



Bruxelas, 21.11.2014
COM(2014) 709 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**sobre a aplicação, no período 2011-2012, do Regulamento (CEE) n.º 561/2006,
relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social
no domínio dos transportes rodoviários, e da Diretiva 2002/15/CE,
relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem
atividades móveis de transporte rodoviário**

**(27.º relatório da Comissão sobre a aplicação das disposições em matéria social
no domínio dos transportes rodoviários)
{SWD(2014) 342 final}**

I. Introdução

O presente relatório faz o balanço da aplicação, pelos Estados-Membros, dos quatro atos legislativos interligados que estabelecem disposições sociais no setor do transporte rodoviário e analisa os respetivos regimes de execução. Estes atos legislativos são: o Regulamento (CE) n.º 561/2006¹, que estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os motoristas; a Diretiva 2006/22/CE², que estabelece as exigências mínimas no que respeita à execução daquelas regras; o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho³, relativo ao aparelho de controlo, ou seja, o principal instrumento para controlar o cumprimento da regulamentação social pelos motoristas; a Diretiva 2002/15/CE⁴, que estabelece disposições complementares para a organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (a seguir, «Diretiva do Tempo de Trabalho»).

O artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 prevê que os Estados-Membros comuniquem de dois em dois anos as informações necessárias para que a Comissão elabore um relatório sobre a aplicação do regulamento e a evolução registada nos domínios em questão. O artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE prevê que os Estados-Membros apresentem à Comissão um relatório sobre a aplicação da diretiva que indique os pontos de vista dos parceiros sociais. Os relatórios sobre a Diretiva 2002/15/CE e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 podem ser apresentados num único documento, uma vez que ambos os atos legislativos preveem o mesmo período de referência de dois anos e estabelecem disposições complementares para os motoristas.

¹ 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)

² 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) 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. 36)

³ 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), revogado pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1)

⁴ 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)

O presente relatório abrange o período 2011-2012. Baseia-se essencialmente nos relatórios nacionais, cujo prazo de apresentação terminava em 30 de setembro de 2013. O seu objetivo é proporcionar uma panorâmica geral da aplicação dos atos legislativos supramencionados pelos Estados-Membros e pôr em evidência os problemas principais na aplicação e imposição das disposições em vigor. O relatório contém dados qualitativos e quantitativos sobre os controlos efetuados, na estrada e nas instalações das empresas, e as infrações constatadas, bem como informações sobre a aplicação da Diretiva do Tempo de Trabalho. O relatório é acompanhado de um documento de trabalho dos serviços da Comissão, que contém informações suplementares sobre as sanções e sobre a cooperação entre os Estados-Membros, observações das autoridades de fiscalização e dados estatísticos pormenorizados.

O relatório estrutura-se em quatro secções, respeitantes a diversos aspetos da aplicação da legislação social. A secção I analisa sumariamente a qualidade e pontualidade da apresentação dos dados nacionais. A secção II analisa em detalhe os dados quantitativos nacionais relativos aos controlos e às infrações e a secção III descreve resumidamente a aplicação da Diretiva 2002/15/CE pelos Estados-Membros. A secção IV apresenta as conclusões principais.

No documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório descrevem-se os objetivos e as disposições essenciais da legislação social no setor do transporte rodoviário, bem como outros aspetos, e apresentam-se dados estatísticos pormenorizados dos resultados dos controlos efetuados.

Apresentação dos dados

Os relatórios nacionais sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE e do Regulamento (CE) n.º 561/2006 deviam ser apresentados segundo o modelo estabelecido na Decisão 2009/810/CE da Comissão⁵. Esse modelo combina as obrigações de comunicação de informações dos dois atos legislativos e permite a recolha, por meio de um formato interativo, de dados quantitativos e qualitativos, cruciais para a elaboração do relatório da Comissão.

A Comissão observa que, em geral, os Estados-Membros apresentaram relatórios nacionais de melhor qualidade e com maior pontualidade do que nos anos anteriores, e encoraja-os a prosseguir nesta via, especialmente no que respeita aos dados sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2005. No documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório (a seguir, «documento de acompanhamento») analisa-se com maior detalhe a apresentação dos dados.

⁵ Decisão 2009/810/CE da Comissão, de 22 de setembro de 2008, que estabelece o modelo de resumo-tipo previsto no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 289 de 5.11.2009, p. 9)

II. Análise dos dados relativos à aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006

1. Controlos

De acordo com o artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE, o número mínimo de controlos em 2011 e 2012 devia abranger, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos motoristas dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (CEE) n.º 3821/85⁶.

