



Bruxelles, 23 noiembrie 2017
(OR. en)

14841/17

Dosare interinstituționale:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
Subiect:	Pachetul privind mobilitatea I Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului Propunere de regulament a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

Comisia a adoptat cele patru propuneri la 31 mai 2017 ca parte a primului val din pachetul privind mobilitatea. La 8 iunie 2017 a urmat o prezentare făcută Consiliului (punct în cadrul categoriei „Diverse”).

Un obiectiv global al propunerilor este îmbunătățirea asigurării respectării normelor sociale și ale piețelor prin clarificare, simplificare și dispoziții ameliorate în materie de control. Principalele abordări adoptate în propunerile individuale sunt următoarele:

- accesul la ocupație și la piață: înăsprirea și armonizarea condițiilor de stabilire a sediului și realizarea unei cooperări mai eficace între statele membre pentru a combate așa-numitele societăți de tip „cutie poștală”; extinderea acordării de licențe obligatorii la vehiculele utilitare ușoare; revizuirea și simplificarea restricțiilor asupra cabotajului și stabilirea standardelor în materie de control conexe; trecerea la documente electronice;
- perioadele de repaus și tahograful: introducerea unei anumite flexibilități în ceea ce privește distribuirea perioadelor de repaus săptămânal pentru a permite o anumită concentrare la fiecare trei săptămâni; combinarea acestei flexibilități cu o obligație clară a operatorilor de a oferi cazare adecvată și plătită în afara cabinei de conducere, incluzând posibilitatea de a se întoarce la domiciliu periodic; obligarea conducătorului auto de a înregistra trecerea frontierelor în tahograf pentru a facilita respectarea standardelor sociale și a normelor privind cabotajul;
- Directiva privind detașarea lucrătorilor din transportul rutier și cerințele de control: clarificarea aplicării principiilor în materie de „detașare a lucrătorilor” prin stabilirea unei perioade minime pe care conducătorul auto trebuie să o fi petrecut într-un stat membru (trei zile pe lună în cazul transportului internațional) pentru a se aplica normele locale privind salariul minim și concediul anual; îmbunătățirea controlului prin intermediul unor liste de verificare pentru controalele în trafic, printr-o metodă armonizată de clasificare a gradului de risc și prin includerea Directivei privind timpul de lucru în subiectele care sunt supuse controlului obligatoriu;
- vehicule închiriate: atenuarea restricțiilor privind utilizarea vehiculelor închiriate în transportul internațional.

Grupul de lucru pentru transport terestru a analizat propunerile cu ocazia a 17 reuniuni desfășurate între 1 iunie și 6 noiembrie 2017. Toate delegațiile au formulat rezerve generale de examinare; prin urmare, dezbaterile privind subiecte specifice a provocat un număr variabil de intervenții și poziții. Delegațiile DK, PL și UK au formulat rezerve de examinare parlamentară. Delegația NL a făcut referire la o evaluare a impactului care era în curs de desfășurare la nivel național.

La 13 și la 21 iunie 2017, delegațiile au dezbătut studiile de evaluare a impactului anexate la propuneri, rezervându-și dreptul de a prezenta alte observații într-o etapă ulterioară. În ceea ce privește pilonul social, delegațiile au recunoscut în general calitatea evaluării impactului. Cu toate acestea, mai multe delegații au criticat prezumțiile referitoare la costurile legate de aplicarea normelor privind „detașarea lucrătorilor” în transportul internațional. Aceste delegații au considerat, de asemenea, că sarcina pe care o presupune controlul se intensifică suplimentar prin noile cerințe privind perioadele de repaus. În plus, unele delegații au pus sub semnul întrebării caracterul practic al luării unor perioade de repaus săptămânal periodice, în afara vehiculelor, dacă nu există suficiente spații de parcare securizate. Altele au fost de părere că norme mai flexibile privind perioadele de repaus ar putea avea efecte negative asupra siguranței rutiere.

În ceea ce privește accesul la piață, delegațiile au fost de acord cu studiul Comisiei de evaluare a impactului, conform căruia o deficiență majoră este dificultatea practică a normelor de control referitoare la cabotaj, iar unele delegații au evidențiat faptul că sarcina de control rămâne, în practică, în seama a foarte puține state membre unde are loc cea mai mare parte a cabotajului. Unele delegații au exprimat îndoieli cu privire la faptul că reformularea normelor privind cabotajul este justificată de volumul de operațiuni ilegale, care a fost estimat ca nefiind foarte ridicat în termeni relativi. Aceste delegații și-au exprimat dezacordul față de afirmația că simplificarea normelor avută în vedere ar asigura în mare măsură un statu-quo în ceea ce privește volumul de operațiuni de cabotaj, întrucât unele dintre calculele prezentate indică o scădere a activității. Delegațiile respective au susținut o opțiune de politică care ar implica o creștere a standardelor sociale în paralel cu o deschidere a accesului la piață. Un alt grup de delegații a avut opinia contrară și a preconizat o creștere considerabilă a activităților de cabotaj, inclusiv a problemei cabotajului sistematic, lucru pe care l-au considerat inadecvat atât timp cât standardele sociale variază în mod considerabil în UE.

Făcând trimitere la studiul de evaluare a impactului privind accesul la profesie, un număr semnificativ de delegații au considerat că temeiul pentru cerințele de acordare a licențelor pentru vehiculele utilitare ușoare este deficitar. Unele delegații au mers mai departe, considerând că studiul nu a susținut, cu dovezi, necesitatea de a reglementa vehiculele utilitare ușoare la nivelul UE. Majoritatea delegațiilor au sprijinit abordarea de a consolida cerințele privind sediul și de a limita posibilitatea de a stabili cerințe suplimentare privind accesul la nivel național. Unele state membre și-au exprimat preocuparea cu privire la eliminarea propusă a criteriilor naționale suplimentare, menționând un impact negativ la nivelul național specific.

În sfârșit, în privința vehiculelor închiriate, delegațiile au recunoscut impactul pozitiv preconizat al intrării pe piață pentru vehiculele închiriate, dar mai multe dintre delegații au subliniat că trebuie analizate suplimentar eventualele efecte negative. Aceste preocupări se refereau la o eventuală erodare a bazei impozabile și la capacitatea de control - ambele referitoare la restricțiile rămase privind circulația vehiculelor închiriate și referitoare la operațiunile de cabotaj. Unele delegații nu s-au arătat convinse de argumentul potrivit căruia o piață mai eficientă pentru închirierea de vehicule ar avea, fără îndoială, un impact pozitiv asupra mediului.

II. SCENARIILE DE COMPROMIS ALE PREȘEDINTIEI

a) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Vehiculele utilitare ușoare

În legătură cu reglementarea accesului la profesie pentru operatorii de vehicule utilitare ușoare, președinția a propus o soluție de compromis constând în următoarele elemente:

- Numai operatorii care acționează **la nivel internațional** cu vehicule comerciale ușoare cu o **masă** între [2,5-2,8t] și 3,5t ar intra sub incidența directivei, întrucât principala preocupare a statelor membre se referă la sporirea vizibilității acestor vehicule pe piața transportului rutier internațional. Stabilirea unei mase minime ar evita situația în care ar trebui acoperit un număr foarte mare de vehicule suplimentare și de operatori care nu sunt prezenți pe piața transportului internațional. Acest lucru ar răspunde preocupărilor legate de proporționalitate, evitând o sarcină administrativă inutilă pentru operatorii care utilizează furgonete de dimensiunea unui autoturism. A fost propus un prag cuprins între 2,5 și 2,8t.

