



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 16 de marzo de 2020
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0123(COD)**

**6734/20
ADD 1 REV 1**

**CODEC 174
TRANS 110**

NOTA PUNTO «I/A»

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: Proyecto 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 del transporte por carretera **(primera lectura)**

- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo

= Declaraciones

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 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 respecto del 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 una preocupación similar 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 recorrer 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 una auténtica transacción, 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 Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su oposición a la inclusión automática de la cláusula de subsidiariedad y proporcionalidad en el acuerdo político sobre los tres actos jurídicos del paquete de movilidad I, alcanzado en la revisión técnica de los textos por los juristas-lingüistas.

Reconocemos que los principios de subsidiariedad y proporcionalidad revisten una importancia primordial para el ejercicio de las competencias de la UE. No obstante, la adición de dicha cláusula en esta fase tardía del proceso legislativo, en general, no es una buena práctica y, en el caso del paquete de movilidad I, resulta especialmente difícil de aceptar, dada la sensibilidad política de todo el expediente, y teniendo en cuenta las consecuencias a largo plazo de las disposiciones propuestas relativas al funcionamiento del sector europeo del transporte por carretera.

Lamentablemente, la adición también demuestra que la rapidez de los procedimientos ha afectado negativamente a la calidad de la legislación adoptada. Por otro lado, nos gustaría subrayar que no se ha evaluado el impacto de algunas de las principales disposiciones del acuerdo político. La Comisión también ha reconocido este hecho en su Declaración presentada en la reunión del Coreper I, el 20 de diciembre de 2019, en la que la Comisión confirmó que algunas medidas no formaban parte de las propuestas que presentó el 31 de mayo de 2017 y que no fueron objeto de una evaluación de impacto.

La falta de un análisis exhaustivo dificulta que se realice una evaluación adecuada de las medidas propuestas en los tres actos legislativos del paquete de movilidad I en lo que respecta a su conformidad con la regla de proporcionalidad.

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 ser acorde con los principios generales del mercado único, estar 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 dieron lugar a 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 regresen al Estado miembro de establecimiento en un plazo de ocho semanas tras haber salido del mismo («obligación de regreso del vehículo»).

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.

¹ Documentos 9668/17 - COM(2017) 281 final; 9670/17 - COM(2017) 277 final; 9671/17 - COM(2017) 278 final.

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>

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 que las empresas de transporte por carretera se trasladen desde los Estados miembros periféricos, provocando 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, y aun reiterando una vez más su apoyo a los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, Estonia lamenta que la obligación de regreso del vehículo se haya incluido en el acuerdo. En vista de lo anterior, Estonia votará en contra de dicho acuerdo.

Declaración de Hungría

Hungría desea reiterar su profunda preocupación por los efectos climáticos nocivos, negativos y de distorsión del mercado de los distintos componentes del primer paquete de movilidad y manifiesta su profundo descontento por el hecho de que no se hayan realizado unas evaluaciones de impacto adecuadas y exhaustivas, lo que va en contra de los objetivos iniciales del primer paquete de movilidad.

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>

Hungría siempre se ha mostrado dispuesta a luchar contra el fraude, los abusos y las prácticas desleales, así como a abordar las condiciones sociales de los conductores en el sector del transporte por carretera. Al abordar estas cuestiones, debemos evitar cualquier fragmentación, proteccionismo o imposición de cargas administrativas excesivas a las empresas europeas de transporte que operan lealmente en el mercado interior del transporte por carretera. Para nosotros, mantener el funcionamiento eficaz de nuestro mercado interior es innegociable, ya que ello generará más empleo y competitividad en Europa, en una época en la que están aumentando las tensiones económicas a nivel mundial.

Por tanto, con este paquete, deberíamos haber garantizado que el futuro marco jurídico de la UE permita aprovechar al máximo las ventajas competitivas, preservando al mismo tiempo una competencia leal y unas condiciones laborales adecuadas para los conductores. En cambio, el acuerdo final no logra este equilibrio y solo favorece un planteamiento basado en el proteccionismo nacional y en normas inaplicables en el sector.

Concretamente, estamos convencidos de que las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera («*lex specialis*») suponen una restricción injustificada de las libertades fundamentales y, en consecuencia, distorsionan las condiciones de competencia equitativas dentro de la UE. Cabe señalar que el acuerdo final justifica nuestra renuencia a disociar la cuestión del transporte por carretera de la modificación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores [Directiva (UE) 2018/957]. En particular, la introducción del modelo basado en el tipo de operación en lo que se refiere al desplazamiento de los conductores no formaba parte de la propuesta de la Comisión y, como tal, no fue objeto de una evaluación de impacto.

En segundo lugar, también consideramos muy problemático el hecho de que la prohibición total del descanso semanal en cabina no tiene en cuenta la escasez de áreas de descanso apropiadas en la UE que ofrezcan un alojamiento adecuado a los conductores. Así pues, tal prohibición constituiría una disposición de la UE que no podría aplicarse, lo que cuestionaría su legalidad.

En tercer lugar, en lo que se refiere a nuestros objetivos climáticos, la obligación de que el vehículo regrese al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, presentados por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta medida, en caso de adoptarse, provocará un aumento del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte por carretera.

El riesgo de crear una ventaja competitiva desleal para transportistas de terceros países es otro factor que no se ha tenido debidamente en cuenta en el acuerdo final. Además, la obligación de sustituir los tacógrafos de coste elevado supone una ventaja competitiva para los transportistas de terceros países, ya que no se conoce con seguridad la fecha de instalación de tacógrafos inteligentes para los vehículos de las empresas que se rigen por el Acuerdo AETR.

La modernización del sector europeo del transporte por carretera, que constituye un elemento esencial de la economía europea, es necesaria tanto desde el punto de vista social como desde el de la competitividad. Este objetivo no puede alcanzarse sin tener plenamente en cuenta la preservación de los logros y el funcionamiento del mercado interior, y sin actuar de manera responsable para alcanzar los ambiciosos objetivos climáticos.

=====