

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «O mercado interno do transporte internacional rodoviário de mercadorias: dumping social e cabotagem»

(parecer exploratório)

(2016/C 013/26)

Relatores: Stefan BACK e Raymond HENCKS

Em 6 de julho de 2015, a futura presidência luxemburguesa do Conselho da UE decidiu, nos termos do artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre

O mercado interno do transporte internacional rodoviário de mercadorias: dumping social e cabotagem

(Parecer exploratório).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 31 de agosto de 2015.

Na 510.ª reunião plenária de 16 e 17 de setembro de 2015 (sessão de 17 de setembro), o Comité Económico e Social Europeu adotou, por 170 votos a favor, três votos contra e cinco abstenções, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE reitera o seu apoio ao objetivo da Comissão Juncker de lutar contra o dumping social, conforme exprimiu no seu parecer de 2015 sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes», bem como o seu apelo para que a Comissão proponha medidas preventivas ⁽¹⁾.

1.2. Regista com satisfação o apoio da Presidência luxemburguesa do Conselho às iniciativas da Comissão para lutar contra todas as formas de dumping social, tais como as relacionadas com o trabalho não declarado ⁽²⁾.

1.3. Lamenta que o dumping social, apesar de ser um termo amplamente utilizado, não esteja definido. Para efeitos do presente parecer, o CESE entende por dumping social as práticas que visam contornar ou que violam as regulamentações de proteção social ou de acesso ao mercado (empresas de fachada), a fim de obter vantagens competitivas. O presente parecer concentra-se nas formas de lidar com este tipo de práticas.

1.4. O CESE saúda a intenção da Comissão de:

- simplificar e clarificar os regulamentos da UE relativos ao acesso à atividade de transportador rodoviário e ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, designadamente no que se refere à cabotagem, a fim de facilitar a sua aplicação;
- reforçar os critérios aplicáveis ao estabelecimento, a fim de evitar a utilização abusiva de empresas de fachada;
- elaborar um pacote de medidas relativas à mobilidade laboral, destinado a facilitar a livre circulação dos trabalhadores e a melhorar a capacidade dos Estados-Membros para lutar contra o dumping social, a fraude e o abuso no que diz respeito ao destacamento de trabalhadores e ao acesso a prestações sociais.

1.5. O CESE reitera o seu apoio à proposta da Comissão de estabelecer uma plataforma europeia para reforçar a cooperação na prevenção e na dissuasão do trabalho não declarado e insta o Conselho e o Parlamento Europeu a adotarem a referida proposta rapidamente ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO C 291 de 4.9.2015, p. 14.

⁽²⁾ Programa da presidência luxemburguesa, p. 12.

⁽³⁾ JO C 458 de 19.12.2014, p. 43.

1.6. Considera que há uma necessidade urgente de ação a nível da UE, a fim de evitar o risco de fragmentação do mercado interno do transporte rodoviário devido a medidas nacionais unilaterais de combate ao dumping social. Uma ação eficaz da UE poderá criar condições favoráveis a uma maior abertura do mercado ⁽⁴⁾.

1.7. O CESE insta a Comissão e os Estados-Membros, que são os principais responsáveis pela aplicação da legislação em matéria de transporte rodoviário e da legislação social, a atribuírem prioridade às seguintes medidas:

- garantir a cooperação plena entre as autoridades de fiscalização do trabalho e do transporte rodoviário nos Estados-Membros da UE;
- consolidar os dados dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário (ver artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾), com o registo social e laboral dos motoristas profissionais, a fim de melhorar a aplicação transfronteiras e combater o abuso e a fraude;
- concretizar com urgência a interligação dos registos nacionais através do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR), que deveria ter entrado em funcionamento em dezembro de 2012, para melhorar a aplicação transfronteiras e a cooperação entre os Estados-Membros; poderá considerar-se a utilização do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) neste contexto ⁽⁶⁾;
- aplicar plenamente, no setor do transporte rodoviário, as condições mínimas obrigatórias impostas pelo Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾ (Regulamento Roma I), bem como pela Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾ relativa ao destacamento de trabalhadores e pela Diretiva 2014/67/UE respeitante à execução dessa diretiva. O CESE chama a atenção para a intenção da Comissão de ter em conta a Diretiva 96/71/CE e a Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁹⁾ para determinar se é necessária orientação ou outras medidas para facilitar uma aplicação eficiente e juridicamente segura no setor do transporte rodoviário.

