



Bruxelas, 4 de dezembro de 2018  
(OR. en, fr)

---

---

**Dossiês interinstitucionais:**  
2017/0121(COD)  
2017/0122(COD)  
2017/0123(COD)

---

---

15084/18  
ADD 1

TRANS 603  
SOC 754  
EMPL 559  
MI 922  
COMPET 838  
CODEC 2194

## RESULTADOS DOS TRABALHOS

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

---

n.º doc. ant.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

n.º doc. Com.: ST 9668/17  
ST 9670/17  
ST 9671/17

---

Assunto: Pacote Mobilidade I:

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário

– Declarações

---

Junto se enviam, à atenção das delegações, as declarações apresentadas por algumas delegações sobre a orientação geral do Conselho relativa às propostas em epígrafe.

**Polónia, Bulgária, Lituânia, Malta, Hungria**

A Polónia, a Bulgária, a Lituânia, Malta e a Hungria constatam que, lamentavelmente, os esforços para dividir o mercado e proteger os mercados internos de alguns Estados-Membros tenham ofuscado o objetivo inicial do pacote Mobilidade I, que consistia em simplificar e clarificar as regras para o setor dos transportes e em melhorar as condições sociais e laborais dos condutores.

A orientação geral sobre o pacote Mobilidade I não tem em conta as especificidades geográficas dos Estados-Membros situados nas fronteiras externas da UE. O pacote proposto também não tem em conta os problemas específicos dos Estados insulares. Além disso, não só gera condições de concorrência desiguais para os operadores na UE, como também põe em perigo a competitividade internacional do setor do transporte rodoviário de mercadorias da UE.

Em vez de disposições equilibradas e de um verdadeiro compromisso em prol do bom funcionamento do mercado único, a orientação geral proposta impõe medidas restritivas, desproporcionadas e protecionistas que vão contra os princípios básicos do Tratado e as liberdades fundamentais da UE. A obrigação imposta aos condutores de regressarem a um local específico é um exemplo de tais disposições.

A Polónia, a Bulgária, a Lituânia, Malta e a Hungria opõe-se com veemência:

- Ao modelo dividido, que prevê a aplicação de um regime de destacamento para os condutores que efetuem operações de tráfego terceiro e de cabotagem. A proposta conduzirá à fragmentação do mercado da UE, discriminando alguns Estados-Membros e os condutores provenientes desses países. Impedirá o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, criará encargos administrativos desproporcionados para os operadores, em especial para as pequenas e médias empresas, e, além disso, agravará a concorrência desleal entre operadores da UE e de países terceiros, em detrimento dos primeiros. Por último, mas não menos importante, aumentará também os obstáculos às trocas comerciais da UE.
- À proibição total do repouso semanal regular na cabina. Esta solução restritiva não tem em conta a falta de áreas de repouso apropriadas com uma oferta de alojamento adequada na Europa. Numa situação destas, as condições de trabalho dos condutores não melhorará, uma vez que não poderão beneficiar de uma infraestrutura que não existe e que levará tempo a ser construída.

- À imposição de restrições adicionais em matéria de cabotagem, sob a forma de um período de espera de um determinado número de dias. Trata-se de mais uma medida restritiva, desproporcionada e protecionista que coloca um obstáculo administrativo arbitrário ao acesso ao mercado.

Em vez de estimular a competitividade e a prosperidade do setor dos transportes da UE, a execução do pacote Mobilidade I, na sua forma atual, terá como consequência a falência das pequenas e médias empresas de transporte, o aumento das taxas de desemprego na UE, a acentuada subida dos preços de muitos bens e serviços que afetará negativamente os consumidores e o abrandará o crescimento económico. Os efeitos serão muito mais severos nos Estados-Membros que não estão situados no centro da UE e em que os transportes constituem um importante setor económico.

Por conseguinte, e tendo em conta a manifesta falta de equidade e de equilíbrio na proposta de orientação geral do Conselho sobre o pacote Mobilidade, a Polónia, a Bulgária, a Lituânia, Malta e a Hungria votarão contra a mesma.

## **Bélgica**

A Bélgica confirma o seu voto contra o pacote Mobilidade I no Conselho (Transportes) de 3/12/2018.

A Bélgica não pode apoiar o novo regime de cabotagem proposto no quadro do Regulamento 1072/2009, uma vez que os cinco dias de período de espera introduzidos ameaçam a sustentabilidade da atividade económica do seu setor.

## Suécia

Declaração da Suécia sobre a proposta de diretiva que altera a Diretiva 2006/22/CE e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) (Bruxelas, 28 de novembro de 2018, 14802/18 ADD 4)

A Suécia pode apoiar a orientação geral desta proposta, mas gostaria que a seguinte observação relativa ao artigo 2.º, n.º 4, alínea a), fosse aditada ao protocolo e tomada em consideração na próxima fase do processo.

A Suécia considera que seria vantajoso se o artigo 2.º, n.º 4, alínea a), expressasse claramente respeito pelos modelos nacionais de direito laboral e reconhecesse o papel dos parceiros sociais no que diz respeito aos Tratados. Os parceiros sociais têm um papel a desempenhar na monitorização das condições de trabalho e de emprego em alguns Estados-Membros. Trata-se de uma salvaguarda nas diretivas gerais relativas ao destacamento em relação às quais a diretiva proposta pretende ser uma *lex specialis*. Para que, a este respeito, a *lex specialis* funcione da mesma forma que as diretivas gerais, é desejável uma clarificação. Importa, por conseguinte, que o artigo 2.º, n.º 4, alínea a), estipule que a autoridade nacional competente pode disponibilizar as informações constantes da declaração de destacamento, por exemplo através de um registo, a outras autoridades ou aos parceiros sociais, em conformidade com o direito e as práticas nacionais.

A Suécia gostaria ainda de relembrar que a Proclamação Interinstitucional sobre o Pilar Europeu dos Direitos Sociais respeita o papel dos parceiros sociais.