



Bruselas, 11 de febrero de 2020
(OR. en)

Expedientes interinstitucionales:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PUNTO «I/A»

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte)/Consejo

N.º doc. Ción.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Asunto: Paquete de movilidad I:

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

– Acuerdo político

Declaraciones de la Comisión y de los Estados miembros

Declaración de la Comisión

La Comisión toma nota del acuerdo provisional sobre los aspectos sociales y de mercado del paquete de movilidad I alcanzado por el Consejo y el Parlamento Europeo durante el 4.º diálogo tripartito que tuvo lugar los días 11 y 12 de diciembre de 2019.

La Comisión lamenta que el acuerdo político alcanzado por el Consejo y el Parlamento Europeo incluya elementos que no están en consonancia con las ambiciones del Pacto Verde Europeo y con el respaldo del Consejo Europeo al objetivo de lograr la neutralidad climática de la UE para 2050. Se trata de la obligación de devolver el vehículo al Estado miembro de establecimiento cada ocho semanas y de las restricciones impuestas a las operaciones de transporte combinado. Estas medidas no formaban parte de las propuestas de la Comisión adoptadas el 31 de mayo de 2017 y no fueron objeto de una evaluación de impacto. La obligación de devolver el camión conducirá a ineficiencias en el sistema de transporte y a un aumento innecesario de emisiones, contaminación y congestión, mientras que las restricciones al transporte combinado reducen su eficacia para apoyar las operaciones de transporte multimodal de mercancías.

Las mejoras sociales de esta propuesta son significativas. La Comisión va a evaluar de cerca el impacto de estos dos aspectos en el clima, el medio ambiente y el funcionamiento del mercado único. Lo hará desde la perspectiva del Pacto Verde y de las medidas encaminadas a la descarbonización de los transportes y la protección del medio ambiente, garantizando al tiempo el buen funcionamiento del mercado único.

Tras la evaluación de impacto, la Comisión, en caso necesario, ejercerá su derecho a presentar una propuesta legislativa específica antes de que ambas disposiciones entren en vigor.

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su profunda preocupación por el hecho de que el acuerdo provisional sobre el paquete de movilidad I es contrario a la libertad fundamental de prestación de servicios en el mercado único, al principio de libre circulación de los trabajadores, así como a las principales políticas y objetivos de la UE en materia de clima.

En particular, el requisito de devolver vehículos pesados al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, establecidos por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta obligación, en caso de adoptarse, provocará un aumento importante del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento sustancial de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte. Este sector ya representa aproximadamente la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la UE.

A pesar de los esfuerzos realizados para destacar estos puntos y con independencia de las pruebas científicas de los estudios sobre el impacto de dicha obligación en el aumento de recorridos en vacío y emisiones de CO₂, no existe ninguna sensibilidad en cuanto al impacto previsto de esta disposición y se rechazan argumentos racionales. Al mismo tiempo, aunque el programa de mejora de la legislación requiere una evaluación de impacto a escala de la UE para todas estas medidas, no se ha presentado aún ninguna evaluación de este tipo.

Los vehículos que regresan al Estado miembro de establecimiento son solo un ejemplo de medidas excesivamente restrictivas y discriminatorias propuestas en el paquete de movilidad I. Compartimos la preocupación por las limitaciones al cabotaje en forma de un período de espera excesivo. Este período de espera equivale a una medida proteccionista, que tendrá un efecto bastante negativo en el mercado único. Según las estimaciones de institutos de investigación de renombre, la obligación de que el camión vuelva a su base, así como las restricciones impuestas a las operaciones de cabotaje, generarán millones de toneladas adicionales de emisiones anuales de CO₂.

Otro motivo importante de preocupación es que la devolución obligatoria del vehículo situará en una posición de desventaja a los Estados miembros que, debido a su situación geográfica, tengan importantes dificultades para prestar servicios de transporte por camión en el mercado único, ya que sus vehículos tendrán que cubrir distancias mucho mayores y superar importantes barreras naturales, especialmente en el caso de las islas.

La competencia desleal de los operadores de terceros países es otro factor que no se ha abordado adecuadamente. Esto es especialmente preocupante, ya que la solución que se adopte tendrá efectos a largo plazo no solo en el sector del transporte, sino también en el conjunto de la economía de la UE.

El sector del transporte merece un marco jurídico de la UE justo y sólido, que siga estimulando su desarrollo y garantice al mismo tiempo normas realistas y aplicables. En lugar de disposiciones equilibradas y un compromiso real, el acuerdo provisional impone medidas restrictivas, desproporcionadas y proteccionistas.

El paquete de movilidad I es un expediente crucial tanto para el mercado único europeo como para el sector del transporte por carretera. Hoy más que nunca debemos preservar el buen funcionamiento del mercado único y de las economías de todos los Estados miembros de la UE, manteniendo la coherencia con otras políticas de la UE.

