4. Observações finais

4.1. O Comité aprova a proposta que consiste em calcular o período transitório a partir da data da publicação do registo e de o aplicar tanto à alínea a) como à alínea b) do nº1 do artigo 13º.

4.2. O Comité não pode, no entanto, deixar de expressar descontentamento pelo facto de o registo e, consequentemente, a execução do regulamento, ter sofrido um atraso tão considerável.

5. Conclusão

5.1. As questões relativas a rotulagem, indicações de origem e política de consumidores têm-se tornado cada vez mais importantes, em todos os aspectos, tanto para os produtores como para os consumidores.

5.2. É primordial para todo o mercado único que esse tipo de informação seja apresentado de modo a que as regras possam ser respeitadas por todos os intervenientes no mercado. Importa também que a Comissão tenha consciência das exigências dos consumidores. Trata-se de um elemento vital para a credibilidade dos produtores, a procura no mercado, a protecção dos consumidores e, consequentemente, para o emprego na UE.

5.3. O CES convida, por isso, a Comissão a rapidamente elaborar propostas de medidas destinadas a alargar as denominações de origem dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios enumerados na lista constante do Anexo II do Tratado, como previsto no seu artigo 38º, a fim de reforçar o mercado único e a confiança dos consumidores em relação aos produtos da União.

Bruxelas, 25 de Setembro de 1996.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Carlos FERRER

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho que fixa as condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro» [1]

(97/C 30/16)

Em 7 de Fevereiro de 1996, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 24 de Julho de 1996 (relator: H. Ghigonis).

Na 338ª reunião plenária (sessão de 25 de Setembro de 1996), o Comité Económico e Social aprovou, por 77 votos a favor, 8 votos contra e 6 abstenções, o seguinte parecer.

1. Principais elementos da nova proposta de regulamento

1.1. A proposta de regulamento retoma, por um lado o texto do Regulamento (CEE) nº 2454/92 [2] anulado pelo Tribunal de Justiça [3] e, por outro lado, introduz inovações, das quais as mais importantes são:

— O reforço do tratamento não discriminatório em função da nacionalidade do transportador através da introdução de uma cláusula suplementar.

— O estabelecimento de uma distinção entre «serviço regular» e «serviço regular internacional». Inseriu-se uma definição de serviços regulares internacionais extraída do Regulamento (CEE) nº 684/92 [4].

— Uma definição de «serviços ocasionais» retirada parcialmente do Regulamento (CEE) nº 684/92. Suprimiu-se a categoria dos serviços de vai-vem, uma vez que não existia nas legislações nacionais dos Estados-Membros. Um serviço de vai-vem será considerado «serviço regular» ou «serviço ocasional» de acordo com as características do serviço.

[1] JO nº C 60 de 29. 2. 1996, p. 10.
[2] JO nº L 251 de 29. 8. 1992, p. 1.
[3] Processo C-388/92.
[4] JO nº L 74 de 20. 3. 1992, p. 1.

— Extensão do campo de aplicação aos serviços regulares e a todos os serviços regulares especializados.

1.2. Na nova proposta, as operações de cabotagem são permitidas:

— para todos os serviços ocasionais: a partir de 1 de Janeiro de 1996, com a folha de itinerário como documento de controle;

— para todos os serviços regulares especializados: a partir de 1 de Janeiro de 1996, com o contrato transportador/organizador e a folha de itinerário como documentos de controle;

— no âmbito de um serviço regular internacional efectuado por um transportador não residente: a partir de 1 de Janeiro de 1996, mas submetido a uma autorização do Estado de acolhimento;

— para todos os outros serviços regulares: a partir de 1 de Janeiro de 1996, sob reserva das condições referidas no número 2 do artigo 5º.

1.3. Os princípios de base para o procedimento de aplicação e de concessão de uma autorização para a cabotagem, no âmbito de um serviço regular internacional, são retomados do Regulamento (CEE) nº 684/92. Foram modificadas, porém, as condições de indeferimento do pedido de autorização. Foi revogada a disposição do Regulamento (CEE) nº 684/92 que previa que o pedido de autorização podia ser recusado «se se constatar que o referido serviço afectaria seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário comparável nos troços directos em questão».

1.4. A execução dos transportes de cabotagem permanece sujeita às mesmas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nos Estados-Membros de acolhimento.

