

Bruxelles, 30 mai 2018
(OR. en)

9259/18

Dosare interinstituționale:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
Nr. doc. Csie:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Subiect:	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 – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. Comisia a adoptat cele trei propuneri la 31 mai 2017 în cadrul primei serii din pachetul privind mobilitatea. Principalele abordări adoptate în propunerile individuale sunt următoarele:
 - *Accesul la ocupație și la piață:* înăsprirea și armonizarea condițiilor referitoare la sediul societăților comerciale și îmbunătățirea cooperării dintre statele membre împotriva societăților de tip „cutie poștală”; acordarea de licențe obligatorii operatorilor de vehicule utilitare ușoare; revizuirea și simplificarea restricțiilor privind cabotajul și mecanismele de control aferente; trecerea la documente electronice;
 - *Perioadele de conducere și de repaus și tahografele:* creșterea flexibilității în privința utilizării perioadelor de repaus săptămânal pentru a facilita întoarcerea sistematică a conducătorilor auto la domiciliul lor; obligația clară a operatorilor de a asigura conducătorului auto un spațiu de cazare adecvat și plătit, în afara cabinei vehiculului; obligația de înregistrare a trecerii frontierelor în tahograf în vederea facilitării controalelor;
 - *Detașarea lucrătorilor din sectorul transportului rutier și aplicarea legislației sociale:* clarificarea aplicării principiilor „detașării lucrătorilor” prin stabilirea unui prag pentru perioada petrecută într-un stat membru (trei zile pe lună în cazul transportului internațional), dincolo de care se aplică normele naționale privind salariul minim și concediul anual plătit; liste de verificare detaliate pentru controalele din statul membru gazdă, pe baza unei metode armonizate de evaluare a riscului și incluzând, de asemenea, directiva privind timpul de lucru.
2. Comisia pentru Transport și Turism (TRAN) din cadrul Parlamentului European l-a numit pe dl Ismail Ertug (S&D, DE) în calitate de raportor pentru propunerea de modificare a Regulamentelor nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009, pe dl Wim van de Camp (PPE, NL) în calitate de raportor pentru propunerea de modificare a Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 165/2014 și pe dna Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) în calitate de raportor pentru propunerea de modificare a Directivei 2006/22/CE și de stabilire a unor norme specifice cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier. Comisia intenționează să voteze cu privire la rapoartele respective la 4 iunie 2018. Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (EMPL) și-a dat avizul cu privire la prima propunere la 30 aprilie 2018, cu privire la a doua propunere la 26 aprilie 2018 și cu privire la a treia propunere la 4 mai 2018.

3. Comitetul Economic și Social European a adoptat două avize cu privire la cele trei propuneri la 18 ianuarie 2018, iar Comitetul European al Regiunilor un aviz cu privire la propuneri la 1 februarie 2018.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

4. Grupul de lucru pentru transport terestru a studiat propunerile în cursul președințiilor anterioare, în perioada 1 iunie-6 noiembrie 2017, rezultatul fiind un raport intermediar¹ care a fost prezentat Consiliului la 5 decembrie 2017.
5. Delegațiile DK și UK au formulat rezerve de examinare parlamentară. O rezervă de examinare parlamentară din partea PL a fost ridicată recent. Mai multe delegații își mențin rezerve de examinare cu privire la părți ale textelor, în special în privința utilizării Sistemului de informare al pieței interne (IMI) pentru cooperarea administrativă și în privința competențelor acordate Comisiei.
6. În cursul președinției bulgare, grupul de lucru a examinat proiectele de texte de compromis ale Președinției referitoare la respectivele propuneri, în 16 rânduri, între 16 ianuarie și 14 mai 2018. Este important de remarcat că toate delegațiile au căzut de acord că cele trei propuneri sunt atât de strâns legate între ele, încât progresele nu se pot obține decât în paralel. Unele delegații au observat o legătură la fel de importantă cu propunerea de revizuire a Directivei privind transporturile combinate².
7. S-au înregistrat progrese considerabile în privința unor aspecte de natură tehnică și a anumitor aspecte politice. În speță în ceea ce privește Regulamentul nr. 1071/2009 privind accesul la ocupație, compromisul Președinției abordează următoarele preocupări:

¹ Documentul 14841/17.

² Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (doc. 14213/1/17 REV 1).

- limitarea includerii în sistemul de acordare de licențe operatorilor de vehicule utilitare ușoare (VUU) la operatorii care utilizează VUU de peste 2,5 tone în transportul internațional. Această adaptare a cerinței de acordare a licențelor este însoțită de o extindere, în raport cu propunerea, a cerințelor care trebuie îndeplinite pentru o astfel de licență: operatorii de VUU trebuie să îndeplinească toate cerințele standard și este adăugată o clauză de anterioritate în ceea ce privește dovedirea competenței profesionale;
- consolidarea unora dintre elementele solicitate pentru a demonstra existența unui sediu efectiv și stabil într-un stat membru. În plus, compromisul conține elemente opționale pe care un stat membru le poate aplica la evaluarea acestei legături;
- menținerea conceptului existent în propunere care constă în cerințe financiare diferențiate în funcție de categoria de vehicule utilizate, dar oferind un anumit grad de flexibilitate pentru cerințe mai stricte și pentru mijloacele de a dovedi îndeplinirea acestei cerințe;
- în ceea ce privește registrele naționale, reducerea volumului de muncă suplimentar, oferind totodată detalii suplimentare și standardizând procedura pentru cooperarea administrativă;
- reducerea obligațiilor de raportare suplimentare ale statelor membre, în ceea ce privește conținutul și frecvența, permițându-le astfel să transmită Comisiei un raport combinat referitor la Regulamentele nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009.