- Operatorii relevanți care doresc să realizeze operațiuni de transport internațional cu vehicule comerciale ușoare peste pragul masei trebuie să solicite o **licență UE**. Autoritatea emitentă este obligată să specifice pe copiile certificate că acestea sunt emise pentru un vehicul sau o combinație de vehicule cuprinse între [2,5-2,8t]-3,5t, pentru a evita eludarea normelor privind capacitatea financiară care sunt mai stricte pentru vehiculele grele.
- Toate cele patru **criterii de autorizare** – sediul stabil, buna reputație, competența profesională, capacitatea financiară – s-ar aplica vehiculelor comerciale ușoare. Această abordare ar crea condiții competitive egale pentru operatorii implicați în transportul internațional, precum și pentru operatorii de vehicule comerciale ușoare și pentru cei cu parcuri auto mixte, aceștia din urmă trebuind să respecte deja toate cele patru criterii.
- Președinția a propus și anumite **măsuri tranzitorii** referitoare la aplicarea acestor noi norme pentru a le acorda statelor membre suficient timp pentru a institui sistemele administrative de acordare a licențelor pentru operatorii de vehicule comerciale ușoare și pentru ca operatorii de vehicule comerciale ușoare să se conformeze noilor norme.

Criterii de stabilire a sediului și cerințe naționale suplimentare

Președinția a propus un compromis care facilitează propunerea Comisiei de a elimina posibilitatea ca statele membre să adauge cerințe privind acordarea de licențe la nivel național. Acest lucru ar oferi transparență la nivelul întregii UE în ceea ce privește accesul la profesie. S-ar putea să fie nevoie să fie conciliate anumite particularități naționale în legătură cu criteriile de stabilire a sediului și, prin urmare, Președinția a propus adăugarea unei liste de criterii voluntare de stabilire a sediului, pe care statele membre ar putea să le solicite în plus față de cele obligatorii, dacă doresc acest lucru.

Pe lângă aceasta, Președinția a propus câteva formulări mai concrete în legătură cu criteriile obligatorii de stabilire a sediului (de exemplu, înlocuirea cuvântului „active” și „personal” cu „vehicule” și „conducători auto”) și a propus adăugarea a două formulări suplimentare: și anume, întreprinderea trebuie să fie înregistrată într-un registru național de activități economice și să fie supusă impozitării în statul membru în care își are sediul.

Capacitatea financiară

Președinția a propus ca, în cazul unor parcuri auto mixte, vehiculelor comerciale ușoare să li se aplice aceleași cerințe financiare mai reduse ca în cazul întreprinderilor care utilizează numai vehicule comerciale ușoare. Acest lucru ar garanta un tratament egal între operatori ori de câte ori utilizează vehicule comerciale ușoare. Președinția a mai propus și ca această cerință să se aplice numai vehiculelor sub 3,5t, dar nu combinațiilor de vehicule, deoarece, în caz contrar, asigurarea respectării acestor norme ar fi complicată.

În legătură cu dovada capacității financiare, Președinția a propus menținerea cadrului juridic existent, conform căruia poate fi solicitată cerința unei garanții bancare sau a unei asigurări ca o alegere pentru administrație, și nu numai în cazul în care nu sunt disponibile conturile anuale certificate ale întreprinderii, cum a propus Comisia.

b) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Operațiuni de cabotaj

Din motive de claritate, Președinția a propus să se definească în mod clar în textul juridic începutul operațiunii de cabotaj. Definiția propusă ar permite începerea operațiunilor de cabotaj numai după ce au fost finalizate toate descărcările în statul membru gazdă.

Controale asupra cabotajului

Președinția a propus să nu existe un număr fix de controale asupra cabotajului care să fie efectuate de autoritățile naționale competente. Ar trebui să aibă loc un număr suficient de controale pe baza unei abordări bazate pe riscuri, care ar permite statului membru să ia în considerare întreaga activitate de cabotaj din țară, precum și clasificarea în funcție de gradul de risc al eventualelor zone de cabotaj ilegal. Abordarea propusă ar permite statelor membre să efectueze controale asupra cabotajului în conformitate cu situația lor specifică.

În plus, Președinția a mai propus să se permită ca cele trei controale anuale obligatorii concertate în trafic să fie efectuate în temeiul obligației care există deja de a efectua șase controale concertate în trafic pentru alte scopuri în temeiul Directivei 2006/22/CE privind punerea în aplicare.

c) **Regulamentul (CE) nr. 561/2006**

Perioade normale de repaus săptămânal în cabina de conducere

Președinția a sugerat urmarea propunerii Comisiei în ceea ce privește o interdicere generală a petrecerii perioadelor normale de repaus săptămânal sau a perioadelor compensatorii echivalente în cabina conducătorului auto. În același timp, Președinția a propus introducerea unei excepții care să îi permită conducătorului auto să petreacă perioada normală de repaus săptămânal în cabină, atunci când este echipată cu facilități adecvate pentru dormit pentru fiecare conducător auto și este parcată într-un spațiu adecvat de repaus care oferă parcare sigură și securizată, cu facilități sanitare adecvate pentru confortul conducătorului auto. În acest caz, definiția „spațiului adecvat de repaus” ar trebui introdusă în regulament. Spațiul adecvat de repaus ar trebui să îndeplinească anumite criterii de securitate, de siguranță și de servicii.

De asemenea, Președinția a subliniat că informațiile privind aceste spații adecvate de repaus ar trebui să fie ușor accesibile transportatorilor și conducătorilor auto, preferabil dintr-un singur punct de acces la informații pentru toate statele membre.

Revenirea la domiciliu și calendarul de repaus săptămânal

Președinția a propus ca obligația transportatorului de a îi oferi conducătorului auto posibilitatea de a reveni la domiciliu să fie fixată la intervale de șase săptămâni pentru a răspunde și necesităților transportatorilor din statele membre periferice. Președinția consideră important să nu se definească în mod restrictiv termenul „domiciliu”, întrucât ar trebui să i se permită conducătorului auto un anumit grad de flexibilitate și posibilitatea de a face anumite alegeri.

Cu privire la calendarul de repaus săptămânal, Președinția a propus să se mențină actuala abordare prin care se prevede luarea repausului săptămânal normal cel puțin o dată la două săptămâni.

Compensarea pentru repausul săptămânal redus ar putea fi adăugată la o perioadă normală de repaus săptămânal sau la o altă perioadă redusă de repaus săptămânal.

d) Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Scopul informațiilor tahografice

Președinția a propus clarificarea în text a faptului că informațiile tahografice pot fi utilizate pentru a verifica respectarea normelor privind cabotajul, a normelor privind conducătorii auto detașați și în sensul Directivei privind transportul combinat.

Introducerea codurilor de țară

Președinția a propus clarificarea faptului că obligația de a introduce un cod de țară trebuie îndeplinită după trecerea unei frontiere naționale la prima oprire planificată sau necesară în acest scop a unui conducător auto sau a unei operațiuni de transport. Nu ar exista nicio obligație ca un conducător auto să se oprească după trecerea frontierei numai în scopul de a introduce codul de țară, chiar și în situațiile în care un conducător auto traversează mai multe frontiere fără să fie prevăzută o oprire. Obligația de a se introduce codul nu este legată de tipul de operațiune de transport.

e) Directiva pentru *lex specialis* privind lucrătorii detașați din sectorul transportului rutier și Directiva 2006/22/CE

Domeniu de aplicare

Președinția a propus să se precizeze în mod explicit în legislație că operațiunile de tranzit nu constituie o detașare a conducătorilor auto. În plus, Președinția a propus să se clarifice faptul că *lex specialis* ar trebui să se aplice și conducătorilor auto care desfășoară activități pe cont propriu.

Calcularea perioadelor de detașare

Președinția a propus ca, în scopul calculării perioadei de detașare într-un stat membru gazdă, să se țină seama de următoarele activități ale conducătorului auto: durata de conducere, timpul de lucru, timpul în care este disponibil, pauzele și perioada de repaus zilnic. Potrivit compromisului propus, repausul săptămânal nu ar trebui să fie calculat în perioada de detașare.

Atunci când un conducător auto intră în țara-gazdă prin alte moduri de transport, de exemplu cu trenul sau cu feribotul, începutul perioadei de detașare ar trebui să fie calculat din momentul în care conducătorul auto începe să opereze vehiculul pentru a părăsi trenul sau feribotul.

