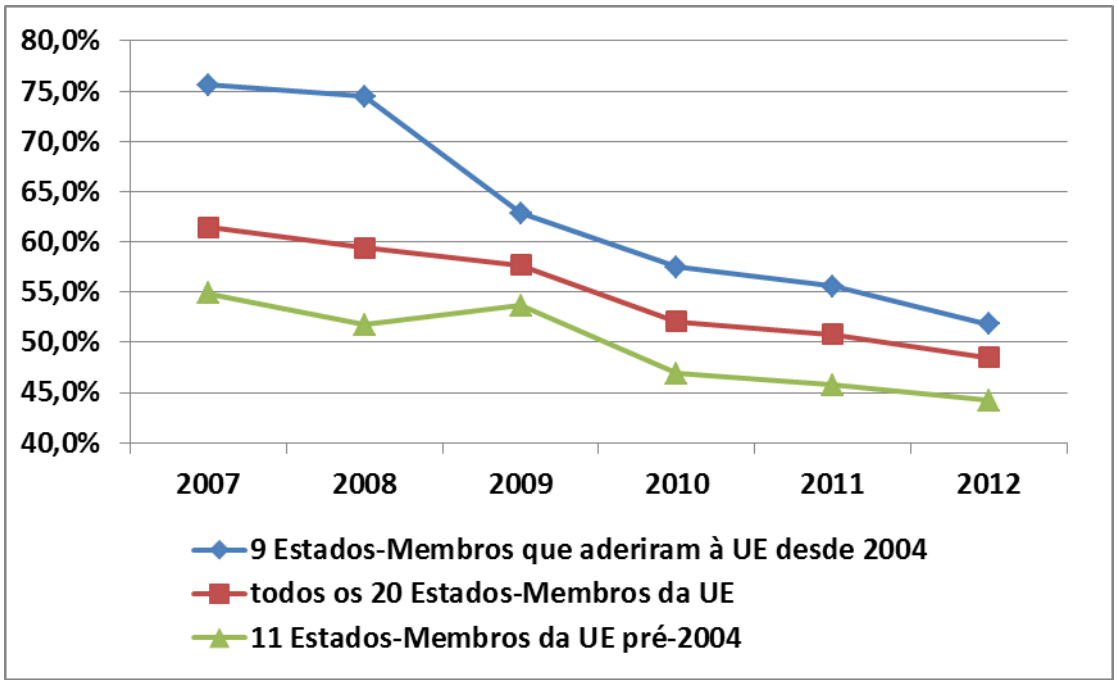


Figura 6: Evolução da percentagem de veículos-quilómetro sem carga, em viagens no estrangeiro, entre 2007 e 2012, por grupo de Estados-Membros onde o veículo foi matriculado. Com base em dados de 20 dos 27 Estados-Membros da UE em 2012 (dados indisponíveis sobre BE, IT, CY, LU, MT, RO e UK). Fonte: Eurostat, DG MOVE.

3. EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS DE CUSTOS NO SETOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

3.1. Fatores de custo: panorama geral

Os níveis de custos são um dos principais fatores que determinam a competitividade no setor do transporte rodoviário. Outros fatores incluem a especialização e a qualidade do serviço. Enquanto alguns desses custos estão estreitamente ligados ao Estado-Membro de estabelecimento (nomeadamente, os custos de matrícula e manutenção do veículo, a tributação das empresas, os custos de capital), outros são variáveis e dependem do Estado-Membro de exploração (taxas de utilização das rodovias ou impostos sobre os combustíveis). Devido à existência de remuneração em função da distância percorrida e de legislação nacional que, em certos casos, pode conduzir ao alinhamento dos salários com as normas mínimas no Estado-Membro de exploração[18], os custos de mão-de-obra podem, até certo ponto, também ser tidos em conta nesta categoria. Juntamente com o combustível, a mão-de-obra é um dos dois principais fatores de custo no setor do transporte rodoviário. A fim de determinar a influência de uma eventual maior abertura do mercado na estrutura do setor do transporte rodoviário, convém comparar a estrutura dos custos da indústria em toda a UE. A harmonização das estruturas e dos níveis de custos não é um objetivo das políticas da UE nem

[18] Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, JO L 18 de 21.1.1997, p. 1-6; Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I), JO L 177 de 4.7.2008, p. 6-16.

é da competência da UE. No entanto, tem sido alegado que a abertura do mercado poderia ter resultados injustificados caso a pressão concorrencial conduzisse ao incumprimento de regras sociais, como o tempo de condução e o período de repouso, que, por sua vez, constituiriam um risco para a segurança rodoviária. Uma tal tendência seria contrária aos objetivos da política de transportes da UE.

As estruturas de custos são cada vez mais semelhantes em todo o setor do transporte rodoviário. A importância relativa dos dois principais fatores de custo (custos de mão-de-obra e de combustível) atingiu já níveis comparáveis em toda a UE. Apesar de, em 2004, representarem 10 % a 30 % dos custos totais nos Estados-Membros que aderiram à UE nesse mesmo ano, os custos de mão-de-obra aumentaram desde então e atualmente representam 20 % a 40 % dos custos nesses Estados-Membros. Em termos absolutos, os custos de mão-de-obra nos Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007 mantêm-se inferiores aos dos Estados-Membros da UE-15, mas esta diferença está a diminuir a um ritmo constante. Os custos relacionados com os combustíveis variam entre 24 % e 38 % dos custos totais.

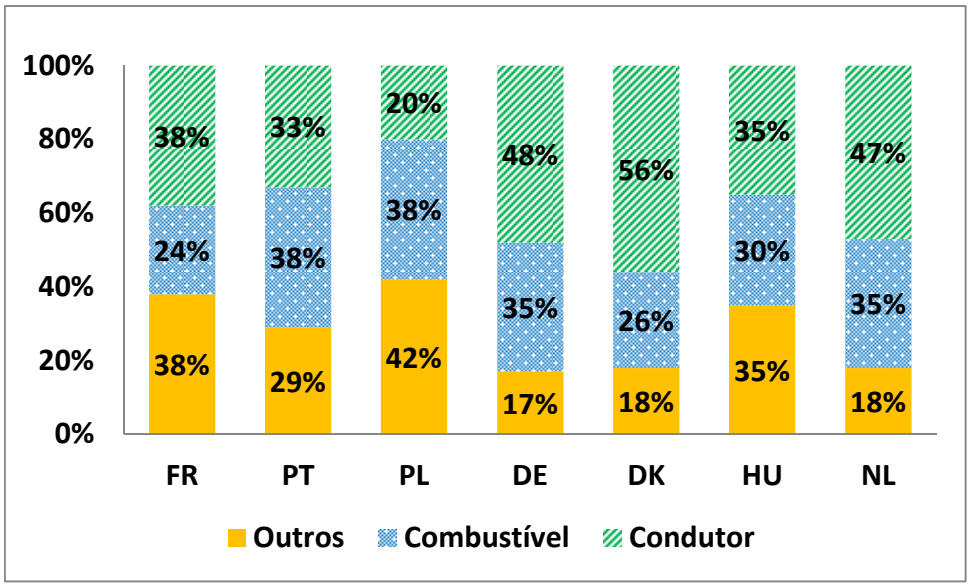


Figura 7: Repartição dos custos dos transportadores de Estados-Membros selecionados. Fonte: *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, AECOM 2013.