1.8. O CESE salienta que reforçar o controlo do cumprimento não deve implicar requisitos desproporcionais que dificultem a concorrência normal entre os transportes europeus ou a concretização do mercado interno no setor do transporte rodoviário.

1.9. Assinala também que, ao propor a simplificação das disposições em matéria de acesso ao mercado, incluindo a cabotagem, a Comissão poderá considerar a possibilidade de alinhar as regras sobre o transporte rodoviário de mercadorias com as aplicáveis à prestação temporária de serviços em geral, tendo em conta a especificidade do setor dos transportes. A simplificação das regras de acesso ao mercado constituiria uma base para uma execução mais coerente e uma cultura de cumprimento reforçada, o que limitaria as possibilidades de dumping social. A simplificação deve estar estreitamente associada a uma aplicação rigorosa das medidas acordadas, a fim de evitar o dumping social.

1.10. O CESE solicita à Comissão e aos Estados-Membros que promovam o intercâmbio de informações e de boas práticas no que respeita ao controlo eficaz do cumprimento das regras, a fim de combater os abusos e o dumping social. Para o efeito, será organizada uma conferência de alto nível da UE para apresentar e partilhar boas práticas.

1.11. O CESE insta a Comissão a convidar os Estados-Membros a participarem em projetos que se destinem a incentivar e estimular as empresas cumpridoras através de sistemas de notação de risco eficazes e operacionais.

⁽⁴⁾ O CESE remete, neste contexto, para a avaliação feita no relatório de 2014 da Comissão sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União [COM(2014) 222 final].

⁽⁵⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) n.º 1024/2012. do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1)

⁽⁷⁾ JO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 18 de 21.1.1997, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 159 de 28.5.2014, p. 11.

2. Ponto da situação do setor e do mercado

2.1. O transporte rodoviário de mercadorias é o motor da economia europeia, sendo responsável por 73 % do transporte de mercadorias terrestre. O transporte de mercadorias representa quase 2 % do PIB europeu. A percentagem de transporte internacional aumentou moderadamente entre 2004 e 2012, de 30 % para 33 %. O número das operações de cabotagem aumentou 50 %, mas a sua quota de mercado ainda é reduzida (apenas 5 %). Entre 2005 e 2012, as operações nacionais de transporte de mercadorias diminuíram 9,1 %, enquanto o transporte em trânsito foi o segmento do mercado do transporte rodoviário de mercadorias que mais depressa cresceu: mais de 80 % entre 2004 e 2012 ⁽¹⁰⁾.

2.2. Só em 2013, as operações de cabotagem aumentaram 20 %. É na Europa Ocidental que tem lugar a maior percentagem de operações de cabotagem: 86 % da cabotagem total é efetuada na Alemanha, França, Itália, Reino Unido, Bélgica e Suécia ⁽¹¹⁾. De acordo com um estudo ⁽¹²⁾ realizado para a Comissão Europeia, a maior parte do transporte nacional é efetuado por transportadores nacionais estabelecidos nesse Estado-Membro.

2.3. Um relatório da Comissão Europeia sobre a situação do mercado, publicado em 2014, afirma que, no conjunto, os salários, os níveis absolutos do custo da mão de obra e outros elementos de remuneração estão a convergir em toda a UE ⁽¹³⁾. A persistência de divergências corresponderá à diferença geral dos níveis salariais entre a UE-12 (UE-13) e a UE-15 («UE-15» refere-se aos Estados-Membros que aderiram à UE antes de 2004 e «UE-12» ou «UE-13» aos que aderiram em 2004 ou depois).