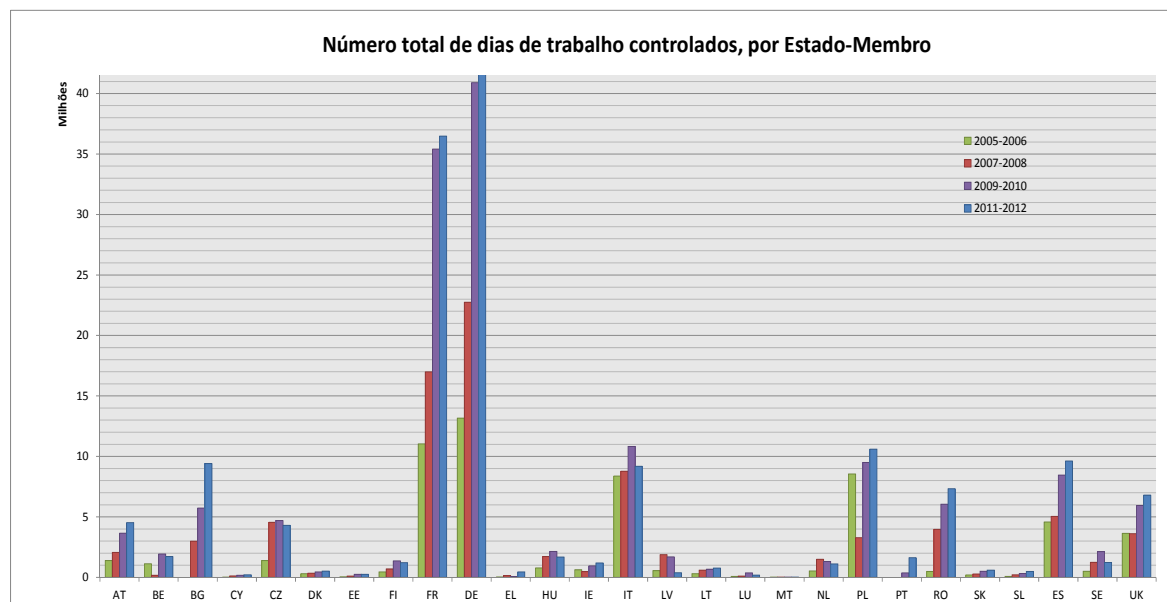


Gráfico 1 — Número total de dias de trabalho controlados, por Estado-Membro

O gráfico 1 dá uma visão geral do número de dias de trabalho controlados em cada Estado-Membro, no período em análise e nos anteriores períodos de referência. **Em média, o número total de dias de trabalho controlados na UE aumentou 8,7 %, de cerca de 146 milhões para cerca de 158,6 milhões.** Esta subida confirma o empenho geral dos Estados-Membros em reforçarem o controlo do cumprimento da regulamentação social no setor do transporte rodoviário. Note-se que, em todos os Estados Membros, estes controlos foram efetuados por um número consideravelmente menor de agentes da autoridade.

Analisando de perto o número de dias de trabalho efetivamente controlados em relação ao número mínimo de dias de trabalho a controlar (gráfico 2), é manifesto que a maioria dos Estados-Membros efetuou mais controlos do que exige a Diretiva 2006/22/CE. Os Estados-Membros que não atingiram a percentagem mínima, designadamente a Grécia, os Países Baixos, a Dinamarca, a Itália e a Letónia, são convidados a tomar medidas para sanar

⁶ A taxa mínima é calculada separadamente para cada Estado-Membro, com base no número total de dias de trabalho por motorista, no período de referência de dois anos, e no número total de veículos abrangidos pelos referidos regulamentos. A multiplicação destes dois fatores dá o número total de dias de trabalho dos motoristas dos veículos abrangidos pelos regulamentos, correspondendo 3 % desse valor ao número mínimo de controlos a efetuar em cada Estado-Membro.

esta situação. A Comissão avaliará a oportunidade de tomar medidas para assegurar a correta aplicação da Diretiva 2006/22/CE.

No documento de acompanhamento descreve-se em pormenor a observância da percentagem mínima.

