

Bruxelles, 11 februarie 2020
(OR. en)

Dosare interinstituționale:

2017/0121 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0123 (COD)

5424/20

ADD 4

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)/Consiliul
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 duratele 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 – Acord politic

Declarațiile Comisiei și ale statelor membre

Declarația Comisiei

Comisia ia notă de acordul provizoriu referitor la aspectele sociale și de piață ale pachetului privind mobilitatea I, la care au ajuns Consiliul și Parlamentul European în cadrul celui de al patrulea trilog, care a avut loc în perioada 11-12 decembrie 2019.

Comisia regretă faptul că acordul politic la care au ajuns Consiliul și Parlamentul European include elemente care nu sunt în conformitate cu obiectivele ambițioase ale Pactului ecologic european și cu aprobarea de către Consiliul European a obiectivului de realizare a unei Uniuni Europene neutre din punct de vedere climatic până în 2050. Aceste elemente sunt întoarcerea obligatorie a vehiculului în statul membru de stabilire o dată la opt săptămâni și restricțiile impuse operațiunilor de transport combinat. Măsurile menționate nu făceau parte din propunerile Comisiei adoptate la 31 mai 2017 și nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului. Obligația întoarcerii camionului va duce la apariția unor ineficiențe în cadrul sistemului de transport și la o creștere inutilă a emisiilor, a poluării și a congestionării traficului, în timp ce restricțiile privind transportul combinat reduc eficacitatea acestuia în ceea ce privește sprijinirea operațiunilor de transport multimodal.

Îmbunătățirile de ordin social din cadrul acestei propuneri sunt semnificative. Comisia va evalua acum îndeaproape impactul acestor două aspecte asupra climei, a mediului și a funcționării pieței unice, în contextul Pactului ecologic european și al măsurilor de decarbonizare a transportului și de protecție a mediului, asigurând în același timp o piață unică funcțională.

După evaluarea impactului, dacă este necesar, Comisia își va exercita dreptul de a prezenta o propunere legislativă specifică înainte de intrarea în vigoare a celor două dispoziții.

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Cipru, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă profunda îngrijorare cu privire la faptul că acordul provizoriu asupra pachetului privind mobilitatea I este în contradicție cu principiul de bază al libertății de a presta servicii pe piața unică, cu principiul liberei circulații a lucrătorilor, precum și cu principalele politici și obiective ale UE în domeniul climei.

În special cerința ca vehiculele grele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, stabilite de Comisia Europeană în cadrul noului Pact ecologic, la 11 decembrie 2019. O astfel de obligație, dacă va fi adoptată, va duce la o creștere substanțială a numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, în consecință, la o creștere substanțială a emisiilor de CO₂ din sectorul transporturilor. Acest sector este deja responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE.

În ciuda eforturilor noastre de a scoate în evidență aceste aspecte și în pofida dovezilor științifice obținute în urma studiilor privind impactul unei astfel de obligații asupra creșterii numărului deplasărilor fără încărcătură și a emisiilor de CO₂, nu există nicio sensibilitate în ceea ce privește impactul preconizat al acestei dispoziții, iar argumentele raționale sunt respinse. În același timp, deși agenda pentru o mai bună reglementare impune efectuarea unei evaluări a impactului la nivelul UE pentru toate măsurile de acest fel, nu a fost încă prezentată o astfel de evaluare.

Întoarcerea vehiculelor în statul membru de stabilire este doar un exemplu pentru măsurile excesiv de restrictive și discriminatorii propuse în pachetul privind mobilitatea I. Împărtășim îngrijorări similare cu privire la limitările impuse activităților de cabotaj sub forma unei perioade de întrerupere excesive. Această perioadă de întrerupere constituie o măsură protecționistă, care va avea un efect mai degrabă negativ asupra pieței unice. Conform estimărilor unor institute de cercetare renumite, obligația impusă camioanelor de a se întoarce, precum și restricțiile impuse în ceea ce privește operațiunile de cabotaj vor genera milioane de tone de emisii de CO₂ suplimentare pe an.

Un alt motiv de preocupare important este faptul că întoarcerea obligatorie a vehiculului va dezavantaja anumite state membre care, datorită poziției lor geografice, vor întâmpina dificultăți substanțiale în furnizarea de servicii de transport cu camioane pe piața unică, întrucât vehiculele lor vor trebui să acopere distanțe mult mai mari și să depășească obstacole naturale semnificative, în special în cazul insulelor.

Concurența neloială din partea operatorilor din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu a fost abordat în mod corespunzător. Acest lucru este îngrijorător mai ales întrucât soluția care urmează să fie adoptată va avea efecte pe termen lung nu numai asupra sectorului transporturilor, ci și asupra economiei UE în ansamblu.

Sectorul transporturilor merită un cadru juridic echitabil și solid la nivelul UE, care să stimuleze în continuare dezvoltarea acestuia, asigurând, în același timp, norme realiste și aplicabile. În locul unor dispoziții echilibrate și a unui compromis real, acordul provizoriu impune măsuri restrictive, disproporționate și protecționiste.

