



Bruxelas, 8 de abril de 2020
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0122(COD)**

**7233/1/20
REV 1**

**VOTE 12
INF 56
PUBLIC 19
CODEC 260**

NOTA

-
- Assunto:
- Resultado da votação
 - 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, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos
 - = Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho
 - = Resultado do procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020
-

O resultado da votação sobre o ato legislativo mencionado em epígrafe consta do anexo 1 da presente nota.

Documentos de referência:

ST 5114/20 + ADD 1

aprovado pelo Coreper, 1.ª Parte, de 3.4.2020

As declarações e/ou declarações de voto estão reproduzidas no anexo 2 da presente nota.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**
 Session:
 Configuration:
 Item: **2017/0122(COD)** (Document: **5114/20**)
 Voting Rule: **qualified majority**
 Subject: **REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs**

Vote	Members	Population (%)
Yes	18	81,77%
No	9	18,23%
Abstain	0	0%
Not participating	0	
Total	27	

Sitting date: **07/04/2020**

Final result



Member State	Weighting	Vote	Member State	Weighting	Vote
BELGIQUE/BELGIË	2,56		LIETUVA	0,62	
БЪЛГАРИЯ	1,56		LUXEMBOURG	0,14	
CESKÁ REPUBLIKA	2,35		MAGYARORSZÁG	2,18	
DANMARK	1,30		MALTA	0,11	
DEUTSCHLAND	18,54		NEDERLAND	3,89	
EESTI	0,30		ÖSTERREICH	1,98	
ÉIRE/IRELAND	1,10		POLSKA	8,49	
ΕΛΛΑΔΑ	2,40		PORTUGAL	2,30	
ESPAÑA	10,49		ROMÂNIA	4,34	
FRANCE	14,98		SLOVENIJA	0,47	
HRVATSKA	0,91		SLOVENSKO	1,22	
ITALIA	13,65		SUOMI/FINLAND	1,23	
ΚΥΠΡΟΣ	0,20		SVERIGE	2,29	
LATVIJA	0,43		UNITED-KINGDOM		

* When acting on a proposal from the Commission or the High Representative, qualified majority is reached if at least 55 % of members vote in favour (15 MS) accounting for at least 65% of the population

For information: <http://www.consilium.europa.eu/public-vote>

DECLARAÇÕES

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, do regresso dos camiões à base de oito em 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 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 de oito em 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 para estes pontos e independentemente dos dados científicos resultantes de estudos sobre o impacto de uma tal obrigação no aumento das deslocações em vazio e das emissões de CO₂, não há qualquer recetividade para o 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 quadro jurídico da UE sólido e equitativo, 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 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 manifestaram a sua objeção à inclusão automática da cláusula de subsidiariedade e de proporcionalidade no acordo político adotado relativamente aos três atos jurídicos do Pacote Mobilidade I durante a revisão técnica dos textos pelos juristas-linguistas.

Reconhecemos que os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade são fundamentais para o exercício das competências da UE. No entanto, o aditamento de tal cláusula nesta fase tardia do processo legislativo não é boa prática em geral e, no caso do Pacote Mobilidade I, é particularmente difícil de aceitar devido ao carácter político sensível de todo o dossiê e tendo em conta as consequências a longo prazo das disposições propostas para o funcionamento do setor do transporte rodoviário europeu.

Lamentavelmente, esta situação também demonstra que a celeridade dos procedimentos afetou negativamente a qualidade da legislação adotada. Além disso, gostaríamos de sublinhar que não foi avaliado o impacto de algumas disposições fundamentais do acordo político. Este facto foi igualmente reconhecido pela Comissão na declaração que apresentou na reunião do Coreper I de 20 de dezembro de 2019, em que confirmou que algumas medidas não faziam parte das propostas da Comissão apresentadas em 31 de maio de 2017 e não tinham sido objeto de qualquer avaliação de impacto.

A inexistência de uma análise exaustiva impede a avaliação adequada das medidas propostas nos três atos legislativos do Pacote Mobilidade I no que respeita à sua conformidade com a regra da proporcionalidade.

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, tendo em conta a propagação sem precedentes do coronavírus COVID-19, cujo impacto já se faz sentir e, lamentavelmente, continuará a afetar profundamente o setor dos transportes rodoviários, apelam à suspensão dos trabalhos sobre o Pacote Mobilidade I até que a pandemia termine. Por conseguinte, votamos contra a adoção do dossiê por procedimento escrito neste momento difícil.

Prevê-se que a maioria das empresas suspenda ou encerre as operações, o que conduzirá a uma redução significativa da oferta de serviços de transporte e, conseqüentemente, da entrega de bens, em detrimento dos cidadãos da UE e do bom funcionamento da economia.