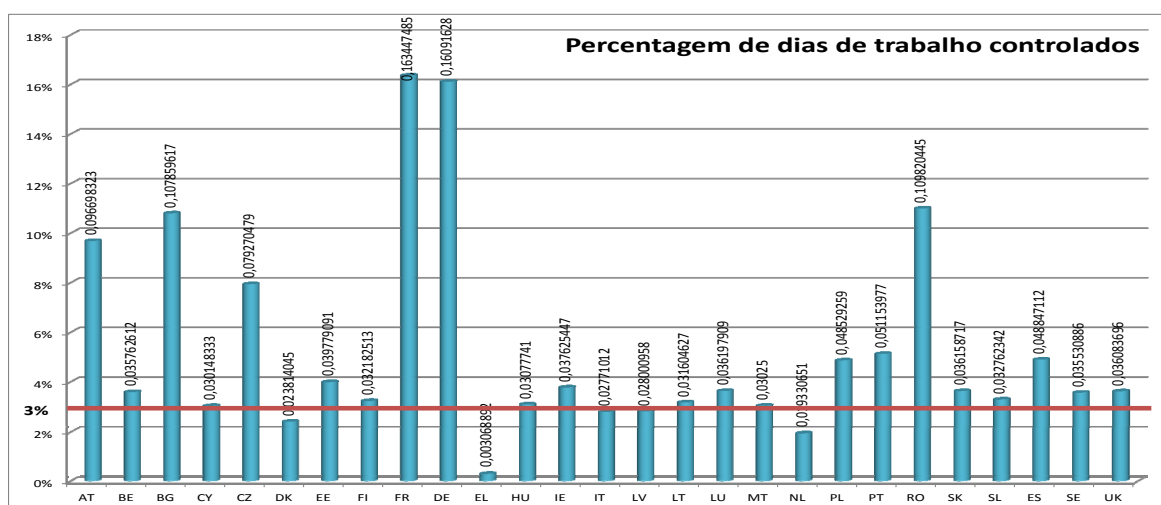


Gráfico 2 — Percentagem de dias de trabalho controlados, por Estado-Membro

No que respeita ao tipo de controlos, o artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE estabelece a relação entre o número de controlos na estrada (em dias de trabalho a controlar) e nas instalações, que devia corresponder a, pelo menos, 30 % e 50 %, respetivamente. Note-se que, em conformidade com o artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE, o cálculo desta percentagem se baseia no número de controlos efetivamente efetuados por cada Estado-Membro e não no número mínimo de dias de trabalho a controlar. No entanto, no período em análise, a maior parte dos controlos efetuou-se na estrada. **Em média, 80 % dos controlos efetuaram-se na estrada, o que representa uma ligeira melhoria relativamente aos 82 % registados no período de referência anterior.** Apenas a Irlanda ficou abaixo da percentagem mínima fixada para os controlos na estrada.

1.1 Controlos na estrada

No total, no período 2011-2012 foram controlados na estrada mais de 8,6⁷ milhões de veículos e cerca de 8,7 milhões de motoristas. Estes valores representam uma diminuição de 11,3 % e 19,4 %, respetivamente, em relação ao período de referência anterior, e resultam do aumento correspondente do número de controlos em instalações. Há duas razões para o número de motoristas ser superior ao de veículos: as tripulações duplas e a falta de dados da Dinamarca quanto ao número de veículos controlados na estrada.

Os controlos efetuados nos Estados-Membros incidiram, na sua maioria, em veículos e motoristas nacionais, representando estes 69 % e 68 %, respetivamente, da totalidade de veículos e motoristas controlados na estrada. Só em oito Estados-Membros, a saber, Áustria,

⁷ A Dinamarca não comunicou o número de veículos controlados na estrada.

França, Hungria, Bélgica, Lituânia, Luxemburgo, Malta e Eslovénia, o padrão se inverte, com mais veículos e motoristas estrangeiros controlados. Tal situação explica-se, em alguns casos, pela dimensão ou situação geográfica destes Estados-Membros. As taxas de controlo pormenorizadas figuram no documento de acompanhamento. Sendo a indiscriminação um dos princípios fundamentais dos Tratados da União Europeia, a Comissão poderá vir a tomar medidas adequadas com vista a assegurar a igualdade de tratamento dos motoristas e operadores nos Estados-Membros em que os controlos incidem com maior frequência nos motoristas e operadores não residentes.

1.2 Controlos nas instalações das empresas

Houve um aumento assinalável do número de empresas controladas pelos Estados-Membros, que mais do que duplicou em comparação com o período de referência 2007-2008. No período 2011-2012, esse número ascendeu a 146 000⁸, o que representa uma subida de 42 % face ao número de 103 000 empresas controladas no período de referência anterior. Mais de 31,7 milhões de dias de trabalho foram controlados nas instalações das empresas, o que significa que a taxa de crescimento diminuiu, de 79 % entre os períodos de referência 2007-2008 e 2009-2010 para 20 % entre o atual e o anterior período de referência. A dinâmica desta evolução deve ser vista em correlação com o aumento da percentagem mínima no decurso dos períodos de referência anteriores⁹. Assim, o aumento geral de 8,7 % no número de dias de trabalho controlados na estrada e nas instalações e a diminuição do número de veículos e motoristas controlados na estrada contribuíram conjuntamente para a intensificação observada dos controlos nas instalações.

