



Brussel, 4 december 2018
(OR. en, fr)

Interinstitutionele dossiers:

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

RESULTAAT BESPREKINGEN

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: de delegaties

nr. vorig doc.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Nr. Comdoc.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Betreft: Mobiliteitspakket I:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders
in de wegvervoersector

– Verklaringen

Voor de delegaties gaan hierbij de verklaringen van delegaties bij de algemene oriëntatie van de Raad over de bovengenoemde voorstellen.

Polen, Bulgarije, Litouwen, Malta en Hongarije

Polen, Bulgarije, Litouwen, Malta en Hongarije nemen er tot hun spijt nota van dat de inspanningen om de markt op te delen en de interne markten van bepaalde lidstaten te beschermen, ervoor hebben gezorgd dat het oorspronkelijke doel van mobiliteitspakket I om de regels voor de vervoerssector te vereenvoudigen en te verduidelijken en de sociale en arbeidsvoorwaarden van bestuurders te verbeteren, naar de achtergrond is verschoven.

De algemene oriëntatie over het mobiliteitspakket I houdt geen rekening met de specifieke geografische kenmerken van de lidstaten die aan de buitengrenzen van de EU liggen. Het voorstel houdt ook geen rekening met de specifieke problemen van eilandstaten. Voorts wordt er niet alleen een ongelijk speelveld voor ondernemers binnen de EU gecreëerd, maar komt ook de internationale concurrentiepositie van de wegvervoerssector van de EU in het gedrang.

De voorgestelde algemene oriëntatie voorziet niet in evenwichtige bepalingen, noch in een echt compromis dat bijdraagt aan een goed functionerende eengemaakte markt. Zij legt daarentegen beperkende, disproportionele en protectionistische maatregelen op die indruisen tegen de basisbeginselen van de Verdragen en de fundamentele vrijheden van de EU. De verplichting van een specifieke plaats van terugkeer voor bestuurders is daar een voorbeeld van.

Polen, Bulgarije, Litouwen, Malta en Hongarije verzetten zich stellig tegen:

- het opgesplitste model voor de toepassing van het detacheringstelsel voor bestuurders die derdelandenvervoer en cabotage verrichten. Het voorstel zal tot een versnippering van de EU-markt leiden, waarbij bepaalde lidstaten en bestuurders uit die lidstaten worden gediscrimineerd. Het zal de eengemaakte markt voor wegvervoer minder goed doen functioneren, disproportionele administratieve lasten creëren voor ondernemers, en met name kleine en middelgrote ondernemingen, en bovendien de oneerlijke concurrentie tussen ondernemingen uit de EU en uit derde landen verdiepen ten nadele van de ondernemingen uit de EU. Tot slot, maar daarom niet minder belangrijk, zullen ook de barrières voor de EU-handel toenemen.
- het totaalverbod op normale wekelijkse rusttijd in de cabine. Deze beperkende oplossing houdt geen rekening met het gebrek aan geschikte rustplaatsen met passende accommodatie in Europa. In een dergelijke situatie zullen de arbeidsvoorwaarden van bestuurders er niet op vooruitgaan, aangezien bestuurders geen baat zullen hebben bij infrastructuur die onbestaande is en waarvoor tijd nodig is om deze te bouwen.

- het opleggen van extra cabotagebeperkingen in de vorm van een "afkoelingsperiode" (wachttijd) van een aantal dagen. Ook dit is een beperkende, disproportionele en protectionistische maatregel die een arbitraire administratieve barrière voor markttoegang oplegt.

De toepassing van het huidige mobiliteitspakket I leidt bijgevolg niet tot een boost van de concurrentiepositie van de vervoerssector en de welvaart in de EU, maar wel tot het faillissement van kleine en middelgrote vervoersondernemingen, hogere werkloosheidscijfers, hogere prijzen voor een groot aantal goederen en diensten en, zodoende, tot negatieve gevolgen voor de consumenten en een stagnerende economische groei. De weerslag zal veel groter zijn in lidstaten die niet centraal in de EU liggen en waarvoor de vervoerssector een belangrijke economische sector is.

Gezien het duidelijke gebrek aan billijkheid en evenwicht in de voorgestelde algemene oriëntatie van de Raad over het mobiliteitspakket stemmen Polen, Bulgarije, Litouwen, Malta en Hongarije tegen.

België

België bevestigt zijn stem tegen het mobiliteitspakket I tijdens de zitting van de Raad Vervoer van 3 december 2018.

België kan de bij Verordening (EG) nr. 1072/2009 voorgestelde nieuwe cabotageregeling niet steunen, aangezien de invoering van een afkoelingsperiode van vijf dagen de economische duurzaamheid van zijn vervoerssector in het gedrang brengt.

Zweden

Verklaring van Zweden met betrekking tot het voorstel voor een richtlijn inzake Richtlijn 2006/22/EG en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (IMI) (Brussel, 28 november 2018, 14802/18 ADD 4)

Zweden kan de algemene oriëntatie bij dit voorstel steunen, maar wenst dat de volgende opmerking bij artikel 2, lid 4, punt a, in de notulen wordt opgenomen en in het verdere proces in aanmerking wordt genomen.

Zweden is van oordeel dat het gunstig zou zijn dat in artikel 2, lid 4, punt a), de naleving van nationale arbeidsrechtmodellen duidelijk wordt vermeld, en het onderkent de rol van de sociale partners met betrekking tot de Verdragen. De sociale partners spelen een rol bij het monitoren van arbeidsomstandigheden en -voorwaarden in bepaalde lidstaten. Dit wordt gewaarborgd in de algemene detacheringsrichtlijnen, waarvan de voorgestelde richtlijn als een afgeleide "lex specialis" is bedoeld. Opdat de lex specialis in dit verband op dezelfde manier zal functioneren als de algemene richtlijnen, is verduidelijking wenselijk. Het is dus belangrijk dat in artikel 2, lid 4, punt a), wordt vermeld dat de nationale bevoegde autoriteit de informatie uit de detacheringsverklaring, bijvoorbeeld via een register, ter beschikking kan stellen aan andere autoriteiten of aan de sociale partners, in overeenstemming met de nationale wetgeving en praktijk.

Zweden wil tevens in herinnering brengen dat de interinstitutionele proclamatie van de Europese pijler van sociale rechten in overeenstemming is met de rol van de sociale partners.