2.4. Estas diferenças devem ser consideradas no contexto específico do setor do transporte rodoviário de mercadorias, que se caracteriza por uma elevada mobilidade dos trabalhadores e por uma forte atividade transfronteiras. Embora as diferenças salariais sejam inevitáveis no mercado interno em geral, se forem aproveitadas de forma a contornar ou infringir a lei, podem ter um impacto nas condições concorrenciais do setor e na situação dos motoristas, como se demonstra na subsecção seguinte ⁽¹⁴⁾.

2.5. É sabido que o setor do transporte rodoviário de mercadorias enfrenta uma série de outros desafios. Para além da escassez de motoristas qualificados, o setor continua a não ser atrativo para os jovens e as mulheres, em especial devido às condições de trabalho difíceis, à baixa remuneração, à falta de perspetivas de carreira e a um historial desfavorável em termos de conciliação entre vida profissional e familiar ⁽¹⁵⁾. Embora o presente parecer se centre na necessidade de enfrentar o dumping social no setor, há que reconhecer que superar os desafios referidos também pode contribuir para combater o dumping social.

3. Regras da UE aplicáveis ao setor do transporte rodoviário de mercadorias

3.1. A seguinte legislação e jurisprudência da UE é particularmente pertinente para o presente parecer.

a) Acesso à profissão e ao mercado:

— Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁶⁾ que estabelece regras comuns no que se refere ao exercício da atividade de transportador rodoviário;

— Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias;

⁽¹⁰⁾ «Employment Conditions in the International Road Haulage Sector» [Condições de trabalho no setor do transporte rodoviário internacional de mercadorias], estudo realizado para a Comissão EMPL do Parlamento Europeu, 2015.

⁽¹¹⁾ Ver nota 8.

⁽¹²⁾ «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union» [Recolha e análise de dados sobre a estrutura do setor do transporte rodoviário de mercadorias na União Europeia], AECOM, 2014.

⁽¹³⁾ Relatório da Comissão Europeia sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União — COM(2014) 222 final.

⁽¹⁴⁾ Relatório da Comissão Europeia sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União — COM(2014) 222 final, secção 3.2.

⁽¹⁵⁾ «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union» [Recolha e análise de dados sobre a estrutura do setor do transporte rodoviário de mercadorias na União Europeia], AECOM, 2014.

⁽¹⁶⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

b) Legislação social específica para o transporte rodoviário:

- Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁷⁾ relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário;
- Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁸⁾ relativo aos tempos de condução, pausa e repouso no setor do transporte rodoviário;

c) Outra legislação da UE pertinente (social, etc.) aplicável a todos os setores industriais:

- Regulamento (CE) n.º 593/2008 (Regulamento Roma I) sobre a lei aplicável às obrigações contratuais;
- Acórdãos do Tribunal de Justiça Europeu (TJE) sobre o processo *Koelzsch* (15 de março de 2011) e o processo *Voogsgeerd* (15 de dezembro de 2011), clarificando a aplicação do Regulamento Roma I às circunstâncias específicas do setor do transporte rodoviário;
- Regulamento (CE) n.º 883/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁹⁾ relativo à coordenação dos sistemas de segurança social e respetivo Regulamento de Execução (CE) n.º 987/2009;
- Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços;
- Diretiva 2014/67/UE respeitante à execução da Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

3.2. A Diretiva Destacamento de Trabalhadores e a respetiva diretiva de execução aplicam-se sempre que estejam preenchidas todas as condições estabelecidas na Diretiva Destacamento de Trabalhadores. Por conseguinte, as diretivas são aplicáveis apenas nos destacamentos temporários para fora do país onde o motorista trabalha habitualmente. Se for o caso, a Diretiva Destacamento de Trabalhadores atribui o salário mínimo e determinadas outras prestações sociais aplicáveis no Estado-Membro onde o trabalho é realizado. Caso contrário, a lei aplicável será decidida por contrato e pelo Regulamento (CE) n.º 593/2008 sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Regulamento Roma I). O Regulamento Roma I dá prevalência às normas de trabalho obrigatórias aplicáveis no país onde ou a partir do qual o trabalho é habitualmente realizado, independentemente do local de afetação do trabalhador ou da lei escolhida no contrato de trabalho. Remete-se para as decisões do TJE mencionadas acima no ponto 3.1.