Declaración de Bélgica

Bélgica ha tomado nota de los resultados del acuerdo provisional alcanzado el 11 de diciembre entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I.

Bélgica celebra la mejora sustancial de las condiciones laborales de los conductores de camiones, en particular la prohibición del descanso semanal en la cabina y la aplicación de las normas sobre desplazamiento de los conductores a las operaciones de cabotaje. En el futuro deberán alcanzarse unas condiciones de competencia más equitativas, mediante la integración de los vehículos comerciales ligeros en el ámbito de todo el paquete de movilidad, el retorno de los camiones cada ocho semanas a la base y el ambicioso calendario para el despliegue de nuevos tacógrafos inteligentes que permitirá una mejor aplicación de las normas tanto existentes como nuevas.

Por lo tanto, Bélgica considera que es incoherente aumentar las restricciones de acceso al mercado imponiendo un período de espera de cuatro días al cabotaje, cuando al mismo tiempo la Unión Europea garantizará una convergencia social ascendente.

A nuestro entender, el período de espera es un obstáculo al comercio, contrario al espíritu del mercado interior y a la eficiencia de la cadena logística, ya que las operaciones de cabotaje permiten evitar recorridos en vacío.

También lamentamos la inclusión de una propuesta sobre desplazamientos de larga duración de los conductores que no figuraba en la propuesta de la Comisión ni en los acuerdos de los dos colegisladores, y que aún no se ha evaluado detenidamente.

A pesar de los elementos sociales positivos que contiene el paquete, Bélgica se abstendrá en consecuencia.

Declaración de Estonia

Estonia apoya plenamente los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I¹, cuyo objetivo es sentar las bases para una normativa clara en materia de transporte por carretera. Estonia considera que el transporte internacional de mercancías por carretera en la Unión Europea debe estar en consonancia con los principios generales del mercado único, abierto a la competencia y ser eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Estonia considera que los requisitos adicionales no deben imponer una carga administrativa excesiva a las empresas ni a las autoridades del sector público, ni entrar en conflicto con los objetivos de la política climática de la Unión Europea.

Durante las negociaciones del paquete, Estonia adoptó un enfoque constructivo, tratando de tener en cuenta y apoyar las propuestas que mejoraran las condiciones laborales de los conductores, la lucha contra las prácticas de mercado ilegales y la reducción de los efectos negativos para el medio ambiente. Sin embargo, las negociaciones desembocaron en un acuerdo que pone en desventaja competitiva a las empresas de transporte de Estonia, concretamente al imponer a las empresas de transporte por carretera la obligación de organizar la actividad de su flota de modo tal que sus vehículos puedan regresar al Estado miembro de establecimiento en un plazo de ocho semanas tras haber salido del mismo («obligación de regreso del vehículo»).

¹ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector COM(2017) 281 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos COM(2017) 277 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera COM(2017) 278 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Esta obligación no formaba parte del paquete original. No ha sido objeto de una evaluación de impacto detenida, lo que suscita preocupación en cuanto a su relación con el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación².

En segundo lugar, el hecho de que los vehículos regresen al Estado miembro de establecimiento limita la zona geográfica de las operaciones de las empresas de transporte por carretera de ese Estado miembro y, por lo tanto, no está en consonancia con el objetivo del paquete de movilidad I de garantizar unas condiciones de competencia equitativas.

En tercer lugar, dado que esta obligación aumenta el número de recorridos en vacío y de emisiones adicionales de CO₂, Estonia considera que este requisito contradice los objetivos de la política climática de la UE y los objetivos del Acuerdo de París. No se ajusta a las Conclusiones del Consejo Europeo del 12 de diciembre de 2019³.

Por otra parte, Estonia considera que este requisito es desproporcionado, toda vez que el acuerdo ya contiene medidas para luchar contra el fenómeno de las denominadas «sociedades fantasma». La obligación de regreso de los vehículos podría incentivar este tipo de prácticas y, además, fomenta el traslado de las empresas de transporte por carretera de los Estados miembros periféricos, lo que provoca una disminución de los puestos de trabajo y de los ingresos fiscales.

Por último, dado que la medida puede aumentar el volumen de tráfico, Estonia está preocupada por su impacto en la seguridad vial.

Por consiguiente, reiterando su apoyo a los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, Estonia lamenta la inclusión de la obligación de regreso del vehículo en el acuerdo. A la vista de lo anterior, Estonia votará en contra de dicho acuerdo.

² Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Sección 1, párrafo 5: *Todas las medidas legislativas y las políticas pertinentes de la UE deben ser coherentes con la consecución del objetivo de la neutralidad climática y contribuir a ella, al mismo tiempo que respetan unas condiciones de competencia equitativas. /.../*
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/es/pdf>