2. Infrações

Todos os Estados-Membros comunicaram dados sobre as infrações constatadas, embora com um nível de pormenor diferente. **Depois de um aumento significativo e constante do número de infrações constatadas nos seis anos anteriores a nível europeu, que está ligado ao aumento do número mínimo de dias de trabalho a controlar, verifica-se uma inversão da tendência no período em análise, com uma diminuição de 14 % do número de infrações constatadas em relação ao período de referência anterior.** Este número deverá ser visto em paralelo com o aumento de 8,7 % no número de dias de trabalho controlados. Em valores reais, representa uma diminuição das infrações comunicadas, de 4,5 milhões em 2009-2010 para cerca de 3,9 milhões no período em análise. Pode considerar-se que esta evolução traduz um melhor cumprimento das disposições da legislação social, graças a práticas bem cimentadas de fiscalização e repressão e à maior consciencialização dos

⁸ A Finlândia não apresentou dados sobre o número de empresas controladas nas suas instalações no período 2011-2012. Para o período 2009-2010, Espanha, Finlândia, Luxemburgo e Suécia não apresentaram dados sobre o número de empresas controladas.

⁹ A percentagem mínima aumentou de 1 para 2 % em 2008 e para 3 % em 2010, mas no período em análise não houve alterações.

motoristas. Parte-se do pressuposto de que as manipulações dos tacógrafos não distorceram de forma significativa os resultados dos controlos.

O quadro que se segue mostra que as percentagens para as categorias de infrações se mantêm a níveis semelhantes às dos anteriores períodos de referência. A ligeira diminuição observada nas infrações associadas às pausas de condução e à falta de registos de outras atividades é contrabalançada pelo aumento das infrações associadas ao registo do tempo de condução e ao aparelho de controlo.

Período	Pausas	Períodos de repouso	Tempo de condução	Registos do tempo de condução	Aparelho de controlo	Falta / disponibilidade de registos de outras atividades
2011-2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009-2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007-2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Quadro 1 — Categorias de infrações constatadas na estrada e nas instalações

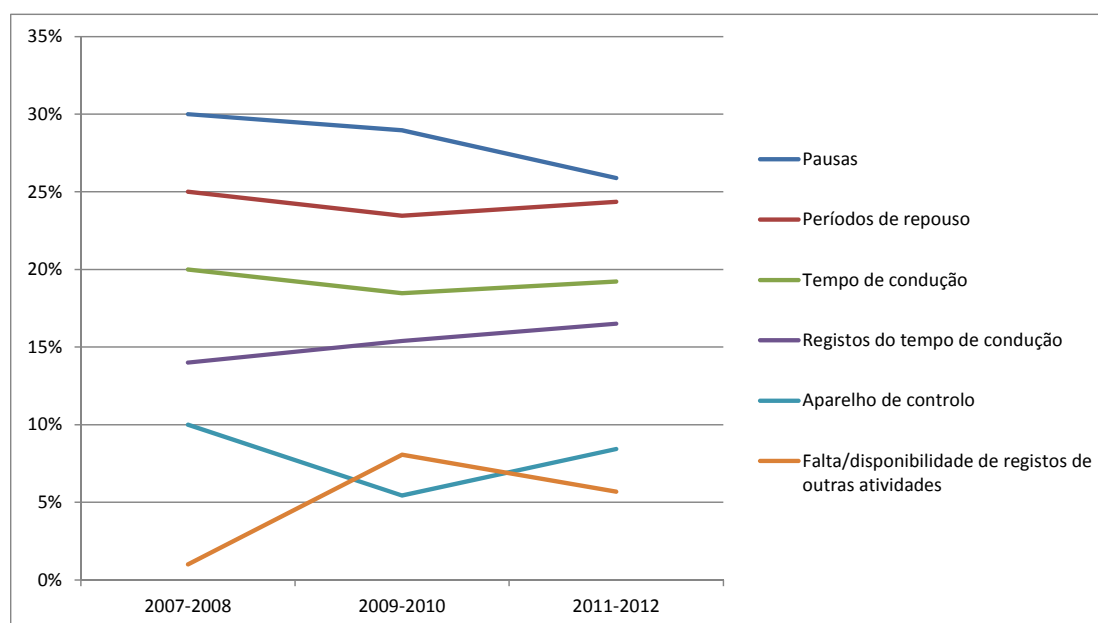


Gráfico 3 — Categorias de infrações constatadas na estrada e nas instalações

As categorias de infrações constatadas na estrada e nas instalações são descritas no documento de acompanhamento.