3.3. Em algumas situações, será difícil demonstrar que o Regulamento Roma I ou a Diretiva Destacamento de Trabalhadores dá prevalência a disposições diferentes das da lei do local de afetação ou da lei acordada no contrato. Ao decidir sobre a lei aplicável, os organismos de controlo do cumprimento terão em conta todos os elementos pertinentes, incluindo o requisito de uma ligação real ao local de afetação para que essa lei seja aplicável.

3.4. O CESE salienta que a Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores foi aplicada de diferentes formas no que diz respeito ao setor do transporte rodoviário. Assim, é importante avaliar a aplicação dessa diretiva e da diretiva de execução 2014/67/UE no âmbito do pacote de medidas previsto para a mobilidade dos trabalhadores, a fim de garantir uma execução coerente e eficiente.

3.5. Tal como já salientado, em especial as normas em matéria de acesso ao mercado no setor do transporte rodoviário, incluindo a cabotagem, são pouco claras e complexas, sujeitas a diversas interpretações e aplicações em diferentes Estados-Membros. Esta situação cria insegurança jurídica para todas as partes envolvidas e dificulta a verificação do seu cumprimento.

⁽¹⁷⁾ JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

⁽¹⁸⁾ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁽¹⁹⁾ JO L 166 de 30.4.2004, p. 1.

3.6. Os referidos problemas de aplicação, juntamente com o desejo de tratar urgentemente a questão do dumping social, levaram alguns Estados-Membros a adotar legislação nacional para resolver o problema da remuneração e das normas de proteção social. Estas medidas já estão a perturbar o bom funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que toca aos salários mínimos nacionais e às normas em matéria de períodos de condução e de descanso ⁽²⁰⁾.

4. Qual o problema e quem é afetado

4.1. O presente parecer exploratório incide sobre o dumping social e a cabotagem no transporte rodoviário de mercadorias. Para os transportadores da Europa Ocidental, a mão de obra representa de longe a maior parte dos seus custos operacionais. Em contrapartida, para os operadores estabelecidos na Europa Central e Oriental, os custos médios mais elevados correspondem ao combustível. Uma estrutura de custos diferente poderá permitir também um maior investimento. Neste contexto, alguns transportadores da UE-15 sofrem uma desvantagem competitiva e procuram recorrer a mão de obra de baixa remuneração. Isto é feito, por vezes, por operadores da UE-15 ou da UE-13 através de esquemas que contornam ou infringem a legislação nacional ou da UE (por exemplo, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a Diretiva 96/71/CE, empresas de fachada, etc.). Lacunas na legislação e o caráter móvel das atividades de transporte podem dificultar a deteção de esquemas ilegais. Como referido no ponto 4.6 infra, os custos laborais também podem ser reduzidos de forma perfeitamente legal. Em todo o caso, porém, será frequentemente causa de tensões.

4.2. As **entidades prejudicadas pelas práticas de dumping social** são, em particular, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias que não recorrem a tais práticas e os motoristas profissionais, pelo menos na UE-15. Também os operadores sérios ficam com a sua imagem afetada e estão expostos aos efeitos negativos das medidas unilaterais referidas acima no ponto 3.6. É por estes motivos que a Comissão Europeia prevê apresentar propostas, em 2016, para resolver o problema do dumping social no setor do transporte rodoviário. No entanto, sem uma análise sólida e circunstanciada do mercado do transporte rodoviário de mercadorias, dificilmente se poderá esperar uma proposta pertinente. Já existem dados a nível nacional através dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário. A nível da UE, os dados deveriam, em princípio, ter sido disponibilizados através do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR), que deveria ter interligado os registos eletrónicos nacionais e facilitado o intercâmbio de dados sobre a reputação das empresas a partir de dezembro de 2012, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. O REETR ainda não foi posto em funcionamento. O CESE lamenta esta situação e considera que esta falha tem efeitos negativos para o controlo do cumprimento das regras.

