



Bruxelas, 11 de fevereiro de 2020
(OR. en)

Dossiês interinstitucionais:

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 PONTO "I/A"

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Comité de Representantes Permanentes (1.^a Parte)/Conselho

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 máximos de condução diária e semanal, 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

– Acordo político

Declarações da Comissão e dos Estados-Membros

Declaração da Comissão

A Comissão toma nota do acordo provisório sobre os aspetos sociais e de mercado do pacote de mobilidade I alcançado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu durante o 4.º tríplice, que teve lugar em 11 e 12 de dezembro de 2019.

A Comissão lamenta que o acordo político alcançado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu inclua elementos que não estão em consonância com as ambições do Pacto Ecológico Europeu e a aprovação EUCO do objetivo de alcançar uma UE com impacto neutro no clima até 2050. Trata-se do regresso obrigatório do veículo ao Estado-Membro de estabelecimento a cada oito semanas e das restrições impostas às operações de transporte combinado. Estas medidas não faziam parte das propostas da Comissão adotadas em 31 de maio de 2017 e não foram sujeitas a uma avaliação de impacto. A obrigação de regresso do camião irá gerar ineficiências no sistema de transporte e um aumento de emissões desnecessário, assim como poluição e congestionamento, enquanto as restrições ao transporte combinado diminuirão a sua eficácia no apoio às operações de transporte multimodal de mercadorias.

As melhorias sociais da presente proposta são significativas. A Comissão irá agora avaliar com atenção o impacto destes dois aspetos no clima, no ambiente e no funcionamento do mercado único. A Comissão fá-lo-á tendo em conta o Pacto Ecológico e as medidas para descarbonizar os transportes e proteger o ambiente, assegurando simultaneamente o bom funcionamento do mercado único.

Após a avaliação de impacto, a Comissão exercerá, se for necessário, a sua prerrogativa de avançar com uma proposta legislativa específica antes da entrada em vigor das duas disposições.

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestam a sua profunda preocupação com o facto de o acordo provisório sobre o Pacote Mobilidade I ser contrário à liberdade fundamental de prestação de serviços no mercado único, ao princípio da livre circulação de trabalhadores, bem como às principais políticas e objetivos da UE em matéria de clima.

Em especial, o requisito do regresso dos veículos pesados ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos a cada oito semanas é contrário aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima estabelecidos pela Comissão Europeia no novo Pacto Ecológico em 11 de dezembro de 2019. Tal obrigação, se for adotada, acarretará um aumento significativo do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, conseqüentemente, um aumento substancial das emissões de CO₂ provenientes do setor dos transportes. Este setor representa já cerca de um quarto das emissões de GEE na UE.

Apesar dos nossos esforços para chamar a atenção sobre estes pontos e independentemente das provas científicas resultantes de estudos sobre o impacto de uma tal obrigação no aumento das deslocações em vazio e das emissões de CO₂, não há qualquer sensibilidade quanto ao impacto esperado desta disposição e são rejeitados os argumentos racionais. Ao mesmo tempo, embora o Programa Legislar Melhor exija que sejam realizadas avaliações de impacto a nível da UE para todas essas medidas, até à data ainda não foi apresentada qualquer avaliação desse tipo.

O regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento é apenas um exemplo das medidas excessivamente restritivas e discriminatórias propostas no Pacto Mobilidade I. Temos preocupações semelhantes quanto às limitações em matéria de cabotagem sob a forma de um período de espera excessivo. Este período de espera equivale a uma medida protecionista, que terá um efeito bastante negativo no mercado único. De acordo com as estimativas de institutos de investigação de renome, a obrigação de regresso dos camiões, bem como as restrições impostas às operações de cabotagem gerarão milhões de toneladas adicionais de emissões de CO₂ por ano.

Outro grande motivo de preocupação é o facto de o regresso obrigatório do veículo colocar em posição desvantajosa os Estados-Membros que, em virtude da sua situação geográfica, terão grandes dificuldades em prestar serviços de transporte por camião no mercado único, uma vez que os seus veículos terão de cobrir distâncias muito maiores e ultrapassar barreiras naturais consideráveis, em particular no caso das ilhas.

A concorrência desleal de operadores de países terceiros é também um fator que não foi devidamente tido em conta, o que é tanto mais preocupante quanto a solução a adotar terá efeitos a longo prazo não só no setor dos transportes, mas também em toda a economia da UE.

O setor dos transportes merece um sólido e justo quadro jurídico da UE, que estimule mais o seu desenvolvimento, instaurando ao mesmo tempo regras realistas e exequíveis. Em vez de prever disposições equilibradas e um verdadeiro compromisso, o acordo provisório impõe medidas restritivas, desproporcionadas e protecionistas.

O Pacote Mobilidade I é um dossiê crucial para o mercado único europeu e para o setor do transporte rodoviário. Hoje, mais do que nunca, temos de preservar o bom funcionamento do mercado único e as economias de todos os Estados-Membros da UE, garantindo ao mesmo tempo a coerência com as outras políticas da UE.