Em comparação com o período de referência anterior, em 2011-2012 a taxa média de infrações constatadas baixou significativamente (22 %), correspondendo a 2,43 infrações por 100 dias de trabalho controlados. Verifica-se que **os controlos nas instalações são mais eficazes do que os efetuados *ad hoc* na estrada**, uma vez que a taxa de deteção de infrações é três vezes superior nas instalações. Note-se, no entanto, que no período de referência anterior, a taxa de deteção nas instalações era cinco vezes superior à taxa de deteção na estrada. Esta evolução deve-se principalmente à queda considerável da taxa de deteção nas instalações, de 8,65 em 2009-2010 para 5,29 no período em análise. Há grandes disparidades entre os Estados-Membros nas taxas de deteção de infrações em instalações por 100 dias de trabalho controlados, oscilando entre 0,01 na Bulgária e 22,38 na Alemanha. A variação da taxa média de deteção de infrações em instalações na UE resulta aparentemente da diminuição significativa (27 %) do número de infrações constatadas em instalações na Alemanha, que continuava, no período em análise, a representar a maior percentagem de infrações constatadas em instalações na Europa (53,9 %).

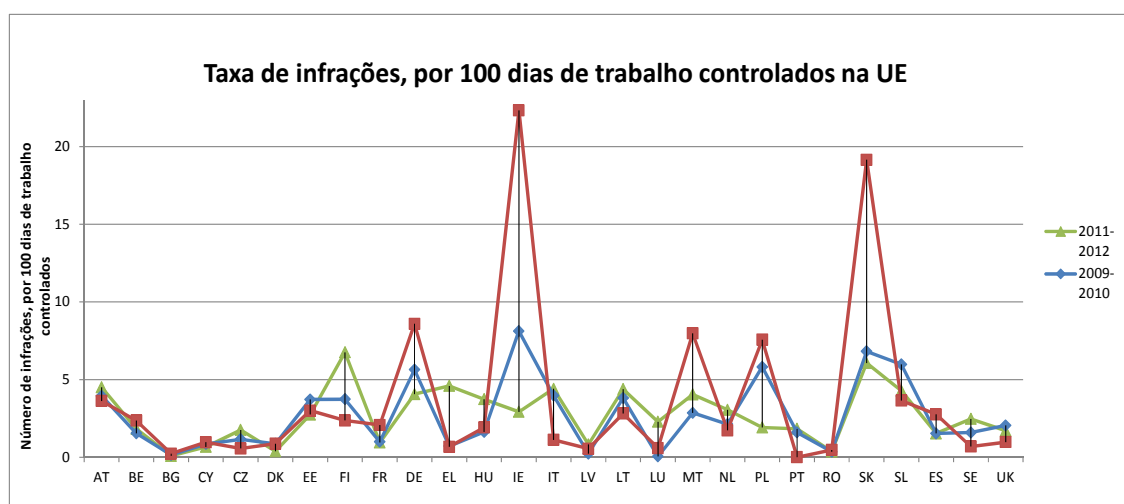


Gráfico 4 — Número de infrações constatadas por 100 dias de trabalho controlados em 2007-2008, 2009-2010 e 2011-2012

Apesar das variações discordantes no número de infrações constatadas, por período de referência, nos Estados-Membros¹⁰, verifica-se, em média, uma diminuição notória do número de infrações comunicadas, ainda mais perceptível quando se tem em conta o aumento do número de dias de trabalho controlados. No documento de acompanhamento descrevem-se em pormenor as taxas de deteção de infrações nos Estados-Membros. Estas **discrepâncias nas taxas de deteção revelam que a União Europeia não conseguiu ainda estabelecer um espaço de aplicação harmonizado, em virtude da disparidade dos recursos de fiscalização, das práticas de controlo do cumprimento da legislação aplicável no setor do transporte rodoviário e dos regimes de sanções.**

¹⁰ No documento de acompanhamento dão-se informações pormenorizadas sobre a evolução registada em Estados-Membros específicos.

2.1 Infrações constatadas na estrada

No período 2011-2012, constataram-se na estrada, a nível europeu, 2,2 milhões de infrações, que representam 58 % das infrações constatadas na estrada e nas instalações. Este valor indica uma diminuição quantitativa de quase 50 000, ou 2 %, em comparação com o período de referência anterior. Por 100 dias de trabalho controlados constataram-se 1,74 infrações, contra 1,9 no período de referência anterior.

Em média, 64 % das infrações constatadas respeitavam a veículos nacionais¹¹, para uma taxa de 69 % de veículos nacionais controlados na Europa. No entanto, há Estados-Membros em que prevalecem as infrações constatadas a respeito de veículos estrangeiros, designadamente no Luxemburgo (75 %), Bélgica (72 %), Lituânia (59 %), Suécia (57 %), Bulgária (56 %), Eslovénia (55 %), Áustria (55 %), França (54 %) e Reino Unido (53 %). Esta tendência pode explicar-se pelo facto de estes Estados-Membros, à exceção da Bulgária, da Suécia e do Reino Unido, terem efetuado mais controlos a veículos estrangeiros. No caso destes três Estados-Membros, as infrações por estrangeiros constatadas são desproporcionadamente mais frequentes, em especial no caso da Bulgária, onde 25 % dos veículos estrangeiros controlados representaram 56 % das infrações cometidas, e da Suécia, onde 34 % dos controlos incidiram em veículos estrangeiros, representando 57 % das infrações constatadas. O aumento das infrações cometidas por não-residentes poderá ser alarmante na Suécia, já que a taxa aumentou de 31 % no período de referência anterior para 57 %. Note-se que esta tendência se mantém em Estados-Membros como a Bélgica, a Bulgária, a Eslovénia, a França, o Luxemburgo e o Reino Unido desde o período de referência anterior.