Acresce que a harmonização prosseguiu noutros domínios da competência da UE, influenciando os custos de funcionamento das empresas de transporte rodoviário, como a tarifação rodoviária. Esta evolução é apresentada com mais pormenor na secção 6 do presente documento.

3.2. Evolução dos custos de mão-de-obra

A remuneração no setor do transporte rodoviário divide-se geralmente em diferentes componentes de custos. Os salários mensais são fixados com base nos salários mínimos ou em

convenções coletivas[19]. Os níveis salariais médios variam em função do tipo de transporte efetuado (nacional ou internacional), sendo os valores do transporte internacional superiores aos do transporte nacional. Para além destas variações, normalmente são acrescentadas outras formas de remuneração aos níveis de salários fixados, sendo as mais comuns os subsídios diários (ajudas de custo diárias) e os subsídios em função das distâncias percorridas[20]. Dada a importância dos custos laborais nas estruturas de custos de funcionamento dos transportadores, as diferenças salariais podem ter repercussões nas práticas comerciais do setor. As empresas podem transferir as suas atividades para Estados-Membros com custos de mão-de-obra mais baixos. Se efetuada em conformidade com os requisitos de estabelecimento definidos no Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a prática de transferência de atividade para outros Estados-Membros pode contribuir para fluxos de investimento transfronteiriço e reforçar a integração do mercado de transportes da UE. No entanto, certos casos de transferência de atividades para outros Estados-Membros (por exemplo, casos em que a atividade é exercida exclusivamente num Estado-Membro distinto do de matrícula) podem ser o sinal de uma evasão deliberada aos impostos e à tributação do trabalho.

Embora a situação individual de cada mercado deva ser avaliada mais profundamente, há indícios de que as diferenças salariais estão a reduzir-se, até um ponto em que o risco de comportamento ilegal é atenuado[21]. Não obstante, os esforços no sentido de melhorar a execução devem prosseguir. Os níveis absolutos dos custos de mão-de-obra estão a aumentar mais rapidamente nos Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007, ao mesmo tempo que persistem as disparidades. Considerando todos os elementos de remuneração, os salários dos condutores romenos no domínio do transporte internacional parecem estar a alcançar níveis semelhantes aos dos transportadores espanhóis (4-5 €/hora)[22]. Esta evolução está em conformidade com a convergência dos níveis salariais médios na UE, como indica a figura 8. Em consequência, as diferenças dos níveis salariais no setor do transporte rodoviário são comparáveis às diferenças dos salários médios em toda a UE e na economia total. O gráfico que se segue mostra o aumento relativo dos salários dos trabalhadores da UE-12 em comparação com os da UE-15.

---

19 Em julho de 2013, 21 dos 28 Estados-Membros da UE (todos, exceto Dinamarca, Alemanha, Itália, Chipre, Áustria, Finlândia e Suécia) fixaram, nas respetivas legislações nacionais, um salário mínimo, por lei ou por acordo intersetorial nacional. Nos Estados-Membros que não fixaram um salário mínimo, estão em vigor convenções coletivas, apesar de estas só serem aplicáveis a certas empresas (como as que são membros das Câmaras de Comércio) e poderem diferir entre regiões de um mesmo Estado-Membro.

20 De acordo com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a remuneração em função das distâncias percorridas é ilegal se essa remuneração for de natureza tal que comprometa a segurança rodoviária.

21 *Auch zu Hause wird gut verdient – Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv*, Deutsche Verkehrszeitung, 28.01.2014.

22 *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, AECOM 2013.

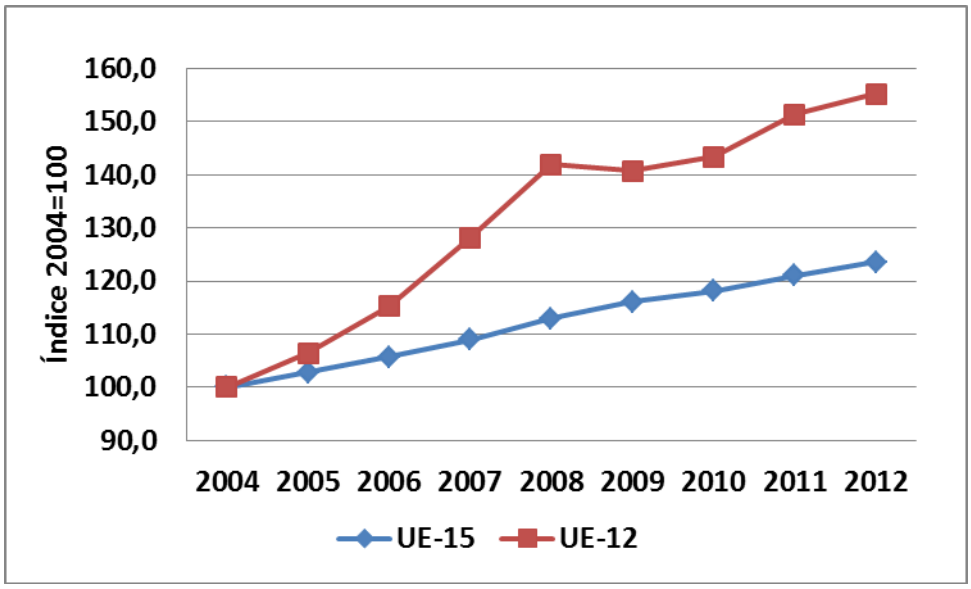


Figura 8: Evolução do índice de custos da mão-de-obra na economia das empresas nos Estados-Membros da UE-15 e da UE-12 desde 2004. Fonte: Eurostat, DG MOVE.

Tal como acima se demonstra, as diferenças entre níveis salariais no setor do transporte rodoviário permanecem semelhantes às diferenças salariais médias entre os Estados-Membros em toda a economia. No entanto, convém salientar que, neste setor, estas diferenças podem ter um impacto maior na concorrência, devido à natureza móvel das atividades de transporte rodoviário. Ao contrário de outros setores, os serviços de transporte podem ser prestados noutros Estados-Membros a título temporário, mantendo, em parte, as condições salariais do Estado-Membro de proveniência. Contudo, existe legislação da UE que, em alguns casos, pode aumentar a proteção dos trabalhadores não residentes que prestam serviços a título temporário noutros Estados-Membros. A Diretiva 96/71/CE, relativa ao destacamento de trabalhadores[23], aplica-se aos condutores, caso sejam abrangidos pelo seu âmbito de aplicação. O Regulamento (CE) n.º 593/2008, relativo às obrigações contratuais[24], estabelece os critérios gerais para determinar a lei aplicável às obrigações contratuais. Em certos casos, a lei que seria normalmente aplicável ao contrato pode ser posta de parte, sendo substituída por disposições imperativas na aceção do direito internacional privado que se aplicam no local onde o trabalho é habitualmente efetuado (artigo 8.º).

3.3. Evolução dos níveis de custo do combustível

Os custos de combustível em toda a UE têm acompanhado a evolução dos preços do petróleo bruto nos mercados internacionais e não variam amplamente. Esta situação pode, em parte, resultar da harmonização gradual que está a ter lugar na tributação dos produtos energéticos e da eletricidade na União Europeia e que é regida pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho

[23] Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, JO L 18 de 21.1.1997, p. 1.

[24] Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I), JO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

(«Diretiva Tributação da Energia»)[25]. A estrutura dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis é harmonizada: entre outras coisas, a diretiva fixa níveis mínimos de tributação sobre os produtos energéticos utilizados como combustível para motores. No entanto, os Estados-Membros são livres de fixar as próprias taxas de tributação nacionais da forma que considerarem adequada. As taxas de tributação nacionais diferem de um Estado-Membro para outro. Os mais baixos custos de combustível registam-se no Luxemburgo e os mais elevados no Reino Unido.