4.3. No que diz respeito aos **motoristas profissionais**, as práticas ilegais dizem essencialmente respeito a:

- Remuneração: embora a remuneração de acordo com o país em que o motorista tem o seu local de afetação (princípio do «país de origem») seja perfeitamente normal e aceitável quando preenchidas as condições legais, casos há, designadamente na cabotagem, em que o princípio é utilizado de forma abusiva, desrespeitando as disposições obrigatórias da Diretiva Destacamento de Trabalhadores ou do Regulamento Roma I.
- Condições de trabalho: planeamento ineficiente das viagens do motorista, levando a um excesso do tempo de condução; remuneração somente do tempo de condução e não das atividades realizadas durante o horário de trabalho, como cargas e descargas.
- Segurança social: não pagamento das contribuições para a segurança social pelo empregador, o que tem um impacto crucial nos direitos e nas regalias dos motoristas e respetivas famílias.
- Cuidados de saúde: a empresa cobra ao motorista o seguro de saúde e/ou os serviços médicos, etc.

4.4. Algumas empresas desenvolveram esquemas de contratação complexos e ambíguos, tirando partido da natureza internacional e da elevada mobilidade do setor, recorrendo a agências, empresas de contratação de pessoal ou empresas fictícias (empresas «de fachada») estabelecidas em Estados-Membros com um baixo nível de proteção e com normas laborais e sociais pouco exigentes. Consoante as circunstâncias, esses esquemas podem ser ilegais ou estar na fronteira da ilegalidade, em particular nos casos em que as ligações do contrato de trabalho a esse país com salários baixos e normas de proteção social pouco exigentes são fictícias.

⁽²⁰⁾ Comunicado de imprensa da Comissão de 19 de maio de 2015 e artigo do *Financial Times*, de 19 de maio de 2015, «Protests from Road haulage industry forces Brussels to act» [Protestos do setor do transporte rodoviário de mercadorias obrigam Bruxelas a agir]. Cf. também o boletim informativo da DG MOVE (n.º 183, de 12.9.2014) e as respostas da Comissão às questões do Parlamento Europeu E-006597-14 e E-007161-14.

4.5. Os esquemas complexos de contratação no transporte rodoviário dificultam a identificação da empresa e a sua responsabilização, por exemplo, em caso de reclamações relacionadas com o não pagamento de salários ou de contribuições para a segurança social. Por outro lado, devido a estas práticas de contratação obscuras, é muito mais difícil para os motoristas não residentes — e ainda mais os provenientes de países terceiros — compreender, gerir e aceder aos seus direitos e regalias.

4.6. Eis alguns exemplos de práticas que podem estar a infringir a lei:

- Operar através de uma empresa de fachada — tal é proibido desde 2011 na sequência da adoção e entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, segundo o qual o direito de estabelecimento num Estado-Membro é concedido e mantido apenas se a empresa dispõe de «estabelecimento estável e efetivo».
- Aplicar os salários e as condições do país de afetação e não as normas obrigatórias do país onde ou a partir do qual o motorista desempenha habitualmente a atividade — em violação da Diretiva Destacamento de Trabalhadores e do Regulamento Roma I (em conjugação com o acórdão do TJE sobre o processo *Koelzsch*), conforme explicado acima no ponto 3.
- Remuneração por quilómetro percorrido — tal infringe o Regulamento (CE) n.º 561/2006, que proíbe este tipo de remuneração na medida em que representa um risco para a segurança rodoviária.
- Viver durante meses no veículo de transporte, com pouco ou nenhum acesso a instalações sanitárias, refeições quentes, etc. — tal viola a Carta dos Direitos Fundamentais, artigo 31.º, que estipula que «todos os trabalhadores têm direito a condições de trabalho saudáveis, seguras e dignas».

É certamente possível reduzir os custos de forma perfeitamente legal, por exemplo, criando uma filial ou recorrendo a uma empresa independente de contratação de pessoal.