Președinția a propus ca cerințele administrative și măsurile de control pentru asigurarea respectării normelor privind detașarea lucrătorilor din sectorul transportului rutier să fie prezentate în mod exhaustiv („listă închisă”) în *lex specialis* specifică sectorului. În cazul în care apare necesitatea de a actualiza aceste cerințe sau măsuri în timp ca urmare a evoluțiilor tehnologice sau a unor cauze similare, acest lucru ar trebui realizat prin intermediul legislației secundare. Aceasta ar garanta că normele în materie de detașare sunt stabilite la nivel european și că respectarea lor este asigurată în același mod în toate statele membre.

f) Directiva 2006/1/CE

Propunerea Președinției a prevăzut că un stat membru poate limita utilizarea unui vehicul închiriat din alt stat membru numai în cazul întreprinderilor cu sediul pe propriul teritoriu. Nu i s-ar mai permite unui stat membru să limiteze utilizarea unui vehicul închiriat pe teritoriul său de către o întreprindere cu sediul într-un alt stat membru.

În cazul în care un stat membru dorește să limiteze utilizarea unui vehicul închiriat de către o întreprindere cu sediul pe teritoriul său, poate limita utilizarea oricărui vehicul închiriat la o perioadă consecutivă de trei luni pe an calendaristic. În plus, statul membru poate limita numărul de vehicule închiriate din alt stat membru la maximum 25 % din parcul total deținut de întreprindere.

Președinția a mai propus ca revizuirea de către Comisie prevăzută, preconizată a avea loc la cinci ani după termenul de transpunere, să evalueze eventualele efecte negative ale utilizării sporite a vehiculelor închiriate asupra veniturilor din impozite ale statelor membre, asupra siguranței rutiere și asupra cabotajului ilegal.

III. OBSERVAȚII PE MARGINEA PRINCIPALELOR ASPECTE

a) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Vehiculele utilitare ușoare

Mai multe state membre au susținut că cerințele de acordare a licențelor pentru operatorii de vehicule comerciale ușoare vor genera costuri semnificative pentru acest sector, în vreme ce nu există dovezi clare ale necesității de intervenție la nivelul UE. Alte state membre au susținut că propunerea Comisiei a oferit numai o reacție insuficientă la situația îngrijorătoare a creșterii rapide a activității vehiculelor comerciale ușoare, deoarece nu ar trebui să fie respectate mai multe criterii hotărâtoare pentru a verifica soliditatea unei operațiuni (competență profesională, bună reputație). Aceste state au subliniat că sectorul respectiv are nevoie de o supraveghere corespunzătoare și că trebuie asigurată o concurență loială cu operatorii de vehicule grele. Mai multe state membre au comparat propunerea cu soluțiile de la nivel național, unde cerințele de acordare a licențelor pentru vehiculele comerciale ușoare încep numai de la o anumită masă minimă.

Toate statele membre cu excepția unuia ar putea susține sugestia Președinției de a limita cerința de acordare a licențelor la **transportul internațional**. Majoritatea statelor membre ar putea susține ca această cerință să înceapă să se aplice de la o anumită **masă minimă**. Patru state membre nu au susținut această idee. Mai multe state membre nu au avut o poziție clară cu privire la masa minimă adecvată; acestea au sprijinit orientările Președinției privind masa maximă autorizată cuprinsă între 2,5-2,8t. Unele state membre au sprijinit în mod clar limita de jos a masei minime.

În legătură cu **criteriile de autorizare**, o majoritate amplă a statelor membre au preferat aplicarea tuturor celor patru criterii în cazul în care domeniul de aplicare ar acoperi numai vehiculele comerciale ușoare implicate în transportul internațional. Unele state membre au preferat să adere la propunerea Comisiei și în acest caz. În special, aceste state au pus sub semnul întrebării relevanța „bunei reputații” în absența unei supravegheri a tahografelor din acest sector și au considerat prea greoaie eforturile pentru obținerea „competenței profesionale”, reflectând asupra cerințelor conexe din anexa I la regulament. Majoritatea delegațiilor care au luat cuvântul au preferat să nu se modifice anexa I în scopul special al vehiculelor comerciale ușoare. Un stat membru a respins cerința specifică pentru capacitatea financiară și a declarat că ar duce numai la formalități suplimentare, mai degrabă decât să constituie eforturi utile.

Câteva state membre au fost de părere că sumele specifice prevăzute pentru a demonstra capacitatea financiară sunt în continuare prea mari. Majoritatea statelor membre au acceptat aplicarea criteriului capacității financiare cu condiția să se rezolve chestiunea parcurilor auto mixte formate din vehicule grele și din vehicule utilitare ușoare. Unele state membre au solicitat o perioadă de tranziție suficient de lungă pentru aplicarea celor patru criterii de autorizare.

În cele din urmă, statele membre au acceptat în mare măsură, în principiu, propunerea referitoare la noile **cerințe administrative de raportare** legate de vehiculele utilitare ușoare. Totuși, multe dintre ele au solicitat revizuirea acestei părți a propunerii pentru a se reduce sarcina administrativă (bienioală, în loc de anuală, și doar bazată pe statistici disponibile) și pentru a se îmbunătăți claritatea (regimul vehiculelor scutite).

Criterii de stabilire a sediului și cerințe naționale suplimentare

Deși majoritatea statelor membre au fost de acord că ar trebui consolidate condițiile referitoare la un sediu stabil, astfel cum sunt prevăzute la articolul 5 din regulament, unele dintre ele au pus sub semnul întrebării condițiile și le-au criticat lipsa de claritate. Pe de altă parte, unele state membre s-au opus propunerii Comisiei de a elimina articolul 3 alineatul (2) din regulament, ceea ce ar însemna că statelor membre nu li s-ar mai permite să adauge, la nivel național, cerințe pentru acordarea de licențe. Respectiv statele membre au argumentat că propriile lor norme naționale iau în considerare necesități specifice, îndeplinind în același timp obiectivul de consolidare a legăturii cu țara în care este stabilit sediul.

Marea majoritate a statelor membre au sprijinit propunerea Președinției de a conferi un grad mai mare de precizie și de claritate unora dintre criteriile pentru stabilirea sediului și de a încorpora la articolele 5 și 7 elemente suplimentare cu caracter benevol care să reflecte aspecte naționale specifice, în schimbul eliminării articolului 3 alineatul (2). Detaliile referitoare la formularea acestor elemente au fost însă dezbătute în continuare. În special, unele state membre au fost de părere că există o lipsă de precizie și de capacitate de control în privința unora dintre elemente, în timp ce altele s-au exprimat în favoarea un grad sporit de flexibilitate pentru a se menține specificul național.

Alte delegații au pledat pentru consolidarea listei de cerințe obligatorii, precum cele referitoare la activele necesare și la sursele locale de finanțare, mai degrabă decât să se adauge cerințe noi cu caracter benevol, pentru a se furniza condiții de concurență echitabile pentru combaterea societăților de tip „cutie poștală”. De asemenea, unele state membre au remarcat că unele din criteriile enumerate pe listă nu pot fi verificate la începutul operațiunilor, ci doar după stabilirea sediului societății.

Discuția referitoare la capacitatea financiară s-a axat în principal pe modul de tratare a **parcurilor auto mixte**. Delegațiile au primit în general în mod favorabil compromisul Președinției de a se acorda un tratament egal vehiculelor utilitare ușoare din parcurile auto ale tuturor operatorilor, dar s-a indicat necesitatea unor precizări suplimentare. Unele delegații s-au arătat îngrijorate de faptul că ar trebui să se țină seama de combinațiile de autovehicule pentru a se determina pragurile aplicabile. Potrivit Președinției, combinațiile de vehicule diferă prea mult pentru a le lua în considerare în acest scop. Ea s-a referit la propunerea sa pentru a arăta că copia certificată a licenței comunitare ar indica clar dacă este atribuită unui vehicul utilitar ușor care rămâne sub limita de masă, incluzând remorca, sau dacă este atribuită unui vehicul care depășește limita de masă. Unele state membre au propus sume mai mici pentru vehiculele utilitare ușoare decât cele propuse de Comisie. Președinția nu a fost de acord, considerând că însuși parcul de vehicule (valoarea vehiculelor ca active) va furniza un capital propriu suficient. Câteva state membre au menționat că aceste sume ar putea fi chiar mai ridicate.