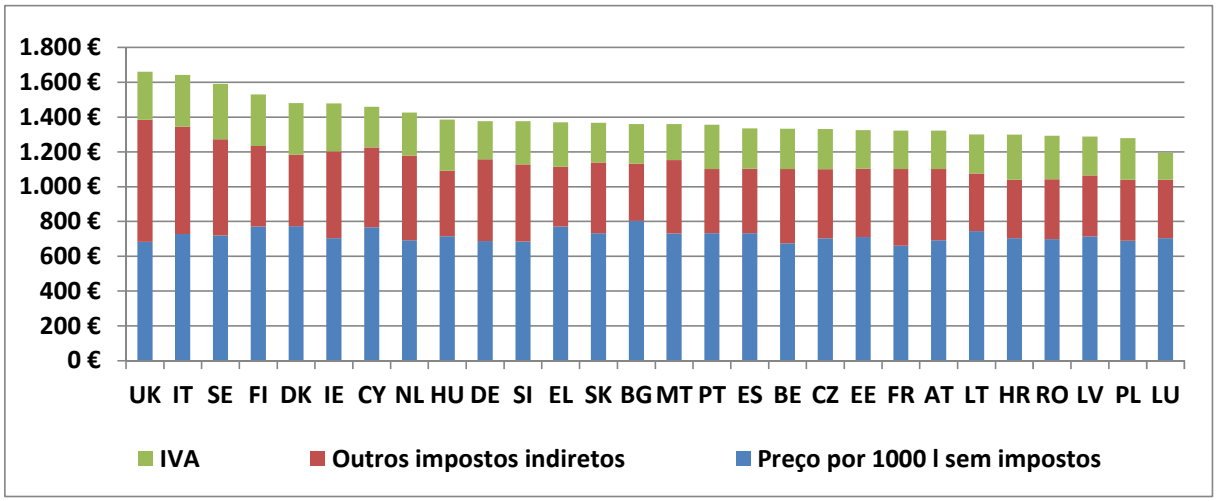


Figura 9: Custo típico do gasóleo por 1 000 litros, por Estado-Membro (janeiro de 2014). Fonte: Boletim Petrolífero do Observatório do Mercado, 2014, Comissão Europeia, DG Energia.

3.4. Outros fatores de custo

Para além destes dois principais fatores de custo, as empresas de transporte rodoviário têm outras despesas, tais como:

– tarifas pontuais (únicas) relativas ao estabelecimento da empresa (incluindo a compra e a matrícula de veículos)

– impostos periódicos sobre a propriedade ou a circulação dos veículos

– impostos decorrentes da utilização dos veículos (imposto sobre o rendimento, taxas rodoviárias dependentes do tempo ou das distâncias percorridas).

O nível relativo destas despesas pode afetar o comportamento empresarial. Diferenças significativas nos níveis das despesas podem incentivar casos de transferência ilegal de estabelecimento que, por sua vez, trazem desvantagens para as empresas respeitadoras da lei. Apesar de se manter a divergência nos níveis de tributação e tarifação, há indicações de que o montante líquido dos encargos pagos por veículo esteja a alcançar níveis semelhantes em toda a UE.

[25] Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade, JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

Continuam a existir diferenças nos níveis de custos cobrados sobre o estabelecimento, o registo de veículos e as taxas de circulação. As taxas de estabelecimento variam entre um valor único de cerca de 40 € na República Checa e mais de 1 000 € na Bulgária[26]. As taxas de circulação dos veículos (quer sejam de registo ou de propriedade) variam também entre os Estados-Membros. A variação dos níveis das taxas não segue a variação UE-12/UE-15 verificada nos custos de mão-de-obra. Os impostos anuais sobre os veículos, por exemplo como indica a figura 10, variam num intervalo de 1 a 10. Dos 10 Estados-Membros mais onerosos em termos de imposto anual sobre os veículos, três são da UE-12 (República Checa, Hungria e Bulgária).

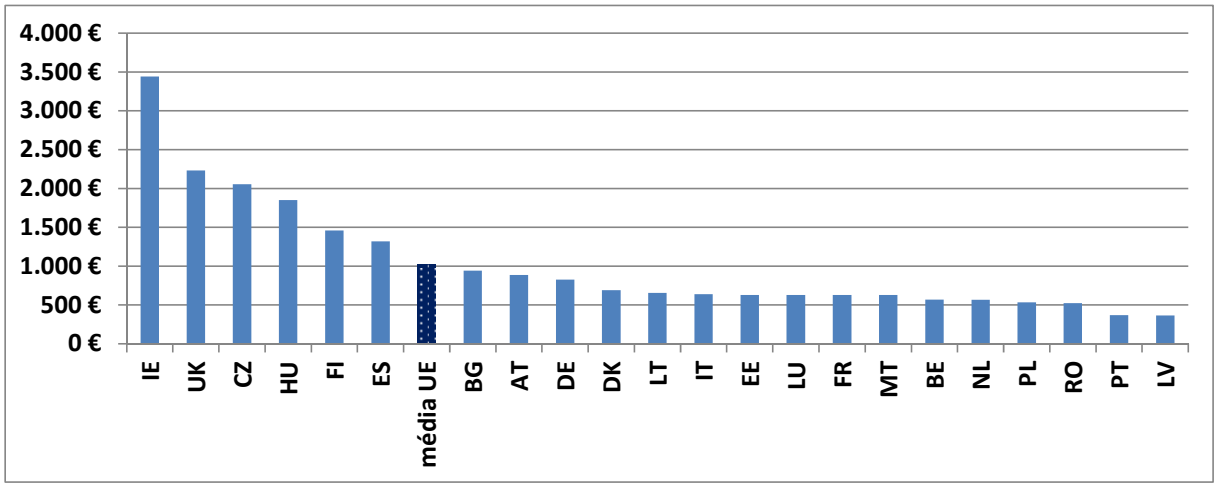


Figura 10: Imposto anual sobre os veículos (€), para uma combinação-padrão trator-semirreboque (2012). Fonte: *ACEA Tax Guide 2012*.

Sem realizar uma análise pormenorizada dos níveis de diferença para cada componente de custo, é interessante notar que, não obstante essas diferenças, o nível médio de taxas e impostos nas rotas nacionais não parece variar significativamente entre Estados-Membros. De acordo com cálculos da OCDE, conforme indica a figura 10, o montante líquido dos encargos pagos por veículo-quilómetro é, em média, 0,18 EUR, com relativamente pouca variação entre Estados-Membros. As taxas mais elevadas na UE são cobradas na Alemanha (0,34 EUR/vkm) e as mais baixas na Bulgária, no Luxemburgo, na Letónia, na Lituânia e na Roménia (0,11 EUR/vkm).

[26] *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, AECOM 2013.

