

Bruxelles, 1 aprilie 2020
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2017/0122(COD)

7044/20
ADD 1

CODEC 221
TRANS 139
SOC 179

NOTĂ PUNCT „I”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți
Subiect:	Proiect 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 (prima lectură) - Decizie de utilizare a procedurii scrise în vederea adoptării poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului = Declarații

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

Bulgaria, Ciprul, 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 verde, 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 oricând, 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 Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă obiecțiile față de includerea automată a clauzei privind subsidiaritatea și proporționalitatea în acordul politic adoptat cu privire la cele trei acte juridice din pachetul privind mobilitatea I, în cadrul revizuirii tehnice a textelor de către experții juriști-lingviști.

Recunoaștem că principiile subsidiarității și proporționalității sunt de o importanță primordială pentru exercitarea competențelor UE. Cu toate acestea, adăugarea unei astfel de clauze în acest stadiu tardiv al procesului legislativ nu este o bună practică în general și, în cazul pachetului privind mobilitatea I, este deosebit de dificil să fie acceptată din cauza sensibilității politice a întregului dosar și ținând seama de consecințele pe termen lung ale dispozițiilor propuse pentru funcționarea sectorului european al transportului rutier.

Din păcate, aceasta demonstrează și că procedurile rapide au afectat în mod negativ calitatea legislației adoptate. În plus, am dori să subliniem lipsa unei evaluări a impactului în ceea ce privește anumite dispoziții esențiale ale acordului politic. Acest fapt a fost recunoscut și de către Comisie în declarația ei prezentată în cadrul reuniunii Coreper I din 20 decembrie 2019, în care Comisia a confirmat faptul că unele măsuri nu au făcut parte din propunerile Comisiei prezentate la 31 mai 2017 și nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

Lipsa unei analize detaliate împiedică evaluarea corespunzătoare a măsurilor propuse în cele trei acte legislative din pachetul privind mobilitatea I în ceea ce privește respectarea principiului proporționalității.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I ¹, 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”).

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 legiferare ².

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.

¹ Doc. 9668/17 - COM(2017) 281 final; 9670/17 - COM(2017) 277 final; 9671/17 - COM(2017) 278 final.

² Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

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 2019 ³.

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.

Declarația Ungariei

Ungaria ar dori să își reitereze profunda îngrijorare cu privire la efectele dăunătoare, care denaturează piața și au un impact negativ asupra climei ale diferitelor componente ale primului pachet privind mobilitatea și își exprimă nemulțumirea profundă față de lipsa unor evaluări de impact adecvate și extinse, ceea ce contravine obiectivelor inițiale ale primului pachet privind mobilitatea.

³ Secțiunea 1, punctul 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. [...]*
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/ro/pdf>

Ungaria a demonstrat întotdeauna că este gata să lupte împotriva fraudei, a abuzurilor și a practicilor neloiale, precum și să abordeze condițiile sociale ale conducătorilor auto din sectorul transportului rutier. Abordând aceste aspecte, ar trebui să evităm orice fragmentare, protecționism și impunerea unei sarcini administrative excesive pentru întreprinderile europene de transport care operează în mod echitabil pe piața internă a transportului rutier. Din punctul nostru de vedere, menținerea funcționării eficiente a pieței noastre interne nu este negociabilă, întrucât aceasta va conduce la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă și a competitivității pentru Europa într-o eră a tensiunilor economice mondiale din ce în ce mai mari.

În consecință, prin acest pachet, ar fi trebuit să ne asigurăm că viitorul cadru juridic al UE permite valorificarea deplină a avantajelor competitive, protejând în același timp concurența loială și un nivel adecvat al condițiilor de muncă pentru conducătorii auto. În loc de aceasta, acordul final nu realizează acest echilibru și favorizează o singură abordare bazată pe protecționismul național și pe normele aplicabile în acest sector.

Și anume, în special, suntem convinși că normele speciale privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier (*lex specialis*) constituie o restricție nejustificată a libertăților fundamentale și, prin urmare, denaturează condițiile de concurență echitabile din UE. Constatăm că acordul final ne justifică îndoielile cu privire la separarea problemei transportului rutier de modificarea Directivei privind detașarea lucrătorilor [Directiva (UE) 2018/957]. În special, modelul divizat introdus în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto nu a făcut parte din propunerea Comisiei și, prin urmare, nu a fost supus unei evaluări a impactului.

În al doilea rând, considerăm, de asemenea, foarte problematic faptul că interzicerea totală a efectuării repausului săptămânal în cabină nu ia în considerare deficitul zonelor de repaus din interiorul UE cu spații de cazare adecvate pentru conducătorii auto. Prin urmare, interdicția respectivă ar constitui o dispoziție a UE care nu ar putea fi pusă în executare, punând sub semnul întrebării legalitatea acesteia.

În al treilea rând, în ceea ce privește obiectivele noastre privind clima, obligația ca vehiculele 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, prezentate de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde european, la 11 decembrie 2019. O astfel de măsură, dacă va fi adoptată, va duce la creșterea numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, prin urmare, la o creștere a emisiilor de CO₂ provenite din sectorul transportului rutier.

Riscul de a crea un avantaj competitiv neloial pentru operatorii din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu este luat în considerare în mod corespunzător în acordul final. În plus, înlocuirea obligatorie a tahografelor cu costuri ridicate aduce cu sine un avantaj competitiv pentru transportatorii din țările terțe, având în vedere că data instalării tahografelor inteligente pentru autovehiculele întreprinderilor parte la AETR este incertă.

Modernizarea sectorului european al transportului rutier, element esențial al economiei europene, este o necesitate atât din punct de vedere social, cât și din punctul de vedere al competitivității. Acest obiectiv nu poate fi atins fără a se ține seama pe deplin de menținerea realizărilor și a funcționării pieței interne și fără a acționa în mod responsabil în vederea îndeplinirii unor obiective ambițioase în domeniul climei.

=====