Câteva delegații au ridicat semne de întrebare în privința înlocuirii sintagmei „capital și rezerve” cu „**capital propriu**” în propunere. Ele doreau să primească asigurări în privința faptului că toate componentele resurselor proprii de care dispune solicitantul ar putea fi luate în considerare pentru evaluarea îndeplinirii criteriului financiar. O delegație a propus o **indexare** a pragului financiar, dată fiind stabilitatea regulamentului în cursul mai multor ani.

Cât despre modalitatea de **demonstrare a capacității financiare**, mai multe delegații nu au fost de acord cu modificările propuse de Comisie, fiind de părere că depășesc nivelul unei clarificări. Aceste delegații și-au exprimat mai ales dorința de a recurge în continuare la sistemele naționale care impun o garanție bancară chiar în cazul unor conturi anuale disponibile, precum și menționarea asigurărilor. Propunerea Președinției de a se menține actuala formulare a dispoziției respective a fost întâmpinată favorabil de unele delegații, însă a întrunit dezacordul altor delegații, care au fost de părere că propunerea Comisiei aduce avantaje societăților mai mici care nu ar avea acces la garanții financiare. Președinția a conchis că subiectul va trebui aprofundat în încercarea de conciliere a opiniilor divergente.

Delegațiile au salutat în general propunerea Comisiei în legătură cu **registrele electronice naționale** și cu **cooperarea statelor membre**. Totuși, în privința registrelor electronice naționale, mai multe delegații au subliniat că e nevoie să se ajungă la un echilibru între datele obligatorii și costurile administrative pe care le presupune actualizarea periodică, susținând în același timp că eforturile suplimentare trebuie să fie compensate printr-un ERRU performant¹. Unele delegații au fost de părere că anumite seturi de date sunt excesive (de ex. datele financiare detaliate, numărul angajaților, gradul de risc).

În ceea ce privește consolidarea cooperării dintre statele membre, delegațiile au întâmpinat favorabil intenția Comisiei de a structura procedura. Punctele de vedere au variat însă în privința diferitelor etape ale procedurii. Astfel, unele state membre au cerut un nivel mai mare de transparență în legătură cu motivele care pot sta la baza refuzării unei cereri de cooperare și au fost de părere că este util să se confirme primirea unei astfel de cereri de cooperare; alte state membre au solicitat termene mai generoase care să le permită să răspundă acestor cereri. Unele delegații au făcut o distincție între cereri în funcție de tipul de investigație pe care l-ar presupune sau au propus să se limiteze în mod explicit tipul de informații care pot fi solicitate. În concluzie, Președinția a arătat că o variantă îmbunătățită a textului ar trebui să menționeze temeiurile minime ale unei cereri (de exemplu să se indice scopul procedurii și să se specifice suficient de detaliat care sunt informațiile solicitate) și/sau să indice motivele care stau la baza refuzului de a transmite informațiile. Ar trebui urmărită alinierea modului în care sunt formulate procedurile de cooperare (articolul 8 din Directiva 2006/22/CE și articolul 18 din Regulamentul 1071/2009).

În ceea ce privește domeniul de aplicare al regulamentului, unele state membre au fost de părere că aspectul „**necomercial**” al operațiunilor de transport ar trebui explicat în mod armonizat în întreaga legislație UE, dar altele și-au exprimat îndoiala că acest lucru ar fi posibil. În același timp, s-a căzut de acord că trebuie făcute eforturi pentru a se clarifica acest concept.

¹ Registrul european al întreprinderilor de transport rutier.

În privința propunerii de înlocuire a procedurii de reglementare cu control prin **procedura actelor delegate**, unele delegații au fost de părere că anumite părți ale anexelor la regulament au un caracter esențial, neputând deci fi supuse unor modificări prin intermediul actelor delegate, iar o delegație s-a exprimat împotriva stabilirii unei durate nelimitate a exercitării competențelor. Mai multe delegații au solicitat un răgaz suplimentar pentru a analiza mai amănunțit modificările avute în vedere.

Observațiile Comisiei

Comisia și-a rezervat poziția. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare, reprezentantul Comisiei s-a arătat destul de deschis față de ideea de a axa domeniul de aplicare al regulamentului pe operatorii de vehiculele utilitare ușoare implicați în transportul internațional, dar a susținut că, în acest caz, s-ar putea justifica aplicarea integrală a cerințelor pentru acordarea licențelor. În opinia sa, renunțarea la flexibilitatea de care ar dispune statele membre pentru a adăuga cerințe naționale pentru acordarea licențelor ar fi putea fi compensată prin introducerea unora dintre acestea în textul regulamentului, cu condiția să nu afecteze în mod disproporționat libertatea de stabilire.

b) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Operațiuni de cabotaj

Nu s-au făcut decât progrese minime în privința concilierii pozițiilor referitoare la **numărul maxim permis al operațiunilor de cabotaj** sau al **zilelor de cabotaj**. Mai multe state membre au insistat asupra faptului că viitorul compromis trebuie să includă modalitățile de aplicare a normelor privind „detașarea lucrătorilor”. Intenția de a simplifica normele legate de operațiunile de cabotaj a fost în general primită favorabil. Totuși, numeroase state membre au solicitat să se mențină cele șapte zile de cabotaj permise în prezent, fără a se limita însă numărul operațiunilor, pe când numeroase alte state membre au cerut să se reducă în mod substanțial numărul zilelor de cabotaj permise, sub cinci zile. Acestea din urmă au adus drept argument caracterul temporar al cabotajului, care ar trebui deci garantat. Solicitarea de reducere substanțială sub cinci zile a întâmpinat o rezistență fermă din partea primului grup de state membre, care s-au referit și la evaluarea impactului realizată de Comisie în privința numărului variabil de zile.

Pe de altă parte, statele membre care au solicitat reducerea substanțială a numărului de zile de cabotaj au susținut că propunerea Comisiei ar avea drept consecință un grad mai ridicat de liberalizare a pieței prin eliminarea plafonului asupra numărului de operațiuni de cabotaj. Câteva state membre au susținut că nu ar fi nevoie să se impună restricții în cadrul pieței interne dacă s-ar aplica normele privind lucrătorii detașați și noile norme privind perioadele de repaus, întrucât situația conducătorilor auto din țări diferite ar deveni astfel similară. Un alt grup de state membre nu au fost de acord cu această afirmație, argumentând că ar trebui să se aibă în vedere și alți factori, cum ar fi contribuțiile sociale și fiscalitatea.

Mai multe state membre au solicitat garanții specifice pentru a se remedia problema ciclurilor de cabotaj specifice și repetate permanent (**cabotaj sistematic**), de exemplu prin impunerea unei „perioade de întrerupere”. Altele s-au opus introducerii unor noi garanții, considerând că s-ar adăuga astfel restricții la piața internă, că ar fi prea greu de exercitat controlul și că ar reprezenta o măsură disproporționată în raport cu amploarea problemei. Majoritatea statelor membre au recunoscut în general că cabotajul sistematic ar putea fi o problemă în anumite zone în care sunt concentrate operațiunile de cabotaj, unele dintre ele subliniind totuși că nu există nicio problemă cauzată de cabotajul sistematic.

Statele membre au susținut fără echivoc necesitatea unui grad mai mare de claritate în privința datei de **începere** a operațiunilor de **cabotaj**. Majoritatea statelor membre care au intervenit au fost de acord cu propunerea Președinției ca operațiunile de cabotaj să poată începe în statul membru gazdă numai după finalizarea descărcării integrale a transportului internațional. Ele au convenit că acest fapt ar trebui precizat în mod clar în regulament. Un grup mai puțin numeros de state membre s-a exprimat în favoarea unei abordări mai liberale care ar permite desfășurarea operațiunilor de cabotaj chiar și în paralel cu operațiunile de transport internațional, înainte de descărcarea integrală în statul membru gazdă. În cele din urmă, unele state membre au solicitat o definiție mai precisă a cabotajului și în alte privințe.