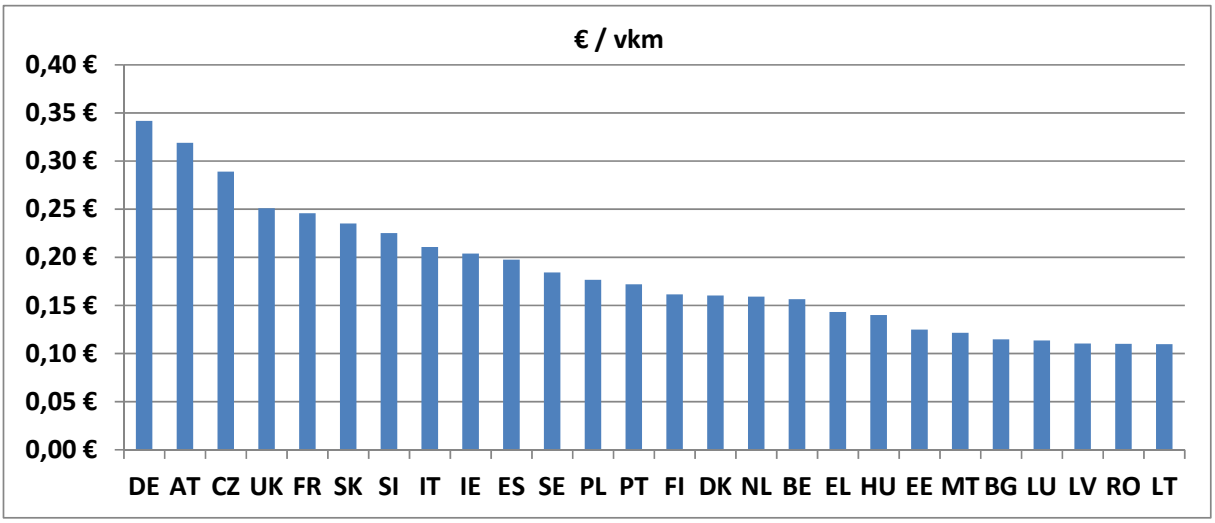


Figura 11: Montante líquido das taxas pagas por veículo-quilómetro (transportes domésticos, 2012). Fonte: *Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012*, OCDE, 2013.

A explicação pode residir, em parte, na crescente utilização, pelos Estados-Membros, da tarifação da utilização das estradas, baseada no território (quer sejam vinhetas ou portagens). Desde a adoção e a posterior revisão da Diretiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias[27], um número crescente de Estados-Membros tem criado regimes de tarifação da utilização das estradas. Num contexto de convergência de estruturas de custos, os transportadores da UE serão cada vez mais chamados a melhorar a eficiência e a qualidade dos seus serviços. Esta melhoria beneficiaria os clientes do setor do transporte rodoviário, nomeadamente os transitários e o setor de retalho e, através deles, aumentaria a eficiência e a competitividade da economia da UE no seu conjunto.

4. APLICAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO ACESSO AO MERCADO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009[28] e n.º 1072/2009 visam proporcionar às empresas um acesso equitativo ao mercado do transporte rodoviário internacional, nomeadamente através de critérios adicionais para as autoridades de aplicação da lei controlarem o cumprimento dos referidos regulamentos, cuja execução correta é necessária para assegurar que as empresas ativas no mercado do transporte rodoviário são fiáveis e competem em pé de igualdade. Contudo, a aplicação de algumas das suas disposições continua a ser problemática. Dois aspetos em particular constituem uma fonte de dificuldades para os transportadores e as autoridades: as disposições relativas ao estabelecimento efetivo e estável, no caso do

[27] Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, alterada pela Diretiva 2006/38/CE e pela Diretiva 2011/76/UE.

[28] Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho, JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Regulamento (CE) n.º 1071/2009, e as relativas à cabotagem, no caso do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

4.1. Execução do Regulamento (CE) n.º 1071/2009

O Regulamento (CE) n.º 1071/2009, relativo ao acesso à profissão de transportador rodoviário, reuniu vários atos legislativos, a fim de simplificar e complementar a sua aplicação. Introduziu também requisitos adicionais, nomeadamente um critério de estabelecimento efetivo e estável para as empresas de transporte rodoviário, disposições relativas a um modelo único de licença comunitária, requisitos específicos para os gestores de transportes e o reforço da cooperação entre os Estados-Membros em matéria de execução (nomeadamente através da interconexão dos Registos Europeus das Empresas de Transporte Rodoviário, REETR).

Tais alterações contribuíram para uma maior harmonização, nomeadamente no que diz respeito aos modelos de licenças comunitárias. No entanto, é necessário trabalhar mais para concluir a execução deste Regulamento, nomeadamente através da plena interconexão dos REETR. Certos relatórios pontuais demonstram igualmente que, em certos Estados-Membros, ainda existem «empresas-apartado» (isto é, as empresas «estabelecidas» num Estado-Membro para efeitos fiscais, mas que não realizam nesse país as suas funções administrativas ou atividades comerciais, em violação do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009). Esta prática não está em consonância com a intenção do legislador. Tais práticas são ocasionalmente documentadas[29], mas continuam a ser difíceis de quantificar, dado o seu caráter ilegal.

As «empresas-apartado» continuam a existir devido às diferenças nos recursos e nos níveis de prioridade da aplicação nos Estados-Membros em causa. Esta situação pode criar dificuldades a outros Estados-Membros que denunciem essas empresas aos respetivos Estados-Membros de registo, que podem não contar com um apoio firme dos seus homólogos. Além disso, as disposições que regem a aplicação do requisito de «estabelecimento estável» são fracas[30]. Parece, por conseguinte, haver motivos para um reforço da cooperação transfronteiriça neste domínio e para uma execução mais rigorosa das disposições pertinentes.

4.2. Regulamento (CE) n.º 1072/2009: questões relativas à execução e evolução a nível nacional

Tanto as autoridades de aplicação da lei como os transportadores apontam diferenças nos métodos utilizados para controlar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Estas diferenças podem dissuadir os transportadores de realizar atividades em mercados internos no estrangeiro. Apesar das tentativas de clarificação dos termos do Regulamento (CE)

---

29 *The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities*. Relatório final do projeto TRANSPO, março de 2012: www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009: «Até 31 de dezembro de 2014, os Estados-Membros procedem a controlos, pelo menos de cinco em cinco anos, para verificar se as empresas preenchem [os requisitos para exercer a atividade de transportador rodoviário].»

n.º 1072/2009[31], subsistem diferenças na aplicação de certas disposições. Por exemplo, a Finlândia considera as operações multiponto (em que um transportador entrega parte de uma mesma carga em vários destinos, tais como subsidiárias de uma mesma empresa) como várias operações de transporte, ao passo que outros Estados-Membros consideram as operações multiponto como uma única operação de transporte. Na Dinamarca e na Finlândia, as autoridades exigem que os transportadores estejam preparados para apresentar comprovativos das operações de cabotagem no local, sob a forma de um formulário de expedição, em caso de controlo. Outros Estados-Membros concedem aos transportadores algum tempo para recolherem estas informações, se não estiverem prontamente disponíveis: por exemplo, no caso de a declaração de expedição não ser transportada juntamente com a carga.

Além disso, alguns Estados-Membros têm mostrado tendência para restringir as condições em que os transportadores podem realizar operações de transporte internacional e de cabotagem, através de meios de regulamentação e de práticas de execução. São exemplos a discriminação, pelas autoridades de aplicação da lei, de veículos pertencentes a subsidiárias de empresas locais estabelecidas noutro Estado-Membro ou a aplicação de disposições restritivas a certo tipo de mercadorias, sobretudo mercadorias transportados por transportadores não residentes. As iniciativas privadas, toleradas pelas autoridades, contribuem para estigmatizar os condutores estrangeiros. Num Estado-Membro, uma aplicação para *smartphone* que permite localizar e seguir camiões com matrícula estrangeira está a ter algum sucesso entre os condutores locais. A longo prazo, estas iniciativas regulamentares e privadas poderão comprometer o acervo do mercado interno no domínio dos transportes e, nomeadamente, os ganhos de eficiência resultantes da abertura do mercado ao transporte transfronteiriço.