2.2 Infrações constatadas nas instalações das empresas

Relativamente ao período em análise, os Estados-Membros comunicaram, no total, mais de 1,6 milhões de infrações constatadas nas instalações das empresas, o que corresponde a 42 % do número total de infrações. Este valor representa uma diminuição de 26 % em comparação com o biénio anterior e deve ser visto em correlação com o número de empresas controladas, que aumentou 42 %¹². Tendo em conta estes dois aspetos, é de assinalar a real melhoria do cumprimento da regulamentação social.

Em termos de frequência das infrações constatadas por 100 dias de trabalho controlados, a média europeia regista uma tendência positiva, tendo diminuído de 8,65 para 5,29. Considerando este valor em paralelo com a diminuição ligeira da frequência das infrações constatadas na estrada, pode concluir-se que as atividades destinadas a melhorar o cumprimento da regulamentação social no setor do transporte rodoviário começam a produzir resultados.

¹¹ Na Dinamarca, o número de infrações por estrangeiros constatadas representava 90 %. Contudo, este valor não é representativo visto ter-se efetuado o cálculo sem um volume substancial de dados. Não foi, portanto, contabilizado na média europeia.

¹² Vide nota 12

III. Análise dos dados relativos à aplicação da Diretiva do Tempo de Trabalho (Diretiva 2002/15/CE)

1. Introdução

A presente secção debruça-se sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE, igualmente referida como «Diretiva do Tempo de Trabalho», pelos Estados-Membros no período 2011-2012. De acordo com o artigo 13.º da diretiva, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, de dois em dois anos, um relatório sobre a aplicação da diretiva, indicando os pontos de vista dos parceiros sociais. No documento de acompanhamento descreve-se a transposição da diretiva nos Estados-Membros e apresentam-se os pontos de vista das partes interessadas sobre a aplicação e a monitorização, os mecanismos de controlo nos Estados-Membros e os problemas de aplicação.

2. Diretiva 2002/15/CE

Esta diretiva estabelece normas que regulam, nomeadamente, as pausas durante o tempo de trabalho, o limite máximo do tempo médio de trabalho semanal e o trabalho noturno. As suas disposições suplementam as normas em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Uma vez que estabelece disposições sobre o tempo de trabalho específicas para o setor do transporte rodoviário, esta diretiva é considerada uma *lex specialis* em relação à diretiva geral relativa ao tempo de trabalho, a Diretiva 2003/88/CE¹³, que estabelece os requisitos fundamentais de organização do tempo de trabalho para todos os trabalhadores. Todavia, a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia contém, no artigo 31.º, disposições em matéria de tempo e de condições de trabalho que têm de ser respeitadas no contexto da aplicação da legislação da UE. Algumas das principais disposições de proteção constantes da diretiva geral relativa ao tempo de trabalho, incluindo as normas em matéria de férias anuais e de exame gratuito do estado de saúde dos trabalhadores noturnos, são igualmente aplicáveis aos trabalhadores móveis dos transportes rodoviários.

3. Apresentação e qualidade dos relatórios nacionais

A Comissão estabeleceu um modelo comum de relatório, para facilitar a apresentação dos relatórios pelos Estados-Membros, reduzir a carga administrativa e evitar atrasos excessivos na apresentação dos relatórios. A qualidade dos relatórios é, contudo, muito variável. Os Países Baixos não comunicaram dados e indicaram não ter havido alterações em relação ao período anterior. Os relatórios de vários Estados-Membros¹⁴ estavam incompletos. A maior parte dos relatórios continha informações sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE, bem como uma avaliação da sua eficácia. No entanto, estando vários relatórios incompletos, os

¹³ Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho (JO L 299 de 18.11.2003, p. 9)

¹⁴ Bélgica, Chipre, Hungria, Letónia, Países Baixos, Roménia e Suécia

resultados da presente análise não podem ser considerados representativos da União Europeia no seu conjunto.

4. Aspetos da aplicação nos Estados-Membros

O documento de acompanhamento dá uma panorâmica dos atos legislativos de transposição da Diretiva 2002/15/CE a nível nacional. **Muitos Estados-Membros comunicaram ter procedido**, no decurso do período em análise, **a alterações do quadro legislativo para que este passasse a abranger os motoristas independentes**; foi esse o caso, nomeadamente, da Alemanha, Bulgária, Dinamarca, Irlanda, Luxemburgo, Malta (em curso), Polónia, Portugal, Suécia e Reino Unido.