Discuția referitoare la **statele membre învecinate** nu a fost concludentă. Unele state membre au susținut propunerea Comisiei. Altele au sprijinit propunerea Președinției de a se clarifica textul Comisiei prin definirea „statului membru învecinat” (cele care au o frontieră terestră). Câteva state membre au susținut o abordare mai liberală care să permită desfășurarea de operațiuni de cabotaj în orice alt stat membru în anumite zile. Unele state membre au susținut o adaptare mai limitată față de status quo, care să permită desfășurarea operațiunilor de cabotaj în oricare alte state membre într-un interval precis inferior perioadei de cinci zile care corespunde operațiunilor de cabotaj din propunerea Comisiei. Câteva alte state membre au afirmat că operațiunile de cabotaj nu ar trebui permise decât în statul membru gazdă în care s-au încheiat operațiunile de transport internațional, mai ales dacă numărul operațiunilor rămâne nelimitat în cursul zilelor de cabotaj.

Controale asupra cabotajului

În privința **controalelor asupra cabotajului**, statele membre au fost în general de acord cu abordarea Președinției potrivit căreia nu e nevoie de stabilirea unui număr fix de controale. Unele dintre ele au fost de părere că estimarea numărului „suficient” de controale ar trebui realizată la nivel național, în funcție de situațiile locale. Statele membre au fost în măsură să sprijine pe larg ambele compromisuri ale Președinției și au precizat că acestea ar trebui considerate pe deplin complementare.

Alte chestiuni

Statele membre au salutat în general intenția Comisiei de a face trecerea către utilizarea **documentelor electronice la controalele în trafic**, însă unele dintre ele s-au arătat preocupate de faptul că serviciile de inspecție și-ar pierde din eficacitate dacă i s-ar permite conducătorului auto să facă apel la alte persoane aflate în afara camionului pentru a furniza dovezi. Delegațiile au formulat rezerve de examinare specifice în privința posibilei noi obligații ca statele membre să **sanctioneze anumite comportamente** ale expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților. Câteva delegații au subliniat că **segmentul rutier al unei operațiuni de transport combinat** care se desfășoară pe teritoriul unui singur stat membru ar trebui să facă obiectul aceluiași condiții de acces la piață ca și operațiunile de cabotaj. În cele din urmă, în privința procedurilor **actelor delegate**, mai multe delegații nu au fost de acord ca perioada de valabilitate a licenței comunitare să poată fi modificată prin intermediul legislației secundare.

Reprezentantul Comisiei a susținut propunerea referitoare la operațiunile de cabotaj. A fost de părere că ar trebui analizate mai în detaliu argumentele legate de perioada de cinci zile, cu condiția ca să nu se devieze de la obiectivul propunerii, și anume simplificarea normelor și îmbunătățirea controlului. A recunoscut că, dată fiind intenția de simplificare, este posibil să nu se poată rezolva problema cabotajului sistematic, concentrat în câteva state membre. Toate garanțiile discutate în cadrul unui compromis ar trebui să treacă testul aplicării efective.

c) Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Perioade normale de repaus săptămânal în cabina șoferului

Modul în care statele membre au reacționat față de propunerea Comisiei de a se interzice într-un mod mai explicit dormitul în cabina șoferului în perioadele normale de repaus săptămânal și în perioadele compensatorii echivalente au ilustrat cât de diferite sunt de la bun început punctele lor de vedere. Deși numeroase state membre au salutat propunerea, văzând în ea o confirmare a modului în care ele însele interpretează normele actuale, și mai multe state membre și-au exprimat regretul față de caracterul său nerealist și discriminatoriu. Aceste grupuri de state membre au exprimat opinii divergente, ca și în cazul altor aspecte ale acestei propuneri, în legătură cu capacitatea conducătorilor auto de a utiliza în mod efectiv în avantajul lor elementele de flexibilitate care pot exista sau care pot fi prevăzute în lege, precum și în ceea ce privește valoarea și posibilitatea de a controla și de a reglementa în detaliu modul în care ar trebui să se deruleze perioadele normale de repaus săptămânal.

Compromisul Președinției de se a face distincția între repausul săptămânal în cabină interzis ca atare și repausul săptămânal permis în cabină atunci când camionul se află într-un spațiu de parcare sigur și confortabil a fost susținut de numeroase delegații. Totuși, unele state membre și-au menținut poziția de a se interzice cu strictețe petrecerea repausurilor săptămânale în cabină, așa cum a propus inițial Comisia. Unele state membre nu s-au arătat convinse de faptul că Regulamentul privind perioadele de repaus ar trebui folosit pentru reglementarea criteriilor privind locurile de repaus, iar altele s-au îndoit de valoarea practică a acestei distincții, întrucât fie nu există o „piață” pentru astfel de spații de repaus, fie există un deficit imens, în funcție de densitatea traficului în anumite regiuni.

Majoritatea statelor membre au fost de acord că dacă ar fi să se fixeze standarde în cadrul normelor, acestea ar trebui combinate cu posibilitatea de a le adapta prin intermediul legislației secundare și că ar trebui să se pună la dispoziția conducătorilor auto informații ușor accesibile. Numeroase state membre au fost de acord cu Președinția în privința posibilității de a nu se impune o procedură de certificare a spațiilor adecvate pentru repaus, dar a necesității de a exista o sursă fiabilă de informații despre disponibilitatea acestor spații, monitorizată de administrație. Un stat membru a propus consolidarea propunerii Comisiei prin introducerea unor mijloace de control eficace, cum ar fi impunerea obligației ca conducătorul auto să arate prin dovezi unde și-a petrecut perioada normală de repaus săptămânal. Cele mai multe state membre au fost însă de acord cu Președinția, considerând că nu ar trebui să se solicite asemenea dovezi, ci să se recurgă în primul rând la informațiile tahografice atunci când se efectuează controale în trafic.

Toți participanții au fost de acord că în unele zone din UE locurile de parcare sunt atât de aglomerate încât nici măcar interdicția de a petrece perioadele de repaus săptămânal în cabină nu avea cum să îmbunătățească prea mult situația.

Revenirea la domiciliu și calendarul de repaus săptămânal

În ceea ce privește dreptul conducătorului auto la o **revenire** regulată **la domiciliu**, un grup numeros de state membre au susținut propunerea Comisiei de a exista un ritm de trei săptămâni. Un grup mai restrâns de state membre s-a exprimat în favoarea unei perioade de 12 săptămâni, iar cel mai numeros grup, cu aproximație, a declarat că ar putea accepta propunerea Președinției de șase săptămâni. Patru state membre au menționat că ar putea face un compromis pentru patru săptămâni. Un stat membru a propus modificarea textului pentru a indica în mod clar că timpul de deplasare pentru revenirea la domiciliu nu ar trebui dedus din perioada de repaus.

Cât despre definirea termenului „domiciliu”, majoritatea statelor membre au fost de acord cu Președinția că trebuie avut în vedere un sens larg, pentru a nu se impune prea multe limite conducătorului auto. S-au exprimat totuși unele preocupări legate de necesitatea ca obligația să fie practică și pentru operator, dat fiind că acesta trebuie să organizeze programul de lucru al conducătorului auto. Alte state membre au propus ca prin domiciliu să se înțeleagă țara în care este stabilit sediul sau țara în care se află locul de muncă.

