



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

Interinstitutionella ärenden:

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

LÄGESRAPPORT

från: Rådets generalsekretariat

till: Delegationerna

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

Komm. dok. nr: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Ärende: Rörlighetspaket I:

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn

– Uttalanden

För delegationerna bifogas uttalanden från delegationerna som gjordes i samband med rådets allmänna riktlinje avseende de ovannämnda förslagen.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta, Ungern

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta och Ungern beklagar att vissa medlemsstaters ansträngningar för att dela upp marknaden och skydda sina inre marknader har överskuggat det ursprungliga målet i rörlighetspaket I, att förenkla och förtydliga reglerna för transportsektorn och förbättra förarnas sociala villkor och arbetsvillkor.

Den allmänna riktlinjen om rörlighetspaket I tar inte hänsyn till de geografiska särdragen hos de medlemsstater som är belägna vid EU:s yttre gränser. Det föreslagna paketet underlåter också att ta hänsyn till östaters specifika problem. Dessutom skapar det ojämlika villkor för operatörer inom EU och äventyrar den internationella konkurrenskraften för EU:s sektor för godstransporter på väg.

I stället för väl avvägda bestämmelser och en ärlig kompromiss som bidrar till en välfungerande inre marknad införs genom den föreslagna allmänna riktlinjen begränsande, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder som strider mot grundprinciperna i fördragen och EU:s grundläggande friheter. Att tvinga fram att föraren måste återvända till en viss plats är ett exempel på en sådan bestämmelse.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta och Ungern motsätter sig kraftigt följande:

- Den uppdelade modellen, enligt vilken systemet för utstationering tillämpas på förare som utför tredjelandstrafik och cabotagetransporter. Förslaget kommer att leda till en fragmentering av EU:s marknad och diskriminering av vissa medlemsstater och förare från dessa länder. Det kommer att hämma den inre marknadens funktion när det gäller vägtransporter, skapa oproportionerliga administrativa bördor för operatörerna, särskilt små och medelstora företag, och kommer dessutom att förstärka den illojala konkurrensen mellan operatörer från EU och utanför EU till nackdel för de förstnämnda. Sist men inte minst kommer det också att öka hindren för handeln inom EU.
- Fullständigt förbud mot normal veckovila i förarhytten. Detta är en begränsande lösning som inte tar hänsyn till avsaknaden av lämpliga rastplatser med lämplig logi i Europa. I en sådan situation kommer förarnas arbetsvillkor inte att förbättras eftersom de inte kommer att kunna dra nytta av en infrastruktur som inte finns och som kommer att ta tid att bygga upp.

- Införandet av ytterligare begränsningar för cabotagetransporter genom en mellanperiod på ett antal dagar. Detta är ytterligare en begränsande, oproportionerlig och protektionistisk åtgärd som inför ett godtyckligt administrativt hinder för marknadstillträde.

Som en följd av detta kommer genomförandet av rörlighetspaket I i dess nuvarande form i stället för att öka konkurrenskraften och välbefindandet inom EU:s transportsektor att leda till konkurser för små och medelstora transportföretag, en ökning av arbetslösheten i EU, kraftiga prisökningar för många varor och tjänster vilket påverkar konsumenterna negativt samt en inbromsning i den ekonomiska tillväxten. Effekterna kommer att bli mycket mer kännbara i medlemsstater som inte är belägna i centrum av EU och där transporter utgör en viktig sektor i ekonomin.

Mot bakgrund av den uppenbara bristen på rättvisa och balans i rådets föreslagna allmänna riktlinje om rörlighetspaketet röstar Polen, Bulgarien, Litauen, Malta och Ungern emot förslaget.

Belgien

Belgien bekräftar att landet röstade emot rörlighetspaket I vid transportrådets möte den 3 december 2018.

Belgien kan inte stödja det nya system för cabotagetransporter som föreslås inom ramen för förordning (EG) nr 1072/2009 eftersom införandet av en mellanperiod på fem dagar utgör ett hot mot bärkraften i sektorns ekonomiska verksamhet.

Sverige

Uttalande från Sverige om förslaget till direktiv om direktiv 2006/22/EG och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (Bryssel, den 28 november 2018, dok. 14802/18 ADD 4)

Sverige kan stödja den allmänna riktlinjen för förslaget, men vill att följande anmärkning om artikel 2.4 a ska läggas till protokollet och beaktas i den kommande processen.

Sverige anser att det skulle vara en fördel om det av artikel 2.4 a tydligt framgick att nationella arbetsrättsliga modeller ska respekteras och att arbetsmarknadsparternas roll med avseende på fördragen erkänns. Arbetsmarknadens parter har en roll i övervakningen av arbetsvillkor och anställningsvillkor i vissa medlemsstater. Detta garanteras i de allmänna direktiven om utstationering som det föreslagna direktivet är tänkt att vara en lex specialis till. För att en lex specialis ska fungera på samma sätt som allmänna direktiv i detta avseende vore ett förtydligande önskvärt. Det är därför viktigt att det i artikel 2.4 a föreskrivs att den behöriga nationella myndigheten, t.ex. via ett register, får göra informationen i utstationeringsdeklarationen tillgänglig för andra myndigheter eller arbetsmarknadens parter i enlighet med nationell lagstiftning och praxis.

Sverige vill även påminna om att den interinstitutionella proklamationen av den europeiska pelaren för sociala rättigheter respekterar arbetsmarknadsparternas roll.