4.7. A cabotagem define-se como o transporte nacional de mercadorias efetuado por transportadores não residentes, a título temporário, num Estado-Membro de acolhimento. «A título temporário» é definido no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 como sendo três operações de cabotagem num prazo não superior a sete dias na sequência de um transporte internacional para o país de acolhimento. É difícil fazer cumprir e controlar as regras aplicáveis à cabotagem, pois o regulamento relativo ao acesso ao mercado não facilita essa tarefa ao impedir que as autoridades solicitem documentos adicionais para verificar o cumprimento das regras relativas à cabotagem. Além disso, as próprias regras não são claras em relação a uma série de pontos e são interpretadas de forma diferente nos diversos Estados-Membros. Este é o caso, por exemplo, da definição de viagem. Esta situação conduziu a uma taxa reduzida dos controlos, tanto na estrada como nas instalações das empresas.

4.8. O CESE considera que uma estrutura de custos diferente na UE-13 servirá para atrair as empresas, o que não é um problema em si do ponto de vista do mercado interno. Note-se, contudo, que poderá tratar-se de um caso de dumping social, na medida em que as atividades que se dizem estabelecidas em países da UE-13 estão, de facto, estabelecidas sob a forma de empresas de fachada sem atividade real na UE-13. Em 2013, confrontados com a intenção da Comissão Europeia de liberalizar as regras relativas à cabotagem, os parceiros sociais europeus do setor rodoviário, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e a União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) assinalaram que o mercado não estava preparado para uma abertura total do transporte nacional de mercadorias à concorrência, precisamente devido às disparidades sociais e fiscais em toda a UE ⁽²¹⁾. A IRU e a ETF apelaram a que as regras não fossem alteradas, mas que, em vez disso, fossem aplicadas de forma mais eficaz.

4.9. O CESE chama igualmente a atenção para a necessidade de garantir que os motoristas de países terceiros contratados por empresas da UE são recrutados com total respeito pelas regras aplicáveis em matéria de imigração, trabalham em condições que respeitam as disposições legais obrigatórias e recebem um certificado de motorista, conforme exigido pela legislação da UE.

⁽²¹⁾ «Proposta dos parceiros do setor social para um pacote de políticas para a próxima revisão do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 sobre o acesso à profissão e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 sobre o acesso ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias», 2013.

4.10. É neste contexto que se deve entender a atual atenção que a Comissão dedica ao dumping social, tal como referido nas prioridades políticas do presidente Juncker e no programa de trabalho para 2015, e como manifestado pelo Conselho, nomeadamente, no programa da Presidência luxemburguesa do Conselho.

Para além da proposta pendente de uma plataforma para combater o trabalho não declarado e o dumping social, a Comissão anunciou duas iniciativas importantes:

- Uma revisão da legislação em matéria de transporte rodoviário, a fim de clarificar as regras sobre o estabelecimento dos transportadores e a cabotagem e facilitar os controlos.
- Um pacote de medidas relativas à mobilidade dos trabalhadores, a fim de evitar manobras de contorno e abusos.

O êxito nestas questões é fundamental para evitar a fragmentação do mercado interno no setor dos transportes devido a medidas nacionais de execução e para criar condições para uma maior abertura do mercado neste setor.

4.11. O Comité apresenta a opção de simplificar as regras de acesso ao mercado no âmbito da cabotagem através da introdução de uma regra semelhante à que se aplica no caso da prestação de serviços transfronteiras em geral. Tal implica uma ligação clara entre o direito de prestar serviços de cabotagem e o seu caráter temporário. Isto permitiria evitar a acumulação interminável e sistemática de períodos de cabotagem de sete dias, que parece ser possível atualmente, e tornar mais claro em que casos é obrigatório estabelecer uma empresa no país de acolhimento. Além disso, evitaria as atuais divergências de interpretação das disposições contidas nas regras em vigor, assaz pormenorizadas mas pouco claras.

Bruxelas, 17 de setembro de 2015

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Henri MALOSSE