În legătură cu **calendarul de repaus săptămânal**, însemnând crearea unor perioade de repaus extinse drept compensare pentru perioadele de repaus reduse, majoritatea statelor membre au preferat să se păstreze abordarea actuală prin care se prevede un astfel de repaus la două săptămâni, mai degrabă decât să se treacă la patru săptămâni, cum a propus Comisia. În același timp, mai multe state membre au salutat propunerea Comisiei de a se conferi un grad sporit de flexibilitate în cursul unei perioade de patru săptămâni. A urmat întrebarea dacă articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul 561/2006 ar trebui modificat în consecință, în privința căreia unele state membre au propus să se majoreze limita duratei cumulate de conducere la patru săptămâni, ceea ce ar corespunde unui număr de 180 de ore pe parcursul a patru săptămâni, în loc de 90 de ore pe parcursul a două săptămâni. Câteva alte state membre s-au opus însă cu fermitate acestei propuneri.

În legătură cu **compensarea acordată pentru perioada de repaus săptămânal redusă**, mai multe state membre au preferat să se păstreze posibilitatea actuală de a utiliza compensarea în combinație atât cu repausul zilnic, cât și cu repausul săptămânal, în mod flexibil. Alte state membre au sprijinit propunerea de compromis a Președinției de a li se permite conducătorilor auto să combine compensarea cu perioadele de repaus săptămânal, inclusiv cu perioadele reduse de repaus săptămânal, dar nu cu perioadele de repaus zilnic.

Alte chestiuni

Un grup semnificativ de state membre nu au putut fi de acord cu eliminarea limitei de masă de 7,5 tone din scutirea acordată pentru **transportul de mărfuri în scopuri necomerciale**. Unele dintre aceste state membre au propus un nou prag de 18 tone, care ar urma să fie evaluat de alte delegații. S-a exprimat o anumită nemulțumire și în legătură cu încercarea de a se circumscrie sensul expresiei „în scopuri necomerciale”. În timp ce unele delegații au fost de părere că este o chestiune prea complexă pentru a fi rezolvată în mod satisfăcător, altele au pledat pentru stabilirea măcar a unei abordări coerente în legislația UE.

Două state membre au formulat rezerve de examinare specifice în privința codificării orientării referitoare la pauzele în timpul **operațiunilor de conducere în echipaj**.

Delegațiile care au luat cuvântul au comentat pozitiv despre propunerea Comisiei de a acorda o anumită **flexibilitate pentru conducătorii auto** de a deroga de la anumite norme privind repausul pentru a ajunge la un spațiu de cazare adecvat, însă s-au ridicat anumite întrebări cu privire la modul în care se evaluează că o astfel de acțiune nu ar pune în pericol siguranța rutieră. Un stat membru a exprimat necesitatea de a adăuga o anumită flexibilitate cu privire la timpul de conducere atunci când începe perioada de repaus săptămânal normală.

De asemenea, delegațiile au introdus rezerve cu privire la utilizarea procedurii de consultare pentru adoptarea de **acte de punere în aplicare** pentru a stabili abordări armonizate de punere în aplicare.

Observațiile Comisiei

Reprezentantul Comisiei a avut un rol esențial în încercările Președinției de a pregăti terenul pentru soluții de compromis care să poată fi susținute de o majoritate a delegațiilor. Acesta a formulat o rezervă privind poziția Comisiei și a precizat clar că abordarea Președinției față de repausul în cabină și revenirea la domiciliu/calendarul de repaus săptămânal deviază în mod considerabil de la propunerea sa, dar are merite în tratarea diferitelor elemente care au făcut obiectul preocupărilor, în special în ceea ce privește spațiile de parcare și de repaus adecvate.

d) Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Statele membre au sprijinit propunerea Comisiei de a extinde **informațiile înregistrate de tahograf** prin includerea trecerilor de frontieră, pentru a fi într-o mai bună măsură să se urmeze normele sociale și de piață. În acest context, marea majoritate a statelor membre au sprijinit propunerea Președinției de a **clarifica scopurile colectării de informații tahografice**, în timp ce unele dintre acestea au sugerat să se facă referire, de asemenea, la monitorizarea obligațiilor care decurg în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 (accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul). Cu toate acestea, unele state membre au fost de părere că „urmărirea” sporită a conducătorului auto, în diferite scopuri, ar putea intra în conflict cu interesele legate de protecția datelor și că aceasta impune atenție specială în ceea ce privește necesitatea și proporționalitatea. Aceste delegații au propus obținerea unui aviz din partea Autorității Europene pentru Protecția Datelor, fără a atinge poziția majoritară necesară. Serviciul juridic al Consiliului a oferit de asemenea o evaluare.

Propunerile Președinției privind adăugarea la text a unor specificații cu privire la momentul și locul în care conducătorul auto ar trebui să **introducă codurile de țară** după trecerea frontierei, la prima oprire planificată sau necesară, au fost salutate în mare măsură. O majoritate a statelor membre s-au opus unei obligații de oprire suplimentară numai în scopul de a introduce codul de țară, sprijinind astfel abordarea Președinției de a impune introducerea codului de țară într-o operațiune de tranzit numai la o oprire planificată sau necesară. Cu toate acestea, o minoritate a statelor membre s-au opus acestor specificații, în principal din considerații legate de asigurarea respectării foarte precise a acestora. Ele s-au așteptat să fie în măsură să se bazeze pe stabilirea foarte precisă a momentului corespunzător informației privind trecerea frontierei pentru a urma normele sociale și au dorit o oprire obligatorie pentru operațiunile de tranzit, precum și extinderea acestei obligații la conducătorii auto care încă utilizează tahografe analogice. De asemenea, ele au susținut că adăugarea unei anumite flexibilități practice ar putea oferi un stimulent greșit pentru întârzierea instalării de tahografe inteligente, acestea din urmă fiind în măsură să furnizeze toate informațiile necesare pe cale electronică.

Aceste discuții au dat naștere unei dezbateri mai largi privind oportunitatea anticipării, de exemplu cu cinci sau zece ani, a **introducerii obligatorii a tahografelor inteligente** în cadrul parcului existent (așa-numita modernizare, obligatorie până în 2034). Un număr considerabil de delegații care și-au exprimat opinia cu privire la această chestiune au fost în favoarea unui asemenea demers, în timp ce altele au dorit să aștepte studiul și evaluarea Comisiei, care erau pe cale de a fi elaborate. Unele delegații nu au fost de acord cu anticiparea măsurii în cursul negocierilor privind pachetul rutier, susținând că compromisul cu privire la Regulamentul privind tahograful data doar de trei ani și fusese dificil de realizat. O parte din delegații nu și-au exprimat încă opiniile.

Un stat membru, făcând referire la deficiențele unei **serii de date** de numai 28 de zile din tahografe atunci când se efectuează controlul normelor sociale, a propus o extindere a acoperirii spre 60 de zile. Alte delegații au introdus rezerve de examinare.

Reprezentantul Comisiei a considerat pertinente adăugirile propuse de Președinție, parțial din considerente practice (introducerea codurilor de țară) și, parțial, pentru soliditate juridică (completarea scopurilor colectării de date).

e) **Directiva pentru *lex specialis* privind lucrătorii detașați din sectorul transportului rutier și Directiva 2006/22/CE**

Aspecte generale

Discuția pe marginea propunerii a fost, în mare parte, dominată de problema privind aplicabilitatea în vreo măsură sau nu a **normelor privind detașarea lucrătorilor** în cazul operațiunilor de transport rutier internațional. Pe măsură ce avansa dezbateră cu privire la revizuirea Directivei privind detașarea lucrătorilor², anumite elemente ale discuției au fost preluate în pregătirea abordării generale pentru această revizuire, iar abordarea generală a fost realizată în cadrul Consiliului EPSCO din 23 octombrie 2017. În special, s-a discutat în acest context tratamentul aplicat operațiunilor de transport în tranzit și s-a ajuns la un acord privind aplicarea în sectorul transportului rutier a modificărilor la Directiva privind detașarea lucrătorilor numai după ce *lex specialis* ar urma să intre în vigoare.