A importância de tais práticas afigura-se ainda mais questionável se atentarmos no baixo nível de infrações documentadas às disposições em matéria de cabotagem. Apesar das preocupações no que respeita às operações ilegais de cabotagem (isto é, operações de cabotagem que excedam as três operações permitidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, ou que não tenham lugar na sequência de um transporte internacional ou no prazo de sete dias a contar da data do transporte internacional), as autoridades de execução da lei não têm, em geral, podido substanciar estas alegações. Nos Estados-Membros em que foram realizados controlos extensos em matéria de cabotagem, os níveis de infração foram baixos (1,7 % de todos os veículos controlados, no caso da Dinamarca[32]). As autoridades detetam mais frequentemente outras infrações, como o desrespeito do tempo de condução, que tem repercussões na concorrência entre transportadores e na segurança.

---

31 *The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers*, Comissão Europeia, 2011: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

32 http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece. Para mais informações, consultar: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

Em conclusão, os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009 são entendidos, interpretados e aplicados de forma diferente consoante os Estados-Membros. Consequentemente, os operadores são confrontados com uma heterogeneidade dispendiosa e confusa, que o pacote de 2009 tinha como primeiro objetivo suprimir.

4.3. Revisão da regulamentação no âmbito do exercício REFIT

Na sua comunicação intitulada «Adequação da regulamentação da UE», de dezembro de 2012[33], a Comissão lançou o programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), que visa tornar a legislação da UE mais clara e reduzir os encargos regulamentares. O exercício de avaliação que se seguiu à comunicação identificou como prioritária a revisão dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009. Uma simplificação dos regulamentos permitiria aos responsáveis pelo controlo executá-los de forma mais eficiente e uniforme, facultando aos transportadores uma interpretação consistente dos regulamentos e um ambiente de funcionamento previsível. A revisão destinar-se-ia, por um lado, a clarificar os termos problemáticos dos regulamentos, nomeadamente a definição de estabelecimento efetivo e estável, no Regulamento (CE) n.º 1071/2009, e de cabotagem, no Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Por outro lado, as possibilidades de cooperação entre os Estados-Membros na execução do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 poderiam ser reforçadas. Por último, uma revisão poderia melhorar a execução dos regulamentos. A introdução de novas disposições prescritivas sobre a frequência e as modalidades dos controlos ajudaria a resolver as atuais divergências a nível da execução dos regulamentos. A execução também poderia tornar-se mais eficiente através de uma melhor utilização das novas possibilidades técnicas de controlo, como a nova geração de tacógrafos digitais.

5. DIMENSÃO SOCIAL DO SETOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A legislação da UE proporciona um enquadramento geral e setorial destinado a garantir a segurança rodoviária, condições de trabalho adequadas e uma concorrência não distorcida no setor do transporte rodoviário. Este enquadramento inclui o Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo ao tempo de condução e aos períodos de repouso[34], e a Diretiva 2002/15/CE, relativa ao tempo de trabalho dos trabalhadores móveis[35]. A fim de assegurar a aplicação correta daquelas regras, estas disposições são complementadas por regras relativas aos níveis mínimos de controlo (Diretiva 2006/22/CE[36]) e por disposições jurídicas e técnicas

33 Adequação da regulamentação da UE (COM(2012) 746).

34 Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

35 Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

36 Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE)

pormenorizadas relativas ao aparelho de controlo a utilizar no domínio dos transportes rodoviários (Regulamento (CEE) n.º 3821/85[37]). Um nível insuficiente de cumprimento das regras pode implicar consequências adversas, tais como uma degradação das condições de trabalho dos trabalhadores dos transportes rodoviários, o aumento dos riscos para a segurança rodoviária e para os outros utentes das estradas e desvantagens para as empresas cumpridoras.

Estão a ser envidados esforços para que o controlo do cumprimento destas disposições continue a melhorar. Esses esforços incluem a elaboração, pela Comissão, de notas de orientação e clarificação disponibilizadas aos Estados-Membros e às partes interessadas[38]. Todavia, as notas de orientação continuam a ser documentos não vinculativos. Em consequência, a Comissão não pode sancionar os Estados-Membros que não as sigam. A elaboração de notas de orientação é difícil (está em debate há mais de 4 anos uma nota de orientação sobre o «período de 24 horas» para o cálculo do tempo de condução e dos períodos de repouso, e o seu texto ainda não foi concluído). O historial dos Estados-Membros que aplicam efetivamente as notas de orientação debatidas com eles no âmbito da comissão competente também revela diferenças significativas.

Continuam a ser envidados esforços no sentido da cooperação com as partes interessadas. O projeto TRACE[39], que cria um currículo de formação comum para os agentes de controlo que atuam nas estradas, foi concluído. O Livro Branco dos transportes de 2011[40] identificou como prioritária a promoção de empregos e condições de trabalho de qualidade.

5.1. Condições de trabalho

As condições de trabalho no setor do transporte rodoviário são difíceis, como atesta a baixa atratividade do setor. Algumas das razões são a natureza móvel das atividades de transporte rodoviário e os longos períodos fora do local de afetação. Outros fatores de risco identificados pela Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho incluem o facto de os condutores trabalharem frequentemente isolados, a gestão «just-in-time» e as exigências dos clientes, conducentes a uma elevada pressão de trabalho, o trabalho em instalações alheias, o aumento da utilização de controlo remoto e de tecnologias complexas, a conceção do local de trabalho, a acessibilidade das instalações e serviços (de higiene, alimentares e médicos), o risco de doenças infecciosas, a violência e as agressões, os longos períodos em posição sentada e a exposição à vibração, os riscos de acidentes durante a carga e a descarga e os riscos de segurança rodoviária associados ao trabalho em circulação rodoviária[41]. O mesmo

---

n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho, JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

37 Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

39 http://www.traceproject.eu.

40 Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», COM(2011)144 final.

41 *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*, Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho, 2011.

relatório identifica também as horas de trabalho atípicas do setor como um fator que pode ter efeitos negativos para a saúde. Globalmente, contudo, os acidentes com veículos pesados estão a diminuir, ao passo que a conformidade com as disposições em matéria de tempo de condução e períodos de repouso está a melhorar[42].

O aumento das práticas de gestão «just-in-time», que se desenvolveram graças às novas possibilidades técnicas no setor da logística, significa pressão sobre os condutores para cumprirem os prazos de entrega. A pressão sobre os trabalhadores dos transportes rodoviários terá aumentado durante a crise económica atual, e as partes interessadas consideram que está associada a diferentes práticas ilícitas, como a ultrapassagem dos tempos de condução, as remunerações em função do desempenho, que põem em perigo a segurança rodoviária, ou o falso trabalho independente[43]. O quadro 2 apresenta as principais questões sociais identificadas pelas partes interessadas como exigindo futura ação legislativa.

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 concluída	****
Operações ilegais de cabotagem	****
Qualidade das instalações especializadas e de repouso	***
Tempo de condução e períodos de repouso	**

Quadro 2: Questões identificadas pelas partes interessadas como exigindo futura ação legislativa a respeito das condições sociais e laborais no setor do transporte rodoviário de mercadorias. Fonte: Condições sociais e laborais dos condutores profissionais, Parlamento Europeu, 2013.

