

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União»

[COM(2018) 895 final — 2018/0436 (COD)]

(2019/C 190/08)

Relator-geral: **Raymond HENCKS**

Consulta	Parlamento Europeu, 14.1.2019 Conselho da União Europeia, 14.1.2019
Base jurídica	Artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Decisão da Mesa	22.1.2019
Adoção em plenária	20.2.2019
Reunião plenária n.º	541
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	76/1/0

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE apoia os esforços da Comissão Europeia no sentido de assegurar temporariamente a conectividade rodoviária fundamental do transporte internacional de mercadorias em veículos pesados entre a UE e o Reino Unido, em ambos os sentidos, no caso de o Reino Unido deixar a UE sem um acordo de saída ratificado e, deste modo, cessar de estar vinculado pelo direito da União.

1.2. O CESE congratula-se com o facto de a proposta de regulamento em apreço conceder aos transportadores rodoviários de mercadorias britânicos o direito de efetuarem operações de transporte bilateral entre pontos de partida e de chegada situados, respetivamente, no Reino Unido e na União Europeia, até 31 de dezembro de 2019, nas condições previstas na proposta e, especialmente, na condição de que os transportadores da União possam circular no território do Reino Unido em condições equivalentes, nomeadamente em condições de concorrência leais, equitativas e não discriminatórias.

1.3. O CESE espera sinceramente que a autoridade competente do Reino Unido adote, o mais tardar no dia que precede a eventual saída do Reino Unido da UE sem acordo, um conjunto de medidas temporárias equivalentes que garantam aos transportadores rodoviários da União que circulam no Reino Unido direitos iguais aos oferecidos pela Comissão, a título temporário, aos transportadores titulares de uma licença no Reino Unido, que lhes permitam transportar mercadorias entre o território do Reino Unido e os restantes 27 Estados-Membros.

1.4. No caso de o Reino Unido deixar a UE sem um acordo de saída, o CESE insta o Reino Unido e a UE a negociarem e a estabelecerem, de comum acordo, antes do termo do período transitório supramencionado, uma conectividade fundamental no âmbito do sistema da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) e as futuras regras aplicáveis às relações entre o Reino Unido e a União Europeia.

1.5. As normas sociais e técnicas a observar durante o período transitório pelos transportadores titulares de uma licença emitida no Reino Unido que circulem no território da União Europeia não incluem disposições sobre a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas profissionais de veículos pesados de mercadorias. Uma vez que se trata de um fator de segurança de elevada importância, o CESE solicita que o artigo 4.º da proposta de regulamento em apreço seja completado com uma remissão para a Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho ⁽¹⁾.

2. Introdução

2.1. O Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias em toda a União por veículos a motor com um peso máximo em carga superior a 3,5 toneladas, a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros.

2.2. O referido regulamento pretende eliminar quaisquer restrições, nomeadamente em matéria de acesso ao mercado, que visem o prestador de serviços de transporte de mercadorias em razão da nacionalidade ou do facto de estar estabelecido num Estado-Membro diferente daquele em que os serviços devam ser prestados. Estes serviços de transporte devem, em princípio, ser efetuados ao abrigo de uma licença comunitária emitida por um Estado-Membro, acrescida, se o motorista for nacional de um país terceiro, de um certificado de motorista.

2.3. Os serviços de transporte com origem nos Estados-Membros e destino a países terceiros continuam a ser regidos, em larga medida, por acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros e os países terceiros.

2.4. Se o Reino Unido deixar a União Europeia sem um acordo de saída, os transportadores rodoviários de mercadorias britânicos deixarão de estar abrangidos pelo direito da União. Sem uma licença válida, os transportadores rodoviários de mercadorias britânicos perderão o acesso ao mercado do transporte rodoviário da UE, e (provavelmente) o mesmo acontecerá aos transportadores da União em relação ao Reino Unido.

2.5. Neste momento, a única base jurídica alternativa a um acordo de saída é o contingente multilateral de autorizações de transporte estabelecido pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), aplicável em 43 países, incluindo 26 Estados-Membros da UE (exceto Chipre) e o Reino Unido, que permite o transporte internacional de mercadorias entre o país de registo do veículo e outro membro da CEMT.

2.6. Porém, o número de licenças atribuídas a cada país membro da CEMT para 2019 (23252 para a UE-27 e 984 para o Reino Unido) é demasiado limitado para dar resposta aos atuais volumes de mercadorias transportados. O número de licenças só pode ser aumentado por unanimidade de todos os países membros da CEMT, mas tal opção não constitui uma solução adequada para evitar a interrupção do acesso do Reino Unido ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias da UE e vice-versa.

2.7. A fim de evitar uma perturbação desproporcionada da conectividade, que teria consequências desastrosas para ambas as partes, é urgente conceder direitos de circulação temporários na UE aos transportadores rodoviários britânicos, na condição de que o Reino Unido aplique as mesmas regras aos transportadores rodoviários da UE.

3. As propostas da Comissão Europeia

3.1. A proposta de regulamento em apreço confere aos transportadores rodoviários de mercadorias britânicos, no caso de o Reino Unido deixar a UE sem um acordo de saída, um direito de transporte bilateral na UE, aplicável a partir do dia seguinte à data em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao Reino Unido e no Reino Unido e válido até 31 de dezembro de 2019.