1.4.1. Contudo, foi acrescentada uma disposição específica para a cabotagem de serviços regulares não efectuados no âmbito de um serviço regular internacional (nº 2 do artigo 5º). De acordo com esta disposição, a realização de tais serviços está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas vigentes no Estado-Membro de acolhimento nos domínios das ligações a servir, da regularidade, da continuidade, da frequência e dos itinerários.

1.4.2. Manteve-se a exigência do certificado para os transportadores que pretendam praticar a cabotagem (artigo 6º).

2. Observações na generalidade

2.1. O Comité tomou conhecimento, com grande interesse, desta nova proposta sobre a cabotagem no domínio do transporte rodoviário de passageiros, felicitando-se pela extensão do princípio da liberalização das prestações de serviços da nova proposta relativamente ao actual Regulamento (CEE) nº 2454/92.

2.1.1. Considerando que os serviços regulares não estavam incluídos no campo de aplicação deste último, o Comité surpreende-se pela rápida liberalização destes serviços.

2.1.2. O Comité questiona se não teria sido preferível uma liberalização progressiva da cabotagem para os serviços regulares.

2.1.3. Considerando as profundas alterações e as inevitáveis consequências que a liberalização, tal como apresentada na nova proposta, terá no mercado do transporte rodoviário intracomunitário e nacional de passageiros nos Estados-Membros, o Comité lamenta que a Comissão não tenha apresentado um relatório sobre a situação da cabotagem, como previsto no artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 2454/92, antes de proceder à apresentação da nova proposta e que não tenha consultado o meio profissional.

2.1.4. Atendendo à recente publicação de uma nova proposta de alteração do Regulamento (CEE) nº 684/92, que serve em grande parte de base a várias disposições desta nova proposta sobre cabotagem, o Comité considera que estas duas novas propostas deveriam ter sido tratadas paralelamente, para se conseguir a harmonização das disposições dos diferentes elementos da legislação sobre transporte rodoviário de passageiros.

2.1.5. A proposta de alteração do Regulamento (CEE) nº 684/92 introduz novas disposições — como a supressão dos serviços de vai-vem — quanto à definição do «serviço», ao procedimento de aplicação das autorizações de serviços regulares, assim como quanto à introdução de uma licença comunitária para o transporte rodoviário de passageiros, que deveria substituir os certificados nacionais emitidos pelas entidades competentes do Estado-Membro de estabelecimento, atestando a aceitação do transportador no mercado do transporte rodoviário internacional de passageiros.

2.1.6. A introdução destas novas disposições na proposta de alteração teve um impacto tão significativo no texto da nova proposta relativa à cabotagem, que seria útil tomá-la em consideração.

2.2. O Comité formula, não obstante, algumas observações sobre a nova proposta relativa à cabotagem em matéria de transporte rodoviário de passageiros.

2.2.1. No que se refere à definição de cabotagem, o Comité constata o reforço da noção de tratamento não discriminatório por motivo de nacionalidade ou local de estabelecimento do transportador, acolhendo-a favoravelmente. Contudo, o Comité propõe uma clarificação da noção de «sede ou outro estabelecimento», uma vez que um só transportador pode ter várias sedes em vários Estados-Membros.

2.2.2. O Comité observa igualmente a diferenciação entre a cabotagem no âmbito de um serviço regular nacional e no âmbito de um serviço regular internacional, notando que a cabotagem para os serviços regulares especializados foi estendida para lá da região fronteiriça.

2.2.3. O Comité considera que as condições de acesso ao mercado de serviços regulares nacionais e de serviços regulares especializados são regidas por regras diferentes em cada Estado-Membro.

2.2.4. O Comité considera igualmente que é necessário evitar expor estes dois sectores que em muitos Estados-Membros, se encontram em situação difícil, gerando uma concorrência excessiva. Impõe-se uma abordagem mais prudente para estes serviços.

2.2.5. O Comité propõe que se submeta a cabotagem para os serviços regulares especializados às mesmas condições da cabotagem para os serviços regulares nacionais referidos na proposta como outros serviços regulares.

2.2.6. Neste mesmo contexto, propõe que se adie a extensão da cabotagem para os outros serviços regulares, a fim de dar oportunidade a este sector de melhor se preparar para fazer face à concorrência.

2.2.6.1. A fim de dar oportunidade a este sector de melhor se preparar para fazer face à concorrência e garantir oportunidades iguais no mercado a todos os concorrentes, deverão ser estabelecidas mais claramente as condições prévias, tais como as descritas nos artigos 4º e 5º da proposta de regulamento.