As questões destacadas pelas partes interessadas no quadro 2 estão estreitamente ligadas à execução dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009, apesar de a execução ser do âmbito das competências dos Estados-Membros. A execução insatisfatória das referidas disposições resulta da ausência, em ambos os regulamentos, de disposições vinculativas sobre o número e a frequência dos controlos. A ausência de tais disposições dificulta, além disso, o acompanhamento da execução dos regulamentos pela Comissão. O acompanhamento da execução deverá, por conseguinte, ser melhorado através da introdução de disposições vinculativas em matéria de execução.

[42] Panorama e avaliação da aplicação da legislação social da UE no setor do transporte rodoviário profissional, Parlamento Europeu, 2012.

[43] Condições sociais e laborais dos condutores profissionais, Parlamento Europeu, 2013.

O tempo de condução e os períodos de repouso continuam a ser motivo de preocupação. Avaliações recentes revelam que a conformidade com a legislação pertinente está a melhorar[44], enquanto persistem divergências nas práticas de execução dos Estados-Membros[45]. A percentagem de controlos efetuados na estrada ou nas instalações das empresas continua a variar, bem como a percentagem de dias de trabalho controlados. Esta situação reflete tanto as diferenças nos recursos dedicados pelos Estados-Membros à aplicação da lei, como as diferenças nos mercados dos transportes (enquanto os controlos nas instalações são eficazes nos Estados-Membros em que prevalecem as grandes empresas, os controlos na estrada podem ser mais eficazes em mercados dominados por pequenas empresas).

Estudos recentes tendem também a demonstrar que os riscos relacionados com a concorrência na segurança social são limitados, devido quer a uma estabilização dos custos de mão-de-obra ajustados à produtividade quer à harmonização de uma série de normas de trabalho. Acresce que não está demonstrado que os Estados-Membros com bases de custos mais baixas tenham níveis inferiores de aplicação da legislação social e laboral. Não há, por conseguinte, provas de que o incumprimento da legislação laboral lhes confira uma vantagem concorrencial[46]. Apesar disso, é necessário envidar esforços em todos os domínios para melhorar a aplicação intersetorial da legislação social no setor do transporte rodoviário.

5.2. Previsão da mudança

O setor do transporte rodoviário é já afetado por uma série de importantes mudanças de longo prazo, a começar pela atual escassez de condutores. Os trabalhadores dos transportes rodoviários são uma população em envelhecimento, esperando-se que, só na Alemanha, mais de 250 000 condutores se reformem nos próximos 10 a 15 anos[47]. Esta situação, combinada com a ausência de condutores qualificados, já identificada antes da crise económica, afetará fortemente as possibilidades de recrutamento das empresas de transporte rodoviário. Os resultados da escassez já se fazem sentir em alguns Estados-Membros, como a Letónia, em que estão a ser recrutados condutores de países terceiros, por enquanto em pequenas quantidades.

A Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho sublinha o caráter dinâmico do emprego dos trabalhadores dos transportes. O aumento da utilização de tecnologias é um fator decisivo no domínio do transporte internacional. Os computadores de bordo, a nova geração de tacógrafos digitais e outros equipamentos de telemática desempenham um papel cada vez mais importante na organização do movimento do tráfego e no controlo do cumprimento da

---

44 *Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities*, SWD(2012) 270 final.

45 Panorama e avaliação da aplicação da legislação social da UE no setor do transporte rodoviário profissional, Parlamento Europeu, 2012.

46 *Social Competition in the EU: Myths and Realities*, Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

47 *ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt*, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Estugarda 2012.

legislação aplicável. Outros melhoramentos técnicos (novos sistemas de propulsão, sistemas de autoestrada automáticos) irão também alterar o conteúdo do emprego dos condutores. Em conjunto com o aumento da idade média dos condutores, esta situação criará novas necessidades de formação de condutores. Apesar de a aprendizagem ao longo da vida dever ser considerada prioritária, os programas curriculares dos candidatos a condutores também devem ser adaptados.

A Comissão vai continuar o diálogo com os Estados-Membros e as partes interessadas, a fim de antecipar estas mudanças. O Comité Social de Diálogo Setorial é um instrumento que pode ser utilizado para abordar pró-ativamente estes desafios próximos. Seriam bem-vindos contributos dos parceiros sociais com vista a adotar um código social para os trabalhadores móveis do setor do transporte rodoviário, tal como mencionado na Iniciativa 8 do Livro Branco dos transportes de 2011. Conforme sublinha a comunicação da Comissão sobre uma política industrial integrada para a era da globalização, a colocação da competitividade e da sustentabilidade em primeiro plano[48] e a abordagem aos desafios do mercado do trabalho no âmbito do diálogo social são elementos essenciais de uma política industrial competitiva e eficaz. No contexto de uma escassez de condutores num futuro próximo, deveriam também ser incentivadas medidas destinadas a melhorar a utilização dos veículos (por exemplo, facilitando a consolidação de carga e o planeamento da distribuição). A abertura do mercado, que deveria presumivelmente contribuir para uma utilização mais eficaz dos veículos, poderia também contribuir para resolver esta situação de escassez.

6. OUTROS FATORES A NÍVEL REGULAMENTAR

Na sequência da adoção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o legislador da UE tomou medidas para uma maior harmonização do mercado interno do transporte rodoviário de mercadorias através da adoção de medidas legislativas suplementares, como abaixo se salienta. No contexto da abertura do mercado, estes fatores contribuem para harmonizar as condições do mercado que afetam os transportadores da UE.

6.1. Tarifação rodoviária

A Diretiva 1999/62/CE, alterada pela Diretiva 2006/38/CE, foi novamente alterada pela Diretiva 2011/76/UE. Esta diretiva estabelece um quadro comum para os Estados-Membros imporem aos veículos pesados de mercadorias (mais de 3,5 toneladas) portagens pela utilização de certas infraestruturas, com base na distância, e taxas baseadas no tempo de utilização (vinhetas). Com a alteração de 2011, a diretiva integrou elementos destinados a melhor refletir o princípio do poluidor-pagador, tais como a possibilidade de os Estados-Membros cobrarem aos transportadores o impacto do seu veículo na qualidade do ar e nos níveis sonoros. Apesar de, até ao momento, nenhum Estado-Membro ter começado a internalizar os custos externos, são em número crescente os Estados-Membros que utilizam uma forma de tarifação das infraestruturas:

[48] COM(2010) 614 final.

- Sistemas de vinhetas em vigor: Bulgária, Roménia, Hungria e Lituânia dispõem de sistemas nacionais de vinhetas para camiões. O Reino Unido implementará uma vinheta a partir de 1 de abril de 2014. Suécia, Dinamarca, Países Baixos, Bélgica e Luxemburgo aplicam a «Eurovinheta» partilhada.

- Sistemas de vinhetas em desenvolvimento: Letónia.

- Sistemas eletrónicos de portagem rodoviária em toda a rede, em vigor: Alemanha, Áustria, República Checa, Hungria, Eslováquia, Polónia e Portugal.

- Portagens eletrónicas em toda a rede, em desenvolvimento: Dinamarca, Bélgica e França. A França apenas aplicará as taxas a autoestradas e estradas nacionais públicas existentes sem portagens, a fim de conservar o seu atual sistema de portagens com barreiras físicas na concessão de autoestradas.