⁽¹⁾ JO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

3.2. No entanto, esse direito de transporte bilateral na UE só será concedido se o Reino Unido garantir que os transportadores rodoviários de mercadorias da UE que circulem no Reino Unido beneficiam de direitos plenamente equivalentes aos direitos concedidos pela União aos transportadores rodoviários de mercadorias britânicos. Em caso de não observância desta equivalência, a Comissão fica habilitada, por meio de um ato delegado, a:

limitar a capacidade e/ou o número de viagens; ou

suspender a aplicação do regulamento em apreço; ou

adotar quaisquer outras medidas adequadas.

3.3. Os direitos concedidos aos transportadores rodoviários de mercadorias britânicos estão sujeitos a uma obrigação de conformidade com o direito da União aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias, nomeadamente em matéria de:

— trabalhadores móveis e condutores independentes;

— legislação social relativa ao transporte rodoviário;

— tacógrafos;

— dimensões máximas e pesos máximos autorizados de determinados veículos;

— dispositivos de limitação de velocidade para determinadas categorias de veículos;

— utilização obrigatória do cinto de segurança;

— cumprimento da Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores;

— cumprimento das regras comunitárias em matéria de concorrência leal e não discriminatória.

3.4. Os Estados-Membros e a Comissão ficam autorizados a verificar se os transportadores rodoviários de mercadorias que entram na União possuem uma licença ou um certificado emitido pelo Reino Unido em conformidade com as normas aplicáveis, se toda a legislação nacional e da União pertinente é respeitada e se os direitos concedidos não são excedidos.

3.5. Os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar acordos bilaterais relativos ao transporte rodoviário de mercadorias com o Reino Unido que incidam sobre as matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento em apreço.

4. Observações na generalidade

4.1. O transporte rodoviário de mercadorias é um setor fundamental tanto para o Reino Unido como para a UE. Todos os anos, mais de 4,4 milhões de veículos de transporte de mercadorias com motorista circulam entre o Reino Unido e a União. Em 2015, o Reino Unido exportou para a UE um total de 21 350 000 toneladas de mercadorias por via rodoviária. No mesmo período, a União exportou 268 160 000 toneladas de mercadorias para o Reino Unido ⁽³⁾.

4.2. Por conseguinte, quaisquer entraves às trocas comerciais teriam graves consequências para o comércio, o emprego e o crescimento económico em ambas as partes e perturbariam fortemente as cadeias de abastecimento.

⁽³⁾ Estatísticas da Road Haulage Association, associação britânica dos transportes rodoviários de mercadorias.

4.3. O CESE congratula-se com o facto de a Comissão ter proposto medidas urgentes para evitar o pior, válidas até ao fim do período transitório em 31 de dezembro de 2019, concedendo, provisoriamente, aos transportadores rodoviários de mercadorias britânicos o direito de efetuarem operações de transporte bilateral entre pontos situados no Reino Unido e na UE, nas condições previstas na proposta, nomeadamente o acesso equivalente para os operadores europeus no Reino Unido e condições de concorrência leal, bem como as disposições necessárias para o estabelecimento de uma conectividade fundamental no âmbito do sistema da CEMT e eventuais futuras regras aplicáveis às relações entre o Reino Unido e a União Europeia, negociadas e aprovadas de comum acordo.

4.4. O CESE espera sinceramente que a autoridade competente do Reino Unido adote, o mais tardar no último dia que precede a saída do Reino Unido da UE sem acordo, um conjunto de medidas temporárias equivalentes que garantam aos transportadores rodoviários de mercadorias da União que circulem no Reino Unido direitos iguais aos oferecidos pela Comissão, a título temporário, aos transportadores rodoviários de mercadorias titulares de uma licença no Reino Unido, que lhes permitam transportar mercadorias entre o território do Reino Unido e os 27 Estados-Membros restantes.

4.5. No caso de o Reino Unido rejeitar essa reciprocidade de direitos de transporte no prazo estabelecido, a proposta de regulamento em apreço caducará e as mercadorias transportadas por veículos pesados registados no Reino Unido deverão ser transbordadas, na fronteira com a UE, para veículos pesados de transporte de mercadorias registados na União ou, na medida do possível, deverão ser transportadas por veículos comerciais ligeiros com um peso autorizado inferior a 3,5 toneladas, que não estão sujeitos às regras comuns relativas ao acesso ao mercado do transporte internacional de mercadorias.

4.6. No seu Parecer — Acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias e à atividade de transportador rodoviário⁽⁴⁾, de 18 de janeiro de 2018, relativo à proposta de regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o CESE já tinha salientado que o facto de não se alargar o âmbito de aplicação do referido regulamento aos veículos comerciais ligeiros pode distorcer a concorrência. O CESE recorda o seu pedido no sentido de inserir os veículos comerciais ligeiros no âmbito de aplicação do referido regulamento, mesmo que fossem sujeitos a normas menos rigorosas.

5. Observações na especialidade

5.1. O artigo 4.º da proposta de regulamento em apreço estabelece as normas sociais e técnicas a respeitar durante o período transitório pelos transportadores titulares de uma licença britânica que circulem no território da União.

5.2. O CESE observa que as obrigações relativas à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas profissionais de veículos pesados de mercadorias não figuram entre essas normas. Uma vez que se trata de um fator de segurança de elevada importância, o CESE solicita que o referido artigo seja completado com uma remissão para a Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho.

Bruxelas, 20 de fevereiro de 2019.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER

⁽⁴⁾ JO C 197 de 8.6.2018, p. 38.