Pachetul privind mobilitatea I este un dosar esențial pentru piața unică europeană, precum și pentru sectorul transportului rutier. Astăzi, mai mult ca niciodată, trebuie să menținem buna funcționare a pieței unice și a economiilor tuturor statelor membre din UE, asigurând totodată coerența cu alte politici ale UE.

Declarația Belgiei

Belgia a luat act de rezultatele acordului provizoriu la care s-a ajuns la 11 decembrie între Parlamentul European și Consiliu privind pilonul social și cel de piață ale pachetului privind mobilitatea I.

Belgia salută îmbunătățirea substanțială a condițiilor de lucru ale șoferilor de camion, în special prin interzicerea repausului săptămânal în cabină și prin aplicarea detașării la operațiunile de cabotaj. Integrarea vehiculelor utilitare ușoare în domeniul de aplicare al întregului pachet privind mobilitatea, întoarcerea camioanelor o dată la 8 săptămâni la bază, precum și calendarul ambițios de introducere a unor noi tahografe inteligente care vor permite o mai bună aplicare a normelor existente și a celor noi ar trebui să contribuie la realizarea în viitor a unor condiții de concurență mai echitabile.

Prin urmare, Belgia consideră că este incoerent să se restricționeze și mai mult accesul la piață prin impunerea unei perioade de întrerupere de 4 zile în ceea ce privește cabotajul, în timp ce Uniunea Europeană va asigura o convergență socială ascendentă.

Din punctul nostru de vedere, perioada de întrerupere este o barieră în calea comerțului contrară spiritului pieței interne și eficienței lanțului logistic, deoarece operațiunile de cabotaj permit evitarea deplasărilor fără încărcătură.

Regretăm, de asemenea, includerea unei propuneri privind detașarea pe termen lung, care nu apărea nici în propunerea Comisiei, nici în acordurile încheiate de cei doi colegiuitori, și care nu a fost încă evaluată cu atenție.

În pofida elementelor sociale pozitive cuprinse în pachet, Belgia se va abține, prin urmare, în legătură cu acordul.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I¹, care aveau menirea de a deschide drumul către un set de norme clare în materie de transport rutier. Estonia consideră că piața transportului rutier internațional de mărfuri din Uniunea Europeană trebuie să fie în conformitate cu principiile generale ale pieței unice, deschisă concurenței, eficientă și ecologică. Estonia consideră că cerințele suplimentare nu trebuie să impună o sarcină administrativă excesivă asupra întreprinderilor sau autorităților din sectorul public sau să intre în conflict cu obiectivele politicii Uniunii Europene în domeniul climei.

În cursul negocierilor pe marginea pachetului, Estonia a adoptat o abordare constructivă, străduindu-se să ia în considerare și să sprijine propunerile care ar îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, ar combate practicile ilegale de piață și ar reduce efectele negative asupra mediului. Cu toate acestea, negocierile au condus la un acord care creează un dezavantaj concurențial pentru transportatorii din Estonia, în special impunând întreprinderilor de transport rutier obligația de a-și organiza activitatea flotei astfel încât să se asigure că vehiculele se întorc în statul membru de stabilire în termen de 8 săptămâni de la părăsirea acestuia („obligația de întoarcere a vehiculului”).

¹ 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; COM(2017)281;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
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 duratele 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; COM(2017)277;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
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; COM(2017)278;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Această obligație nu făcea parte din pachetul inițial. Ea nu a făcut obiectul unei evaluări a impactului de substanță, ceea ce ridică semne de întrebare cu privire la relația sa cu Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație².

În al doilea rând, cerința ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire limitează zona geografică în care pot opera întreprinderile de transport rutier din statul membru respectiv și, ca atare, nu este în conformitate cu obiectivul pachetului privind mobilitatea I de a asigura condiții de concurență echitabile.

În al treilea rând, deoarece această obligație face să crească numărul deplasărilor fără încărcătură și cantitatea de emisii de CO₂, Estonia consideră că această cerință este în contradicție cu obiectivele politicii climatice a UE și cu cele ale Acordului de la Paris. De asemenea, ea nu este în conformitate cu concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019³.

Totodată, Estonia consideră că această cerință este disproporționată întrucât acordul conține deja măsuri de combatere a fenomenului așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală”. Obligația de întoarcere a vehiculului va stimula cel mai probabil astfel de practici și, în plus, va încuraja întreprinderile de transport rutier din statele membre periferice să își mute sediul, ceea ce va duce la o scădere a locurilor de muncă și a veniturilor fiscale.

Nu în ultimul rând, dat fiind că măsura ar putea duce la creșterea volumului traficului, Estonia este preocupată de impactul ei asupra siguranței rutiere.

În consecință, subliniind din nou sprijinul său pentru obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, Estonia regretă includerea în acord a obligației de întoarcere a vehiculului. În contextul descris mai sus, Estonia va vota împotriva acordului menționat.

² Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legislație;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Secțiunea 1, alineatul 5: *Toate actele legislative și politicile relevante ale UE trebuie să fie corelate cu îndeplinirea obiectivului de neutralitate climatică și să contribuie la acesta, cu respectarea unor condiții de concurență echitabile. [...]*

<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/ro/pdf>