- Portagens com barreiras físicas: inclui Irlanda, França, Espanha, Itália, Eslovénia e Grécia. Embora outros países possuam portagens manuais num pequeno número de estradas, a escala não é significativa. A Polónia e Portugal também possuem portagens com barreiras físicas em parte da rede, se bem que estão classificados como tendo em vigor portagens eletrónicas em toda a rede, uma vez que é este o principal sistema.

- Ausência de portagens: Letónia, Finlândia, Estónia, Malta e Chipre.

Refira-se ainda que estão a ser envidados esforços no sentido de implantar o Serviço Eletrónico Europeu de Portagem (SEEP). As especificações técnicas relativas à interoperabilidade do SEEP constam da Diretiva 2004/52/CE[49]. Por sua vez, entrou em vigor em outubro de 2009 a Decisão 2009/750/CE da Comissão[50], que define as especificações do SEEP. Os esforços são agora centrados nos serviços eletrónicos de portagem regionais como passo no sentido da cobertura de toda a UE.

6.2. Especificações relativas aos veículos

Os critérios aplicáveis aos veículos utilizados pelos transportadores da UE mudaram substancialmente desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. A entrada em vigor, em janeiro de 2013, das normas de emissões Euro VI (após a entrada em vigor, em 2008, das normas de emissões Euro V) deu origem a uma renovação mais rápida das frotas de veículos na UE-15 e na UE-12, sempre que a idade média dos veículos em circulação é superior[51]. Em

---

49 Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade, JO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

50 Decisão 2009/750/CE da Comissão, de 6 de outubro de 2009, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem e seus elementos técnicos, JO L 268 de 13.10.2009, p. 11-29.

51 Em média, metade de todos os veículos-quilómetro realizados por transportadores da UE-15 é realizada com veículos que têm, no máximo, 5 anos de idade. A percentagem correspondente de transportadores da UE-12 é mais próxima de um terço (32 %). A frota utilizada para operações de transporte internacional é geralmente mais nova do que a utilizada para operações de transporte nacional. Não

geral, os veículos mais modernos são mais utilizados no transporte rodoviário internacional do que no transporte doméstico, em parte devido aos níveis inferiores de portagem que lhes são aplicados e ao seu menor consumo de combustível, mas também devido à necessidade de os substituir com regularidade, pois atingem rapidamente uma quilometragem elevada.

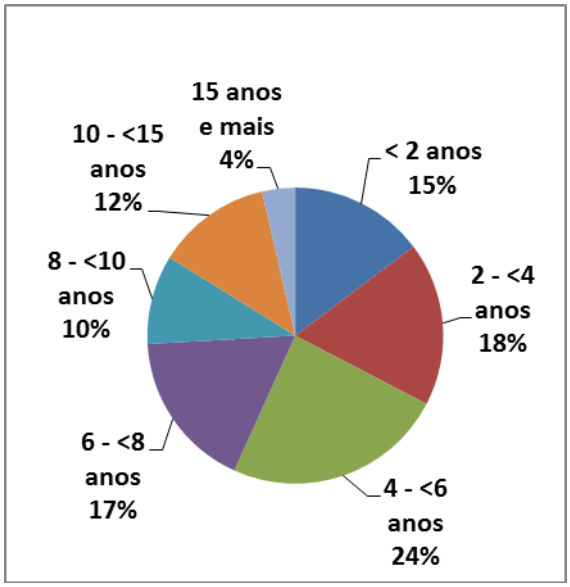


Figura 12: Repartição etária dos veículos pesados de mercadorias utilizados pelos transportadores da UE-27 em 2012 (percentagem em relação ao total de veículos-km). Fonte: Eurostat, DG MOVE.

Para além da adoção das normas Euro, as especificações relativas aos veículos serão mais harmonizadas através da adoção dos requisitos europeus de homologação harmonizados para veículos pesados a motor e respetivos reboques, que entraram em vigor em 2012[52].

6.3. Segurança rodoviária

Os registos de segurança da UE, incluindo os relativos aos veículos pesados de mercadorias (VPM), estão continuamente a melhorar e não mostram qualquer impacto negativo decorrente da adoção de novas disposições sobre o acesso ao mercado do transporte rodoviário em 2009. Como se pode observar no quadro a seguir, os acidentes mortais com VPM diminuíram em quase todos os Estados-Membros indicados.

existem grandes diferenças na idade média dos veículos de qualquer Estado-Membro utilizados em transporte internacional.

52 Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de homologação para massas e dimensões dos veículos a motor e seus reboques e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 353 de 21.12.2012, p. 31-79.

	2008			2009			2010			Variação de 2010 em relação a 2008 (VPM)
	VPM	Total	VPM em % do total	VPM	Total	VPM em % do total	VPM	Total	VPM em % do total	
Bélgica	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
República Checa	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Dinamarca	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Alemanha	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14,6 %
Irlanda	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grécia	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8,0 %
Espanha	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26,3 %
França	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7,4 %
Itália	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14,5 %
Luxemburgo	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Países Baixos	107	677	16 %	95	644	15 %				
Áustria	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Polónia	1155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18,0 %
Portugal	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Roménia	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34,6 %
Eslovénia	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finlândia	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Suécia	72	397	18 %	45	358	13 %				
Reino Unido	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25,8 %

Quadro 3: Acidentes mortais com VPM por Estado-Membro (2008-2010). Fonte: *Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses,* Observatório Europeu da Segurança Rodoviária.[53]

Este decréscimo resulta parcialmente da redução dos volumes de transporte de mercadorias, que se verificou entre 2008 e 2010 (-7 %). No entanto, é provável que outros fatores tenham contribuído para reduzir a taxa de acidentes com VPM, tais como os aperfeiçoamentos técnicos nos veículos e o reforço do controlo do cumprimento das regras de trânsito. A adoção de regras para uma melhor cooperação na aplicação de sanções por várias infrações rodoviárias[54] é uma iniciativa a destacar a este respeito. Espera-se que, nos meses seguintes ao final do período de transposição em 7 de novembro de 2013, o seu impacto seja plenamente sentido.

Esta tendência deverá prosseguir, uma vez que estão atualmente em processo legislativo várias propostas que, quando aprovadas, contribuirão para uma melhor manutenção dos veículos existentes[55] e para a colocação no mercado de veículos mais seguros para utentes vulneráveis das estradas[56].

6.4. Tributação dos combustíveis

Os produtos energéticos, incluindo os combustíveis comerciais, são sujeitos à Diretiva 2003/96/CE supramencionada relativa à tributação dos produtos energéticos e da eletricidade, que, entre outras disposições, fixa os níveis mínimos de impostos especiais de consumo de combustível. A Comissão adotou uma proposta de revisão desta diretiva em 13 de abril de 2011[57]. Caso seja adotada, a proposta alinhará as políticas de tributação de energia, a fim de refletir o impacto ambiental dos combustíveis e de outros produtos energéticos, criando um incentivo adicional para os transportadores utilizarem veículos menos poluentes.

7. CONCLUSÕES

7.1. Situação do mercado

Os principais fatores que afetam o mercado do transporte rodoviário desde a adoção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 consistem em tendências globais, como a crise económica e

---

53 Alguns Estados-Membros não forneceram dados comparáveis e, por conseguinte, não constam do quadro: Bulgária, Hungria, Estónia, Letónia, Lituânia, Eslováquia, Malta e Chipre. A Suécia e os Países Baixos não apresentaram dados relativos a 2010.

54 Diretiva 2011/82/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, JO L 288 de 5.11.2011, p. 1-15.

55 Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (COM(2012) 380 final).

56 Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (COM(2013) 195 final).