2.2.6.2. Tal é também o caso do conceito de liberdade de cabotagem «a título temporário», tal como previsto no artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 2454/92, que deveria ser precisado na nova proposta de regulamento.

2.2.7. Quanto à cabotagem no âmbito dos serviços regulares internacionais, é opinião do Comité que será necessário clarificar as condições em que estas prestações de serviços se podem realizar, a fim de evitar um aumento excessivo da concorrência nos serviços regulares unicamente nacionais, incluindo os serviços regulares urbanos.

2.2.8. Em matéria de procedimento de aplicação e de concessão de autorizações para a cabotagem, o Comité constata a criação de dois procedimentos diferentes: um para a cabotagem no âmbito dos serviços internacionais e outro para a cabotagem dos serviços regulares nacionais.

2.2.8.1. O procedimento de aplicação e de concessão de autorização para estes últimos é mais rigoroso, muito embora ainda lhe falte clareza. Os potenciais interessados serão assim confrontados com inúmeras incertezas quanto a este procedimento, o que pode originar uma dificuldade de controlo de um sistema de cabotagem.

2.2.8.2. Tal procedimento originará também 15 sistemas distintos de cabotagem, o que provocará certamente distorções da concorrência entre os transportadores de nacionalidades diferentes. É, pois, desejável que se proceda, o mais breve possível, a uma harmonização das normas nacionais, importando igualmente ter em consideração as condições de concorrência das empresas de transportes nacionais.

2.2.9. Por fim, no que se refere aos documentos de controlo, o Comité constata que, apesar da introdução de uma autorização comunitária para o transporte rodoviário de passageiros, a nova proposta mantém o certificado para os transportadores que pretendam exercer a cabotagem.

2.2.10. O Comité considera que há que tentar limitar o número de documentos de controlo a um mínimo absoluto, a fim de facilitar as operações aos transportadores.

2.2.11. Além disso, a Comissão apresentou, em Janeiro, um Livro Verde sobre «As redes de cidadãos» com o objectivo de lançar o debate sobre o transporte público e sua legislação-quadro. Como o transporte público é igualmente tratado na nova proposta, o Comité lamenta que a Comissão não tenha esperado pelos resultados daquele debate antes de apresentar as novas regras do sector. Em todo o caso, o Comité solicita que a Comissão tome em conta o seu parecer sobre este Livro Verde.

3. Propostas de alterações

Texto da proposta da Comissão	Texto proposto pelo CES
1º travessão do artigo 1º	*1º travessão do artigo 1º*
Qualquer transportador rodoviário de passageiros por conta de outrem:	Qualquer transportador rodoviário de passageiros por conta de outrem:
— estabelecido num Estado-Membro, a seguir designado «Estado-Membro de estabelecimento», em conformidade com a legislação desse Estado-Membro (...)	— estabelecido no Estado-Membro da Comunidade onde se encontra o principal centro de actividade ou a sua sede social, designado «Estado-Membro de estabelecimento», em conformidade com a legislação desse Estado-Membro (...)

Texto da proposta da Comissão	Texto proposto pelo CES
Número 2 do artigo 3º	*Número 2 do artigo 3º*
Os serviços regulares definidos no nº 1 do artigo 2º, desde que efectuados por ocasião de um serviço regular internacional, nos termos do disposto no Regulamento (CEE) nº 684/92 do Conselho, por um transportador não residente no Estado-Membro de acolhimento.	Os serviços regulares (...), por um transportador não residente no Estado-Membro de acolhimento e desde que apenas os veículos que efectuem a totalidade de um trajecto de um serviço regular internacional devam ser autorizados a praticar a cabotagem.
Número 3 do artigo 3º	*Número 3 do artigo 3º*
Os outros serviços regulares.	Apresentado o relatório da Comissão referido no artigo 13º, o Conselho reexaminará a situação dos serviços regulares não mencionados no número 2, tendo em conta nomeadamente as disposições nacionais aplicadas pelos Estados-Membros.
Alínea 1c) do artigo 5º	*Alínea 1c) do artigo 5º*
Requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de passageiros, nomeadamente estudantes, crianças e pessoas com mobilidade reduzida.	Requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de passageiros, nomeadamente, estudantes, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, trabalhadores, militares e suas famílias.

Bruxelas, 25 de Setembro de 1996.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Carlos FERRER