No que respeita às convenções coletivas, coexistem na União Europeia sistemas divergentes, que vão da inexistência de convenções (por exemplo, em Malta) a convenções que podem prever derrogações ao tempo de trabalho máximo (por exemplo, em Itália). Em Espanha foi negociada a nível governamental uma convenção coletiva quadro no setor do transporte rodoviário e celebraram-se 26 convenções coletivas a nível de província e de comunidade autónoma. No Luxemburgo foram celebradas convenções coletivas para os motoristas de autocarros e outros trabalhadores das empresas privadas de autocarros, bem como para o setor dos transportes e da logística.

Portugal refere aspetos positivos da transposição, em resultado da clarificação dos períodos de disponibilidade e da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis. A Lituânia e a Estónia declararam não terem tido dificuldades na aplicação da Diretiva 2002/15/CE, tendo a Lituânia providenciado formação e consultas para os empregadores e os seus representantes.

A Diretiva 2002/15/CE é considerada um bom conjunto de disposições que ajudaram a definir o tempo de trabalho e os seus limites. A Grécia assinalou, contudo, que algumas disposições da diretiva se justapõem às do Regulamento (CE) n.º 561/2006, o que cria problemas às empresas e aos trabalhadores. A Espanha identificou problemas na aplicação das regras de cálculo dos períodos de disponibilidade dos motoristas. A mesma questão foi colocada pela República Checa. A aplicação da disposição relativa ao tempo de trabalho suscita alguma confusão, em particular quando os motoristas têm de esperar entre trajetos e esse tempo de espera é conhecido antecipadamente¹⁵.

¹⁵ O artigo 3.º, alínea a), da Diretiva 2002/15/CE define «tempo de trabalho» como *o período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, durante o qual o trabalhador [móvel] se encontra no seu posto de trabalho, à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou atividades, ou seja: o tempo consagrado a todas as atividades de transporte rodoviário [...]; os períodos durante os quais [o trabalhador] não pode dispor livremente do seu tempo, sendo-lhe exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente períodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida.*

Em geral, a fim de facilitarem a aplicação da Diretiva 2002/15/CE, a Irlanda e a Suécia prepararam e distribuíram documentação de orientação para ajudar os operadores a cumprirem as disposições da diretiva.

4.1 Infrações à regulamentação do tempo de trabalho

Só alguns Estados-Membros¹⁶ apresentaram dados estatísticos sobre as infrações constatadas, o que não é suficiente para se tirarem conclusões globais. O número de Estados-Membros que apresentaram dados sobre as infrações é idêntico ao dos que o fizeram no período de referência anterior. Convida-se todos os Estados-Membros a incluírem esses dados nos seus próximos relatórios.

5. Pontos de vista das partes interessadas sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE

Dezasseis Estados-Membros¹⁷ confirmaram ter consultado as partes interessadas, como exige a Diretiva 2002/15/CE, o que representa um progresso em relação ao período de referência 2007-2008, quando só nove Estados-Membros indicaram ter cumprido esta obrigação.

Em geral, há consenso entre empregadores e trabalhadores quanto à contribuição da Diretiva 2002/15/CE para a proteção da saúde e da segurança dos motoristas. Na Irlanda, a opinião dos empregadores é que as limitações de tempo de trabalho favorecem o interesse pela profissão de motorista. Alguns parceiros sociais nacionais manifestaram a sua preocupação quanto à falta de coerência na aplicação das normas em vigor e assinalaram a necessidade de se aclararem alguns aspetos específicos, como a compensação por trabalho noturno. Do documento de acompanhamento constam em maior detalhe as opiniões expressas pelas partes consultadas.

IV. Conclusões

O presente relatório analisa a evolução da aplicação e imposição da regulamentação social da UE nos Estados-Membros, no período 2011-2012.

O âmbito do presente documento é estabelecido pela Diretiva 2006/22/CE e pela Decisão 2009/810/CE da Comissão, que definem os dados normalizados a apresentar no contexto da aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e da Diretiva 2002/15/CE, principalmente o número e tipo de controlos efetuados e o número e tipo de infrações constatadas. No período em análise, a pontualidade da apresentação e a qualidade dos relatórios nacionais melhorou, pelo que a Comissão pôde tirar conclusões mais fiáveis sobre a aplicação da regulamentação social ao nível europeu.