57 Proposta de Diretiva do Conselho que altera a Diretiva 2003/96/CE do Conselho que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (COM(2011) 169/3).

os sucessivos alargamentos da UE. Embora o setor parecesse estar a recuperar lentamente da crise económica até 2011, os volumes de transporte baixaram novamente desde então, na sequência da evolução do resto da economia. Outras importantes tendências que tinham estado presentes antes da crise económica continuam a desempenhar um papel significativo na definição dos movimentos de transporte, tais como o papel crescente dos transitários e dos fornecedores de serviços logísticos a terceiros na consolidação das cargas e nas relações contratuais com os transportadores.

A adoção do pacote rodoviário de 2009 contribuiu para fornecer aos transportadores e às autoridades normas e critérios comuns para o acesso à profissão e ao mercado do transporte rodoviário internacional. No entanto, certas disposições do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 são difíceis de aplicar, em especial as relativas ao estabelecimento estável de empresas de transporte rodoviário e à cabotagem. Além disso, a heterogeneidade das legislações nacionais que a reformulação de 2009 pretendia eliminar está a reemergir, com consequências prejudiciais para o mercado interno dos transportes rodoviários.

Por último, o setor irá enfrentar vários desafios no futuro, para responder aos quais terá de aumentar a sua eficácia. A escassez de condutores é atenuada pela crise mas continua a ser motivo de preocupação, especialmente para os condutores especializados. No futuro, esta situação criará novas exigências em termos de condutores e de qualificações, nomeadamente no contexto de uma força de trabalho em envelhecimento. Além disso, as condições de trabalho continuam a ser difíceis no setor do transporte rodoviário, enquanto as relações contratuais permanecem marcadas por elevados níveis de atividade por conta própria. Com um conjunto de condutores disponíveis em decréscimo, as empresas são obrigadas a diminuir os elevados níveis de circulação em vazio, a fim de melhor aproveitarem o seu pessoal. A melhoria da eficiência do setor do transporte rodoviário irá contribuir para a competitividade da economia da UE no seu conjunto.

7.2. Convergência dos indicadores de mercado

Tal como acontece noutros setores da economia, os Estados-Membros da UE têm diferentes estruturas de custos no setor do transporte rodoviário. Embora seja pouco provável que as diferenças de custo venham a desaparecer por completo, as divergências têm diminuído constantemente. Os transportadores envolvidos no transporte internacional expõem-se a custos como a tarifação rodoviária e os custos dos combustíveis, que são aplicados aos utilizadores independentemente do Estado-Membro de matrícula. Além disso, a participação dos condutores em operações de transporte internacional, em que as remunerações são tradicionalmente superiores, levou ao aumento dos níveis salariais, nomeadamente nos Estados-Membros que aderiram à UE em 2004 e 2007. A convergência gradual dos níveis de custos obriga os transportadores rodoviários a competirem em termos de eficiência e de qualidade dos serviços, o que traz benefícios aos utilizadores dos transportes em toda a economia da UE. No entanto, a igualização dos custos não é da competência da UE nem um objetivo do mercado único.

Por outro lado, tem havido alterações legislativas que conduzirão a uma maior harmonização das condições básicas do setor do transporte rodoviário. Inclui-se aqui a crescente utilização dos sistemas de tarifação rodoviária, a harmonização técnica adicional, o reforço da segurança dos veículos de transporte rodoviário e o aumento da cooperação entre os Estados-Membros da UE na luta contra as infrações rodoviárias. Esta evolução limita o risco que um aumento da pressão concorrencial poderia representar para a segurança rodoviária, nomeadamente no caso de uma maior abertura do mercado.

Há alguma margem para uma maior harmonização na aplicação das disposições relativas a acesso ao mercado do transporte rodoviário, que continuam a divergir entre os Estados-Membros. Em especial, as disposições relativas à cabotagem, constantes do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e ao estabelecimento efetivo e estável, constantes do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, não parecem ser aplicadas de maneira uniforme. Estas divergências impedem que os transportadores operem em condições de igualdade e cria dificuldades às autoridades responsáveis pela aplicação das regras. A resolução destas lacunas ajudará a limitar as transferências de registo ilegais, que prejudicam a concorrência e as condições de trabalho.

7.3. Próximas etapas

Do exposto, afigura-se que se deveria ponderar uma nova reforma, para clarificar as disposições sobre o acesso ao mercado de transporte rodoviário da UE. Uma reforma equilibrada, incluindo disposições destinadas a assegurar a aplicação uniforme das regras de acesso ao mercado, traria clareza às disposições jurídicas que os Estados-Membros e a indústria interpretam e aplicam de forma diferente. Regras mais claras constituiriam a base para uma cultura reforçada de conformidade e limitariam as possibilidades de fraude (quer na esfera orçamental quer na social). Trata-se de uma condição *sine qua non* para melhorar a coerência na aplicação que se espera de um espaço único europeu dos transportes. A prevista revisão dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 no âmbito do exercício REFIT marcará um primeiro passo nessa direção.

Com base em medidas de aplicação adequadas, afigurar-se-ia conveniente uma revisão gradual de certas restrições arcaicas ainda existentes relativamente ao acesso ao mercado. As condições impostas às operações de cabotagem restringem os mercados acessíveis aos transportadores da UE, uma vez que os mercados nacionais representam cerca de dois terços do total de volumes de transporte rodoviário movimentados. A supressão gradual dessas restrições poderia contribuir para reduzir os encargos administrativos criados pelas atuais regras, complexas e pouco claras. Além disso, permitiria uma correspondência mais eficiente entre a procura e a oferta de transportes. Conforme demonstram certos estudos, a flexibilização das restrições à cabotagem poderia contribuir para um setor dos transportes rodoviários mais económico e eficiente em termos de recursos, uma vez que poderia conduzir a uma redução da circulação em vazio e induzir ao aumento da eficiência do setor em termos económicos e de consumo de combustível. Outras iniciativas, como a próxima comunicação que contém uma estratégia destinada a reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados, contribuirão também para este objetivo.

A fim de assegurar que as dimensões económica e social andam lado a lado, é necessário conceber medidas destinadas a restaurar a atratividade da profissão e a melhorar o ambiente de trabalho dos condutores. Tal inclui medidas de execução, controlo e redução da fraude fiscal e social, bem como a melhoria dos níveis de formação e das competências. A economia em geral beneficiará e a atratividade da profissão será melhorada. Dotar o setor de uma força de trabalho altamente treinada e disponível também contribuiria para responder à escassez iminente de condutores. Deveriam também continuar a ser envidados esforços no sentido de melhorar a aplicação das disposições sociais da UE aos transportes rodoviários, incluindo as relativas ao tempo de condução e aos períodos de repouso.

Sempre que os instrumentos e as medidas, atuais e previstos, referidos no presente relatório implicarem o tratamento de dados pessoais, este deve ser feito em conformidade com a Diretiva 95/46/CE, relativa à proteção dos dados pessoais[58], e com as disposições nacionais que a transpõem.

Conforme o Presidente Durão Barroso salientou no discurso sobre o estado da União, em 11 de setembro de 2013: *«Temos um mercado único de bens que funciona muito bem e colhemos os seus benefícios económicos. Devemos alargar essa fórmula de sucesso a outros domínios: mobilidade, comunicações, energia, finanças, comércio eletrónico, a título de exemplo. Temos de eliminar os obstáculos que entravam as pessoas e as empresas dinâmicas. Temos de completar a interligação da Europa.»*

[58] Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.