Grupul de lucru pentru transport terestru a primit explicații din partea Serviciului juridic al Consiliului și contribuții scrise din partea Comisiei despre diverse aspecte legate de detașare. Numeroase delegații au acordat o importanță deosebită acestor contribuții, precum și dezbaterii din cadrul Consiliului EPSCO, inclusiv unei declarații și unei intervenții oferite de Comisie cu această ocazie.

În ceea ce privește o **perioadă de grație** pentru aplicarea principalelor componente ale normelor privind detașarea lucrătorilor, un număr de state membre și-au menținut opoziția de principiu față de aplicarea în vreo măsură a acestor standarde pentru conducătorii auto. Cu toate acestea, majoritatea statelor membre din acest grup erau pregătite să își adapteze poziția, în cazul în care perioada de grație ar fi urmat să fie atotcuprinzătoare și să fie stabilită la un nivel care, în practică, ar fi lăsat marjă pentru a beneficia de scutire. Aceste state membre au adăugat mai multe condiții pentru o astfel de adaptare a poziției, cum ar fi un număr redus de standarde sociale și de cerințe administrative care ar urma să se aplice.

² Directiva 96/71/CE.

Un grup mai mic de state membre au împărtășit preocupările care decurg din situația lor specială datorată situării îndepărtate sau traficului transfrontalier intens. Un alt grup de state membre, în schimb, au insistat asupra aplicării tuturor normelor privind detașarea lucrătorilor de la intrarea pe teritoriul lor de către conducătorii auto din alte state membre ale UE sau ulterior într-un termen foarte scurt și au fost împotriva scutirii operațiunilor de cabotaj. În principiu, delegațiile au fost de acord cu Comisia că, în cazul în care se aplică normele privind detașarea lucrătorilor, o *lex specialis* este necesară pentru a ține cont de particularitățile sectorului transportului rutier și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru efectuarea de controale la nivelul statelor membre gazdă. Se pare că majoritatea statelor membre au fost în principal preocupate de creșterea sarcinii administrative generată de normele respective, inclusiv de formalitățile administrative enorme necesare pentru adaptarea la normele privind detașarea lucrătorilor, deși ele solicită totodată măsuri în lupta împotriva condițiilor de lucru inumane ale anumitor conducători auto.

Domeniu de aplicare

În ceea ce privește **tranzitul**, o mare majoritate a delegațiilor care au luat poziție au împărtășit opinia Președinției, conform căreia, în cursul operațiunilor de tranzit, conducătorii auto nu sunt detașați. O majoritate a delegațiilor și-au exprimat, de asemenea, preferința ca situația tranzitului să fie abordată în textul legislativ (fie în directiva principală, fie în *lex specialis*). Un stat membru a exprimat o opinie clară conform căreia conducătorii auto sunt detașați și într-o situație de tranzit.

Discuția privind **segmentul rutier al unei operațiuni de transport combinat** nu a fost concludentă, deoarece un număr considerabil de state membre au preferat să analizeze această chestiune după prezentarea propunerii de modificare a directivei relevante³. Altele și-au exprimat dorința de a păstra o imagine cuprinzătoare a operațiunii internaționale și de a nu o împărți în secțiuni diferite în scopul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor. Majoritatea delegațiilor care au exprimat o opinie au împărtășit preocuparea Președinției legată de necesitatea de a clarifica situația într-un fel sau altul.

Sugestia Președinției de a extinde derogările *lex specialis* pentru a cuprinde **operațiunile (de transport rutier) pe cont propriu**, astfel cum sunt definite în Directiva privind detașarea lucrătorilor, a fost sprijinită de unele state membre, în timp ce altele au avut nevoie de mai mult timp pentru a evalua implicațiile unei astfel de modificări.

³ Directiva 92/106/CEE.

Discuțiile privind **calcularea perioadelor de detașare** au urmat, în linii mari, două direcții. Un număr considerabil de state membre au sprijinit abordarea Comisiei de a utiliza o perioadă de referință de șase ore pentru calcularea zilelor întregi și a jumătăților de zi. Un alt grup la fel de puternic de state membre a dorit să țină seama de cuantumul real de ore petrecute pe teritoriul statului membru gazdă, ajungând la o „zi de prezență” numai după expirarea oricărei perioade anume de 24 de ore. În ceea ce privește includerea perioadelor de repaus și a perioadelor de disponibilitate, sugestia Președinției de a exclude din calcul perioadele de repaus săptămânal nu a fost susținută de o majoritate. Câteva state membre, pe de altă parte, au dorit să meargă mai departe și să excludă din calcul și perioadele de repaus zilnic și perioadele de disponibilitate.

O dezbatere similară cu cea privind momentul introducerii în tahograf a informației privind trecerea frontierei a avut loc cu privire la **modul în care prezența în temeiul dispozițiilor privind detașarea lucrătorilor ar trebui să fie contabilizată atunci când camionul a intrat pe teritoriul statului membru gazdă cu trenul sau cu feribotul**. În general, delegațiile au susținut propunerea Președinției ca detașarea să înceapă în portul sau gara de sosire. Două state membre și-au exprimat preferința de a se face referire la momentul în care conducătorul auto ajunge să părăsească portul sau gara de sosire. Un stat membru a insistat ca calculul să înceapă la frontieră, fără a depinde de modul de transport. Discuțiile nu au fost concludente cu privire la modul de tratare a perioadelor (de disponibilitate sau de repaus) petrecute pe un feribot sau într-un tren, de exemplu dacă ar trebui să se acorde conducătorului auto un anumit grad de flexibilitate pentru alocarea acestor perioade către țara în care intră sau cea pe care o părăsește.

Cerințe administrative și măsuri de control

O foarte mare majoritate a statelor membre care au luat cuvântul și-au exprimat dorința ca în *lex specialis* să se prezinte o „listă închisă” de **cerințe administrative și măsuri de control** pentru asigurarea respectării normelor privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier. Aceste state membre au susținut că o listă exhaustivă de norme armonizate la nivelul statelor membre ar asigura desfășurarea operațiunilor în mod cât mai armonios posibil în acest sector care este, în esență, foarte mobil și internațional. De asemenea, ele s-au exprimat în favoarea redării mai clare a acestui caracter exclusiv în directivă și au analizat opțiunea că legislația ar putea prevedea un act de legislație secundară pentru actualizarea listei de cerințe și măsuri de control în funcție de progresele tehnologice în privința controlului și în domeniul transportului.

Puține state membre și-au exprimat sprijinul pentru o listă neexhaustivă. Câteva state membre au formulat rezerve cu privire la poziția lor, deoarece erau preocupate de faptul că lista nu ar furniza toate elementele dorite.

În ceea ce privește conținutul listei, două state membre au făcut propuneri concrete de reducere a listei elementelor de control propuse de Comisie pentru controalele în trafic și de transferare a unor elemente de anchetă într-o a doua etapă a asigurării respectării directivei la nivel transfrontalier, prin intermediul cooperării administrative și al controalelor la sedii. Aceste propuneri au fost salutate de unele state membre. Cu toate acestea, altele au insistat asupra importanței deosebite a disponibilității unor declarații de detașare actualizate, în timp ce opiniile au fost împărțite cu privire la utilitatea controlării în trafic a fișelor de salariu, având în vedere că acestea acoperă perioade din trecut și prezintă diferențe în ceea ce privește formatul, conținutul și limba. Pe parcursul discuțiilor, aspectele de reflecție principale au fost nevoia ca personalului de inspecție să i se furnizeze documente care pot fi evaluate cu ușurință și ca acesta să aibă o bază pentru luarea de decizii la fața locului, inclusiv prin utilizarea unor sisteme informatice moderne, în timp ce alte state membre au recunoscut că deciziile ar putea să fie luate numai după efectuarea controalelor la sedii.

Alte chestiuni

Două state membre și-au exprimat preocuparea cu privire la aplicarea și la asigurarea respectării, în practică, a normelor privind detașarea lucrătorilor în cazul **transportatorilor și al conducătorilor auto din afara UE**. Deoarece consideră imposibilă aplicarea și asigurarea respectării normelor privind detașarea lucrătorilor în practică, transportatorii din afara UE ar putea să ajungă într-o poziție mai favorabilă decât a transportatorilor din UE.

Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc din Directiva 2006/22/CE

Deși o majoritate solidă a sprijinit, în principiu, abordarea Comisiei de îmbunătățire a sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc în conformitate cu Directiva privind asigurarea respectării, câteva state membre au exprimat aderarea la prudență și au solicitat ca mai întâi să se concentreze atenția asupra punerii în aplicare depline a sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc la nivel național. De asemenea, multe state membre au solicitat o perioadă de tranziție. Câteva state membre au exprimat, în egală măsură, dubii cu privire la criteriile privilegiate propuse pentru camioane cu „tahografe inteligente” sau au văzut dificultăți legate de calcularea riscului în situația transportatorilor care folosesc multe vehicule închiriate.

Controlarea aplicării Directivei privind timpul de lucru

Mai multe state membre au preconizat dificultăți practice în cazul în care controalele în trafic obligatorii ar trebui să includă respectarea Directivei privind timpul de lucru⁴. Comisia a explicat că a fost luată în considerare o reformulare a unor părți din Directiva privind timpul de lucru, în scopul facilitării controalelor, dar că acest lucru nu este realizabil în prezent din cauza lipsei de sprijin din partea partenerilor sociali.

Președinția a propus ulterior, în scopul de a găsi o modalitate rentabilă de a garanta asigurarea respectării Directivei privind timpul de lucru, ca obligațiile de control să fie limitate la controale la sediile transportatorilor. Acest lucru ar concilia obiectivul de a îmbunătăți asigurarea respectării Directivei privind timpul de lucru cu preocuparea că nivelurile minime de control în trafic ar putea fi inoperante. Delegațiile au fost de acord cu această cale de urmat.

Observațiile Comisiei

Reprezentantul Comisiei a fost de mare ajutor în încercarea de a clarifica întrebările și dubiile complexe legate de aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier. Acesta a oferit sprijin pentru o serie de inițiative ale Președinției în vederea clarificării textului, în special în ceea ce privește domeniul de aplicare al operațiunilor care intră sub incidența normelor privind detașarea și pentru a face mai funcțional calculul perioadelor, insistând totodată asupra principiilor propunerii. Aceste principii cuprind, în speță, aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor, cu anumite derogări, și luarea în considerare la calcularea detașării a tuturor perioadelor care au avut legătură cu perioadele de lucru. Reprezentantul Comisiei a confirmat că tranzitul nu constituie o situație de detașare. De asemenea, acesta a declarat că, atunci când este vorba de cerințe administrative și măsuri de control, aceste norme ar trebui să fie armonizate pe deplin și exhaustiv la nivelul UE (și anume, o „listă închisă”). Acesta a considerat apoi că, deși îmbunătățirea asigurării respectării Directivei privind timpul de lucru a fost un obiectiv important, mijloacele de asigurare a respectării legislației ar trebui să ia în considerare constrângerile practice.

⁴ Directiva 2002/15/CE.

f) **Directiva 2006/1/CE**

În ceea ce privește propunerea de a introduce o mai mare flexibilitate în utilizarea transfrontalieră a vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri, o serie de state membre și-au menținut rezervele legate de posibila erodare a veniturilor din impozite pe autovehicule. Aceste state membre au salutat compromisul Președinției de a reduce **perioada minimă** de circulație permisă la trei luni (în loc de patru), însă unele dintre acestea au preferat o durată de două luni sau chiar numai de o lună. De asemenea, delegațiile au salutat sugestia Președinției de a permite statelor membre să stabilească un plafon pentru proporția vehiculelor închiriate în raport cu totalul parcului de vehicule aflate în proprietate, în timp ce unele delegații au considerat necesar să se analizeze în continuare cifra relevantă, iar o delegație a dorit să aplice plafonarea pentru totalul parcului de vehicule utilizat de întreprindere. Patru state membre au respins propunerea Comisiei, în timp ce altele au salutat propunerea ca atare, făcând referire la liberalizarea deja introdusă la nivel național. Un stat membru a propus să se permită statelor membre posibilitatea de a limita utilizarea vehiculelor închiriate care se situează sub o anumită limită de greutate. Două state membre au exprimat opinii divergente cu privire la propunerea de eliminare a unei restricții de greutate pentru vehiculele închiriate utilizate pentru **operațiunile pe cont propriu**.

Majoritatea delegațiilor au salutat propunerea Președinției în ceea ce privește facilitarea **controlului limitărilor de timp restante**. Pentru unele delegații, există în continuare riscuri considerabile în ceea ce privește controlul altor norme, în special cabotajul, iar altele au fost în egală măsură preocupate de vehiculele care se deplasează de la un contract la altul, precum și de sarcina de executare în urma mai multor încălcări la nivel transfrontalier. Un stat membru a considerat de dorit să se impună în mod expres în norme **înmatricularea** corespunzătoare în UE a vehiculelor închiriate⁵.

Multe delegații s-au arătat pregătite să urmeze Președinția în reformularea condițiilor pentru a permite circulația vehiculelor închiriate care au fost puse în circulație în mod corespunzător într-un alt stat membru și **închiriate de o întreprindere stabilită într-un alt stat membru**. Cu toate acestea, întrucât a existat o propunere divergentă prezentată de un stat membru, o serie de state membre erau încă în situația de a găsi o poziție cu privire la aceasta.

⁵ A se vedea Directiva 1999/37/CEE a Consiliului.

În cele din urmă, delegațiile au primit în mod favorabil propunerea Președinției de a soluționa anumite riscuri restante prin intermediul unei **revizuirii de către Comisie** la cinci ani de la punerea în aplicare a noilor norme.

Reprezentantul Comisiei a exprimat o rezervă generală și a arătat deschidere față de formularea anumitor garanții în propunere.

IV. CONSIDERAȚII PRIVIND CONTINUAREA LUCRĂRILOR

Președinția estoniană a înregistrat progrese considerabile cu privire la numeroase aspecte ale piețelor și ale pilonului social din cadrul primului pachet privind mobilitatea. Rezultatul activității sale reprezintă o bază solidă pentru discuțiile viitoare. Cele patru dosare au înregistrat progrese în paralel, iar construirea unui compromis între statele membre a avansat mai mult cu privire la unele decât la altele.

În special, au avansat bine lucrările de natură tehnică referitoare la propunerile privind accesul la profesie (în ceea ce privește criteriile de stabilire a sediului și vehiculele utilitare ușoare), privind vehiculele închiriate și privind tahografele. Președinția consideră că se întrevede atingerea unor posibile compromisuri.

Sunt necesare mai multe eforturi în legătură cu propunerea referitoare la perioadele de repaus, pentru a găsi un compromis adecvat pentru toți. O majoritate a statelor membre par a fi de acord cu direcția de compromis, în timp ce o serie de alte state membre au încă preocupări considerabile. Pentru a avansa, vor trebui să fie elaborate modificări concrete.

Propunerile privind detașarea lucrătorilor din domeniul transportului rutier și privind accesul la piață vor necesita cea mai multă muncă. Nu s-au înregistrat multe progrese până în prezent, deoarece aceste dosare au un caracter politic pronunțat și sunt foarte strâns legate. De asemenea, multe state membre au declarat că nu au încă poziții oficiale. O altă complicație rezultă din legăturile cu lucrările legislative privind modificările la Directiva generală privind detașarea lucrătorilor, în cazul căreia abordarea generală a Consiliului a fost adoptată abia la 23 octombrie 2017 și trilogurile au început de curând.

Desfășurarea lucrărilor în cadrul grupurilor de pregătire în perioada președinției estoniene a confirmat avantajul de a menține o abordare paralelă și coerentă între diferitele elemente ale pachetului.

V. CONCLUZIE

În urma reuniunii sale din 22 noiembrie 2017, Coreperul invită Consiliul să ia act de acest raport, în vederea pregătirii unor noi progrese cu privire la propunerile din pachet.