8. În ceea ce privește Regulamentul nr. 1072/2009 privind accesul la piață, compromisul Președinției abordează următoarele preocupări:

- alinierea cerințelor de acordare a licențelor pentru efectuarea de transporturi internaționale de mărfuri la noua cerință de acordare a licențelor pentru operarea unor VUU de peste 2,5 tone; atunci când se aplică cerințe financiare diferențiate pentru accesul la profesie, licența comunitară pentru vehicul trebuie să specifice dacă este doar pentru un VUU;
- oferirea de orientări, prin intermediul unui considerent, cu privire la poziționarea transportului de containere goale sau de paleți neîncărcați în raport cu operațiunile de cabotaj;

- introducerea unui anumit grad de flexibilitate în planificarea și efectuarea controalelor în trafic vizând normele privind cabotajul;
- alinierea raportării din partea statelor membre către Comisie la raportarea realizată de acestea în temeiul Regulamentului nr. 1071/2009;

9. În ceea ce privește Regulamentul nr. 561/2006 privind perioadele de repaus ale conducătorilor auto, compromisul Președinției abordează următoarele preocupări:

- limitarea exceptării pentru vehiculele utilizate în transportul în scopuri necomerciale la o masă maximă de 12 tone, în timp ce propunerea Comisiei propunea eliminarea limitei de greutate; o detaliere suplimentară a noii definiții a termenului „transport în scopuri necomerciale”;
- menținerea flexibilității existente oferite în cazul combinării compensației pentru perioadele de repaus săptămânal reduse cu o altă perioadă de repaus de cel puțin nouă ore;
- o creștere ușoară a flexibilității pentru abaterea de la normele privind perioadele de conducere și de repaus în circumstanțe excepționale, atunci când conducătorul auto dorește să ajungă la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului;
- modificarea listei de derogări naționale opționale pentru a include zone izolate fără legături cu continentul și autorizarea derogărilor pentru vehicule care transportă beton gata de utilizare, dată fiind încărcătura perisabilă și domeniul restrâns de funcționare;
- evitarea altor avantaje competitive pentru operatorii din țări terțe pe teritoriul UE, subliniind necesitatea ca Comisia să evalueze situația și să propună apoi soluții.

10. În ceea ce privește Regulamentul nr. 165/2014 privind tahografele, compromisul Președinției abordează următoarele preocupări:

- actualizarea domeniului de aplicare al legislației Uniunii pe care ar trebui să o sprijine normele privind tahografele printr-o mai bună monitorizare a asigurării respectării dispozițiilor și actualizarea dispozițiilor conexe în materie de protecție a datelor;
- obligativitatea Comisiei de a adopta specificații pentru cea de a doua versiune³ a tahografelor inteligente în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a actului de modificare; obligativitatea vehiculelor nou înmatriculate de a avea la bord această ultimă versiune;
- obligativitatea utilizării tahografelor care asigură o interfață cu un dispozitiv extern în vehiculele care vor fi înmatriculate după dezvoltarea celei de a doua versiuni a tahografelor inteligente;
- posibilitatea resigilării tahografelor de către agenții de control calificați și autorizați care au îndepărtat sigiliul în scop de control;
- precizarea obligației de introducere a informațiilor privind trecerea frontierelor în tahografele care nu prevăd automat această funcție; acordându-i în același timp conducătorului auto flexibilitatea de a aștepta până la următoarea oprire pentru a îndeplini această cerință obligatorie;
- aducerea la zi a obligațiilor conducătorilor auto care folosesc tahografe analogice în ceea ce privește documentarea trecerii frontierelor și perioada de păstrare a evidențelor la bord.

³ Prima versiune a tahografelor inteligente va fi introdusă în 2019, principala sa caracteristică fiind conexiunea prin satelit. A doua versiune ar permite înregistrarea automată a trecerii frontierelor, aceasta fiind o nouă caracteristică propusă de Comisie.