¹⁶ Áustria, Bulgária, Chipre, Espanha, Grécia, Polónia e República Checa

¹⁷ Bulgária, República Checa, Alemanha, Dinamarca, Estónia, Grécia, Espanha, Finlândia, França, Irlanda, Lituânia, Malta, Polónia, Eslováquia, Eslovénia e Reino Unido

Este relatório mostra ter havido algum progresso na aplicação da legislação social. Em média, o número total de dias de trabalho controlados na UE aumentou 8,7 %, passando de quase 146 milhões a cerca de 158,6 milhões de dias de trabalho controlados, enquanto a percentagem mínima de controlos (3 %) permaneceu inalterada. Note-se que, em todos os Estados-Membros, os controlos foram efetuados por um número consideravelmente menor de agentes da autoridade. Esta subida confirma o empenho geral dos Estados-Membros em reforçarem o controlo do cumprimento da regulamentação social no setor do transporte rodoviário. No entanto, tal como nos dois últimos períodos de referência, a maioria dos Estados-Membros não conseguiu atingir o objetivo mínimo de controlar nas instalações das empresas pelo menos 50 % do total de dias de trabalho prestados e a grande maioria dos controlos efetuou-se na estrada. A Comissão vai acompanhar a evolução da situação neste domínio. Não se registando progressos no próximo período de referência (2013-2014) nos Estados-Membros em causa, a Comissão lançará uma investigação oficial aos Estados-Membros que não cumpram o prescrito relativamente aos controlos em instalações.

De acordo com o artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE, a percentagem mínima de controlos no que respeita ao número de dias de trabalho prestados pelos motoristas será aumentada para 4 % logo que 90 % dos veículos controlados estejam equipados com um tacógrafo digital. No período em análise, 56 % dos veículos controlados na estrada estavam equipados com um tacógrafo digital. Não há, portanto, fundamento para se elevar a percentagem mínima de controlos para 4 % dos dias de trabalho dos motoristas.

É importante que as autoridades nacionais garantam que os controlos se efetuam sem discriminações com base na nacionalidade do motorista ou no Estado-Membro de matrícula do veículo. Os Estados-Membros deverão analisar aprofundadamente os seus dados e dar as necessárias instruções às autoridades de fiscalização, para prevenir o tratamento desigual de motoristas ou veículos estrangeiros.

Depois de um aumento significativo e constante do número de infrações constatadas nos seis anos anteriores a nível europeu, que está ligado ao aumento do número mínimo de dias de trabalho a controlar, verifica-se uma inversão da tendência no período em análise, com uma diminuição do número de infrações constatadas em relação ao período anterior. Vista em paralelo com o aumento do número de dias de trabalho controlados, pode considerar-se que esta evolução traduz um melhor cumprimento das disposições da legislação social, graças a práticas bem cimentadas de fiscalização e repressão e à maior consciencialização dos motoristas. Neste contexto, as medidas dos Estados-Membros e da Comissão, designadamente a emissão de notas de orientação ou a realização de ações de formação destinadas aos agentes da autoridade, etc. começam a produzir resultados.

A análise das taxas de deteção de infrações na estrada e nas instalações das empresas indica que os controlos nestas últimas são mais eficientes do que os controlos *ad hoc* na estrada. As discrepâncias nas taxas de deteção entre Estados-Membros revelam que a União Europeia não conseguiu ainda estabelecer um espaço de aplicação harmonizado, em virtude da disparidade dos recursos de fiscalização e das práticas de controlo do cumprimento da legislação aplicável no setor do transporte rodoviário.

Quase todos os Estados-Membros comunicaram dados sobre controlos concertados, o que revela um progresso em relação ao anterior período de referência, não só em termos de qualidade dos relatórios, como do número de iniciativas de cooperação. A cooperação desenvolve-se principalmente entre Estados-Membros vizinhos e é complementada por ações no quadro da Euro Contrôle Route (ECR), que proporciona uma colaboração em maior escala.

Por estarem incompletos, os relatórios nacionais sobre a aplicação da Diretiva 2002/15/CE não possibilitam uma análise aprofundada do impacto deste ato legislativo na saúde e segurança dos motoristas e na segurança rodoviária. Muitos Estados-Membros incluíram os motoristas independentes no âmbito de aplicação do quadro legislativo nacional, embora se considere por vezes que tal inclusão suscita problemas de aplicação.

A maior parte dos Estados-Membros confirmou que as partes interessadas foram consultadas. Em geral, os parceiros sociais reconheceram que a aplicação correta da Diretiva 2002/15/CE é prerequisite para garantir condições de trabalho adequadas e uma concorrência não falseada.

Para avaliar outros aspetos importantes da aplicação da regulamentação social no setor do transporte rodoviário, incluindo a aplicação da jurisprudência do Tribunal de Justiça Europeu e a aplicação das exceções e das sanções à luz da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, a Comissão vai lançar um exercício de avaliação global da eficácia desta regulamentação.