

Bruxelles, 4 decembrie 2018
(OR. en, fr)

Dosare interinstituționale:

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

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă: Secretariatul General al Consiliului

Destinatar: Delegațiile

Nr. doc. ant.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Nr. doc. Csie: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

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 al Parlamentului European și al 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

– Declarații

În anexă, se pun la dispoziția delegațiilor declarațiile formulate de delegații referitoare la abordarea generală a Consiliului cu privire la propunerile sus-menționate.

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta și Ungaria

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta și Ungaria remarcă cu regret că eforturile de a diviza piața și de a proteja piețele interne ale anumitor state membre au eclipsat obiectivul inițial al Pachetului privind mobilitatea I de a simplifica și clarifica normele pentru sectorul transporturilor, precum și de a îmbunătăți condițiile sociale și de muncă ale conducătorilor auto.

Abordarea generală cu privire la Pachetul privind mobilitatea I nu ține cont de particularitățile geografice ale statelor membre care se află la frontierele externe ale UE. De asemenea, pachetul propus nu ține seama de problemele specifice ale statelor insulare. În plus, pe lângă faptul că acesta creează condiții de concurență inechitabile pentru operatorii din UE, pachetul amenință competitivitatea la nivel internațional a sectorului transportului rutier de mărfuri al UE.

În loc să introducă dispoziții echilibrate și un compromis veritabil care să contribuie la buna funcționare a pieței unice, abordarea generală propusă impune măsuri restrictive, disproporționate și protecționiste care sunt în contradicție cu principii de bază ale tratatelor și cu libertăți fundamentale ale UE. Un exemplu al unei astfel de dispoziții este impunerea unui loc specific pentru întoarcerea conducătorului auto.

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta și Ungaria se opun în mod ferm următoarelor:

- Modelul divizat care prevede aplicarea regimului de detașare pentru conducătorii auto care efectuează operațiuni de cabotaj și de transport rutier în contul terților. Propunerea va duce la fragmentarea pieței UE, discriminând anumite state membre și pe conducătorii auto din aceste țări. Aceasta va împiedica buna funcționare a pieței interne pentru transportul rutier, va crea o sarcină administrativă disproporționată pentru operatori, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii și, în plus, va accentua concurența neloială dintre operatorii din afara UE și cei din UE, în detrimentul celor din urmă. Nu în ultimul rând, aceasta va spori barierele din calea comerțului din UE.
- Interzicerea totală a efectuării perioadei de repaus săptămânal normale în cabină. Aceasta este o soluție restrictivă care nu ține cont de lipsa zonelor de repaus cu spații de cazare adecvate în Europa. Într-o astfel de situație, condițiile de muncă ale conducătorilor auto nu vor fi îmbunătățite, având în vedere că conducătorii auto nu vor beneficia de infrastructuri care nu există în prezent și care necesită timp pentru a fi construite.

- Impunerea unor restricții suplimentare privind cabotajul sub forma unei perioade de întrerupere de un anumit număr de zile. Aceasta este o altă măsură restrictivă, disproporționată și protecționistă care impune o barieră administrativă arbitrară în calea accesului pe piață.

În consecință, în loc să sporească competitivitatea și prosperitatea sectorului transporturilor din UE, punerea în aplicare a Pachetului privind mobilitatea I în forma sa actuală ar duce la falimentul unor operatori de transport mici și mijlocii, ar crește rata șomajului din UE, ar duce la o creștere pronunțată a prețurilor pentru multe bunuri și servicii, afectând în mod negativ consumatorii, și ar încetini creșterea economică. Efectele vor fi mult mai dure în statele membre care nu sunt situate în centrul UE și în care transporturile constituie un sector important al economiei.

În consecință, având în vedere lipsa evidentă de echitate și de echilibru a abordării generale propuse a Consiliului în ceea ce privește Pachetul privind mobilitatea, Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta și Ungaria votează împotriva acesteia.

Belgia

Belgia confirmă votul împotriva al Belgiei cu privire la Pachetul privind mobilitatea I din cadrul reuniunii Consiliului Transporturi din 3 decembrie 2018.

Belgia nu poate sprijini noul regim de cabotaj propus în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, având în vedere că introducerea perioadei de întrerupere de cinci zile amenință durabilitatea activității economice a sectorului său.

Suedia

Declarația Suediei cu privire la propunerea de directivă de modificare a Directivei 2006/22/CE 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 și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) (Bruxelles, 28 noiembrie 2018, documentul 14802/18 ADD 4)

Suedia poate sprijini abordarea generală a propunerii, însă ar dori ca următoarea observație privind articolul 2 alineatul (4) litera (a) să fie adăugată la protocol și să fie luată în considerare în procesul viitor.

Suedia consideră că ar fi benefic dacă articolul 2 alineatul (4) litera (a) ar exprima în mod clar respectarea modelelor naționale de legislație a muncii și ar recunoaște rolul partenerilor sociali în conformitate cu tratatele. Partenerii sociali au rolul de a monitoriza condițiile de muncă și condițiile privind ocuparea forței de muncă în anumite state membre. Acest lucru este garantat în directivele generale privind detașarea, această propunere de directivă fiind menită să fie o *lex specialis* a acestora. Pentru ca această *lex specialis* să funcționeze în același fel ca directivele generale în această privință, este de dorit o clarificare. Prin urmare, este important ca articolul 2 alineatul (4) litera (a) să afirme că autoritatea națională competentă poate pune la dispoziția altor autorități sau partenerilor sociali informațiile din declarația privind detașarea, de exemplu, printr-un registru, în conformitate cu legislația și practicile naționale.

De asemenea, Suedia ar dori să reamintească faptul că Proclamația interinstituțională privind Pilonul european al drepturilor sociale respectă rolul partenerilor sociali.