



Bruxelles, den 4. december 2018
(OR. en, fr)

Interinstitutionel sag:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

15084/18

ADD 1

TRANS 603

SOC 754

EMPL 559

MI 922

COMPET 838

CODEC 2194

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Komm. dok. nr.: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Vedr.: Mobilitetspakken I:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskraverne og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

– Erklæringer

Vedlagt følger til delegationerne erklæringer fra delegationerne i forbindelse med Rådets generelle indstilling til ovennævnte forslag.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta og Ungarn

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta og Ungarn noterer sig med beklagelse, at bestræbelser på at dele markedet og beskytte nogle medlemsstaters hjemmemarkeder har overskygget det oprindelige mål med mobilitetspakken I om at forenkle og præcisere reglerne for transportsektoren og forbedre førernes sociale vilkår og arbejdsvilkår.

Den generelle indstilling til mobilitetspakken I tager ikke hensyn til de geografiske forhold i medlemsstater beliggende ved EU's ydre grænser. Den foreslåede pakke tager heller ikke hensyn til østaternes specifikke problemer. Desuden skaber det ikke alene ulige vilkår for operatørerne i EU, men det bringer også EU's vejgodstransportsektors internationale konkurrenceevne i fare.

I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis, der bidrager til et velfungerende indre marked, pålægger den foreslåede generelle indstilling restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger, der går imod de grundlæggende principper i traktaten og EU's grundlæggende friheder. At pålægge føreren et særligt sted for tilbagerejsen er et eksempel på en sådan bestemmelse.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta og Ungarn protesterer kraftigt imod:

- Den opdelte model, der forudser anvendelse af udstationeringsordningen for førere, der udfører tredjelandstransportaktiviteter og cabotagekørsel. Forslaget vil føre til fragmentering af EU-markedet og diskriminere nogle medlemsstater og førere fra disse lande. Det vil forhindre, at det indre marked for vejtransport fungerer efter hensigten, skabe en uforholdsmæssigt stor administrativ byrde for operatørerne, navnlig små og mellemstore virksomheder, og desuden forværre illoyal konkurrence mellem EU- og ikke-EU-operatører til skade for førstnævnte. Sidst, men ikke mindst, vil det øge hindringerne for EU-handel.
- Fuldstændigt forbud mod at holde ugentlig regulær hviletid i førerhuset. Dette er en restriktiv løsning, der ikke tager hensyn til manglen på passende hvileområder med ordentlige overnatningssteder i Europa. I sådan en situation bliver førernes arbejdsvilkår ikke forbedret, eftersom de ikke kan drage fordel af infrastruktur, der ikke findes, og som det vil tage tid at bygge.

- Pålæggelsen af yderligere begrænsninger på cabotagekørsel i form af karenstid på en række dage. Dette er en anden restriktiv, uforholdsmæssig og protektionistisk foranstaltning, der pålægger en vilkårlig administrativ hindring for markedsadgang.

Som en følge heraf vil gennemførelsen af mobilitetspakken I i dens nuværende form i stedet for at fremme konkurrenceevnen og velstanden i EU's transportsektor føre til konkurser for små og mellemstore transportvirksomheder, øge arbejdsløsheden i EU, skabe kraftige prisstigninger for mange varer og tjenester, der vil påvirke forbrugerne negativt og bremse den økonomiske vækst. Virkningerne vil blive meget hårdere i medlemsstater, der ikke ligger midt i EU, og hvor transport udgør en vigtig sektor i økonomien.

I betragtning af den åbenbare mangel på rimelighed og balance i Rådets forslag til generel indstilling til mobilitetspakken stemmer Polen, Bulgarien, Litauen, Malta og Ungarn imod den.

Belgien

Belgien bekræfter, at Belgien stemte imod mobilitetspakken I på samlingen i Rådet (transport) den 3.12.2018.

Belgien kan ikke støtte den nye cabotageordning, der er foreslået inden for rammerne af forordning nr. 1072/2009, eftersom indførelsen af en karenstid på fem dage truer den videre økonomiske aktivitet i sektoren.

Sverige

Erklæring fra Sverige vedrørende forslaget til et direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked (IMI) (den 28. november 2018 i Bruxelles 14802/18 ADD 4)

Sverige kan støtte den generelle indstilling til dette forslag, men vil gerne have følgende bemærkning til artikel 2, stk. 4, litra a), tilføjet til protokollen med henblik på behandling i den kommende proces.

Sverige mener, at det vil være en fordel, hvis artikel 2, stk. 4, litra a), klart udtrykker respekt for nationale arbejdsretlige modeller og anerkender arbejdsmarkedets parters rolle med hensyn til traktaterne. Arbejdsmarkedets parter har en rolle at spille med hensyn til overvågning af arbejdsvilkår og arbejds- og ansættelsesvilkår i nogle medlemsstater. Dette er garanteret i de generelle direktiver om udstationering, som det foreslåede direktiv skal være en *lex specialis* til. For at *lex specialis* kan fungere på samme måde som de generelle direktiver i den forbindelse, er det ønskeligt med en præcisering. Det er således vigtigt, at det af artikel 2, stk. 4, litra a), fremgår, at den nationale kompetente myndighed kan gøre oplysningerne i erklæringen om udstationering tilgængelige, f.eks. via et register, for andre myndigheder eller arbejdsmarkedets parter i overensstemmelse med national lovgivning og praksis.

Sverige vil også gerne minde om at, den interinstitutionelle proklamation om den europæiske søjle for sociale rettigheder respekterer arbejdsmarkedets parters rolle.