Declaração da Bélgica

A Bélgica tomou nota dos resultados do acordo provisório alcançado a 11 de dezembro entre o Parlamento Europeu e o Conselho sobre os pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I.

A Bélgica congratula-se com a melhoria substancial das condições de trabalho dos condutores de camiões, em particular através da proibição do repouso semanal na cabina e da aplicação do destacamento para operações de cabotagem. De futuro, deverão ser instauradas condições de concorrência mais equitativas através da inclusão dos veículos comerciais ligeiros no âmbito de aplicação de todo o Pacote Mobilidade I, do regresso dos camiões à base a cada oito semanas e do calendário ambicioso para a implantação de novos tacógrafos inteligentes que permitam aplicar melhor as regras atuais e as novas.

Por conseguinte, a Bélgica considera que é incoerente restringir mais o acesso ao mercado impondo um período de espera de quatro dias para a cabotagem quando, simultaneamente, a União Europeia irá assegurar uma convergência social ascendente.

No nosso entender, o período de espera constitui um obstáculo ao comércio contrário ao espírito do mercado interno e à eficiência da cadeia logística, uma vez que as operações de cabotagem permitem evitar deslocações em vazio.

Lamentamos também a inclusão de uma proposta sobre o destacamento de longa duração, que não constava da proposta da Comissão nem dos acordos dos dois legisladores, e que ainda não foi cuidadosamente avaliada.

Apesar dos elementos sociais positivos contidos no pacote, a Bélgica abster-se-á na votação sobre o acordo.

Declaração da Estónia

A Estónia apoia plenamente os objetivos das propostas iniciais dos pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I¹, que se destinavam a preparar o caminho para a definição de regras claras em matéria de transporte rodoviário. A Estónia considera que o mercado do transporte rodoviário internacional de mercadorias na União Europeia tem de ser conforme com os princípios gerais do mercado único, aberto à concorrência, eficaz e respeitador do ambiente. A Estónia considera que os requisitos adicionais não devem impor encargos administrativos excessivos às empresas ou às autoridades do setor público, nem ser contrários aos objetivos da política climática da União Europeia.

Durante as negociações do Pacote, a Estónia adotou uma abordagem construtiva procurando ter em conta e apoiar as propostas destinadas a melhorar as condições de trabalho dos condutores, a combater as práticas de mercado ilegais e a reduzir os efeitos negativos para o ambiente. No entanto, as negociações resultaram num acordo que coloca os transportadores estónios em desvantagem concorrencial, nomeadamente impondo às empresas de transporte rodoviário a obrigação de organizarem a atividade da sua frota de modo a que os veículos regressem ao Estado-Membro de estabelecimento num prazo de oito semanas após a sua saída ("obrigação de regresso do veículo").

¹ 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 COM(2017)281;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
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 máximos de condução diária e semanal, 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; COM(2017)277;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
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 COM(2017)278;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Esta obrigação não fazia parte do pacote inicial nem foi objeto de uma avaliação de impacto aprofundada, o que suscita preocupação quanto à sua relação com o Acordo interinstitucional sobre legislar melhor de 13 de abril de 2016².

Em segundo lugar, a obrigação de regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento limita a zona geográfica das operações das empresas de transporte rodoviário desse Estado-Membro e, como tal, não está em conformidade com o objetivo do Pacote Mobilidade I de assegurar condições de concorrência equitativas.

Em terceiro lugar, dado que esta obrigação aumenta o número de deslocações em vazio e de emissões adicionais de CO₂, a Estónia considera que este requisito é contrário aos objetivos da política climática da UE e aos objetivos do Acordo de Paris e não está em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019³.

Além disso, a Estónia entende que este requisito é desproporcionado dado que o acordo já contém medidas de luta contra o fenómeno das chamadas "empresas de fachada". A obrigação de regresso do veículo poderá incentivar tais práticas e, além disso, encoraja as empresas de transporte rodoviário dos Estados-Membros periféricos a procederem à deslocalização, o que acarretará uma diminuição dos postos de trabalho e das receitas fiscais.

Por fim, dado que a medida é potencialmente suscetível de aumentar os volumes de tráfego, a Estónia está preocupada com o seu impacto na segurança rodoviária.

Por conseguinte, embora reiterando uma vez mais o seu apoio aos objetivos das propostas iniciais do pilar social e de mercado do Pacote Mobilidade I, a Estónia lamenta que a obrigação de regresso do veículo tenha sido incluída no acordo. No contexto acima descrito, a Estónia votará contra o referido acordo.

² Acordo interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Secção 1, ponto 5: *Toda a legislação e políticas pertinentes da UE devem ser coerentes com o objetivo da neutralidade climática e contribuir para o mesmo, respeitando, simultaneamente, condições equitativas. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/pt/pdf>