Atendendo ao papel indispensável do transporte rodoviário no esforço de recuperação pós-COVID-19 e às perdas consideráveis sofridas pelo setor durante a gestão da epidemia, o transporte rodoviário e a economia da UE não estarão em condições de suportar o choque inútil, imposto pela regulamentação, que o Pacote Mobilidade I irá causar. Neste contexto, importa ter presente que a grande maioria das empresas de transporte rodoviário na União Europeia são pequenas e médias empresas, especialmente vulneráveis.

Nas circunstâncias atuais, a adoção do Pacote Mobilidade I na sua forma atual não é razoável nem se justifica. Gostaríamos de salientar que, quando terminar a crise do coronavírus, o panorama económico da UE será completamente diferente e acreditamos que o setor dos transportes rodoviários necessitará de novas soluções para fazer face a esta nova realidade.

Tendo em conta a situação acima referida, estamos convictos de que as soluções previstas no Pacote Mobilidade I necessitam de ser reformuladas a fim de poderem dar resposta à nova realidade económica. Por conseguinte, propomos a suspensão dos trabalhos sobre este dossiê até que a pandemia termine.

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 quaisquer requisitos adicionais não devem impor encargos administrativos excessivos às empresas nem 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").

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.

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

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>

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.

Declaração da Hungria

A Hungria gostaria de reiterar a sua profunda preocupação com os efeitos das diferentes componentes do primeiro pacote de mobilidade, que considera serem nocivos, provocarem distorções do mercado e terem implicações negativas para o clima, e expressa o seu grande descontentamento com a falta de avaliações de impacto adequadas e exaustivas, o que contraria os objetivos iniciais do primeiro pacote de mobilidade.

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>

A Hungria mostrou-se sempre disponível para combater a fraude, os abusos e as práticas desleais, bem como para tentar melhorar as condições sociais dos condutores do setor do transporte rodoviário. A par da resolução destes problemas, devemos evitar a fragmentação, o protecionismo e a imposição de encargos administrativos excessivos às empresas europeias de transportes que operam em condições de lealdade no mercado interno do transporte rodoviário. Para nós, a preservação do eficaz funcionamento do nosso mercado interno não é negociável, uma vez que assim se criarão mais empregos e se aumentará a competitividade da Europa em tempos de crescentes tensões económicas a nível mundial.

Por esse motivo, com este pacote deveríamos ter assegurado que o futuro quadro jurídico da UE permitisse tirar pleno partido das vantagens competitivas e, ao mesmo tempo, salvaguardasse a concorrência leal e um nível adequado de condições de trabalho para os condutores. Inversamente, o acordo final não atinge este equilíbrio e favorece apenas uma abordagem baseada no protecionismo nacional e em regras que é impossível fazer cumprir no setor.

Nomeadamente, e em particular, estamos convictos de que a existência de regras específicas para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário ("lex specialis") constitui uma restrição injustificada às liberdades fundamentais e que, por conseguinte, distorce as condições de concorrência na UE. Salientamos que o acordo final justifica as nossas reservas quanto à dissociação da questão do transporte rodoviário da alteração à Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores [Diretiva (UE) 2018/957]. Em especial, o modelo que foi introduzido, e que estabelece uma distinção entre tipos de transporte no que respeita ao destacamento de condutores não fazia parte da proposta da Comissão, pelo que não foi alvo de avaliação de impacto.

Em segundo lugar, consideramos também altamente problemático que a proibição total do repouso semanal na cabina não tenha em conta a escassez de áreas de repouso adequadas na UE com alojamento adequado para os condutores. Tal proibição constituiria, pois, uma disposição da UE impossível de fazer cumprir, o que poria em causa a sua legalidade.

Em terceiro lugar, no que respeita aos nossos objetivos em matéria de clima, a obrigação de o veículo regressar ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrária aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima que a Comissão Europeia apresentou no Pacto Ecológico Europeu em 11 de dezembro de 2019. Tal medida, se for adotada, acarretará um aumento do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, subsequentemente, um aumento das emissões de CO₂ provenientes do setor do transporte rodoviário.

O risco de se criar uma vantagem concorrencial desleal para os operadores de países terceiros é também um fator que não é devidamente tido em conta no acordo final. Além disso, a substituição obrigatória de tacógrafos dispendiosos traz consigo uma vantagem concorrencial para as transportadoras de países terceiros, uma vez que é incerta a data de instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos das empresa que se regem pelo AETR.

A modernização do setor do transporte rodoviário europeu, elemento essencial da economia europeia, é uma necessidade tanto do ponto de vista social como da competitividade. Este objetivo não pode ser alcançado sem ter plenamente em conta a preservação do que já foi alcançado e o funcionamento do mercado interno, e sem atuar de forma responsável para alcançar os objetivos ambiciosos em matéria de clima.