11. În conformitate cu Directiva 2006/22/CE privind aplicarea reglementărilor sociale și privind normele specifice pentru detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, compromisul Președinției abordează următoarele preocupări:
- menținerea conceptului din propunerea Comisiei de a integra controlul asigurării respectării dispozițiilor Directivei privind condițiile de muncă în Directiva privind asigurarea respectării normelor sociale, oferind însă mai multă flexibilitate privind modul de organizare a controlului; mai multă claritate cu privire la setul de norme din respectiva directivă care vor face, în general, obiectul controalelor în trafic;
 - utilizarea Sistemului de informare al pieței interne (IMI) al Comisiei pentru cooperarea administrativă;
 - mandatarea Comisiei să adopte acte delegate pentru actualizarea listei și pentru aprecierea aferentă a gravității încălcărilor, precum și pentru actualizarea normelor privind echipamentele standard pentru unitățile de control și a listelor care detaliază persoanele care sunt vizate de controale în trafic și controale la sedii;
 - evitarea altor avantaje competitive pentru operatorii din țări terțe pe teritoriul UE, subliniind necesitatea ca Comisia să evalueze situația și să propună apoi soluții.
12. În ceea ce privește unele dintre aceste soluții, o serie de delegații mențin rezerve sau au nevoie de elemente suplimentare.
13. Comitetul Reprezentanților Permanenți a oferit orientări pentru continuarea lucrărilor la 2 mai 2018. Discuția a confirmat că, deși delegațiile au fost în general de acord cu obiectivele propunerii și au toată disponibilitatea să realizeze progrese, opiniile lor diferă în continuare în privința modalității optime de îndeplinire a acestor obiective. La 25 mai 2018, Coreperul a pregătit dosarul pentru Consiliu.

III. CHESTIUNI NESOLUȚIONATE

14. Având în vedere legăturile reciproce între dosare și ținând seama de progresele considerabile înregistrate în privința aspectelor tehnice, următoarele chestiuni sunt cele mai sensibile în procesul obținerii unui compromis global către o poziție indicativă a Consiliului:
- o etapă de tranziție pentru noua cerință în materie de acordare a licențelor pentru vehicule utilitare ușoare (Regulamentele nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009);
 - normele privind cabotajul (Regulamentul nr. 1072/2009);
 - organizarea perioadelor de repaus săptămânal și locul în care trebuie luat (Regulamentul nr. 561/2006);
 - frecvența dreptului de „revenire la domiciliu” (Regulamentul nr. 561/2006);
 - modernizarea vehiculelor în circulație, echipându-le cu tahografe inteligente (Regulamentul nr. 165/2014);
 - norme speciale privind detașarea conducătorilor auto, în ceea ce privește domeniul de aplicare, durata și controlul (*lex specialis*).
- a) **O etapă de tranziție pentru noua cerință în materie de acordare a licențelor pentru vehicule utilitare ușoare (Regulamentele nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009);**
15. În cea mai recentă propunere de compromis, Președinția propune introducerea treptată, în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a actului de modificare, a cerințelor în materie de acordare a licențelor pentru operatorii de VUU de peste 2,5 tone utilizate pe piața transportului rutier internațional de mărfuri. Această propunere este susținută de mai multe delegații, în timp ce un grup considerabil de delegații solicită o perioadă mai lungă de tranziție.

b) Normele privind cabotajul (Regulamentul nr. 1072/2009)

16. Pentru a depăși blocajul cauzat de evaluările divergente cu privire la impactul normelor simplificate privind cabotajul, în cea mai recentă propunere a sa de compromis, Președinția propune menținerea normelor curente, la care se adaugă o perioadă de întrerupere de două zile între ciclurile operațiunilor de cabotaj permise, cu scopul de a oferi astfel un instrument împotriva utilizării abuzive. Numeroase delegații consideră că această etapă este o soluție posibilă și regretă că astfel simplificarea dorită nu ar mai avea loc, dar remarcă totodată că tehnologia de control se va îmbunătăți în viitor. Un grup considerabil de delegații refuză introducerea vreunui element suplimentar de constrângere în privința normelor existente de cabotaj.

c) Organizarea perioadelor de repaus săptămânal și locul în care trebuie luat (Regulamentul nr. 561/2006);

17. În cea mai recentă propunere a sa de compromis, Președinția propune aprobarea abordării Comisiei constând în organizarea perioadelor de repaus săptămânal într-un calendar de patru săptămâni (în loc de două în prezent), modificând totodată propunerea în sensul că compensarea pentru o perioadă de repaus săptămânal redus trebuie luată înainte de sfârșitul celei de a patra săptămâni care urmează săptămânii în care a fost luată o perioadă de repaus săptămânal redus. Delegațiile au opinii împărțite cu privire la această abordare.
18. De asemenea, delegațiile au opinii împărțite cu privire la sugestia Președinției de a permite o derogare de la interdicția de a petrece perioada de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului, cu condiția să fie utilizate zone de parcare sigure, confortabile și conforme normelor. Reiese astfel că delegațiile care au refuzat o astfel de derogare nu sunt de acord nici cu acordarea de competențe Comisiei pentru a preciza criteriile pe care ar trebui să le respecte astfel de zone de parcare. Unele delegații care sprijină ideea derogării au subliniat faptul că nu există un număr suficient de zone dedicate în care conducătorii auto să poată beneficia de o astfel de derogare. În cel mai recent compromis, Președinția a propus un text care precizează că ar trebui să li se permită conducătorilor auto să își ia perioada de repaus săptămânal în cabina camionului până când va fi disponibil un număr suficient de zone dedicate în UE.

d) Frecvența dreptului de „revenire la domiciliu” (Regulamentul nr. 561/2006);

19. Cu toate că sunt în general de acord cu compromisul Președinției care precizează că locul de revenire la domiciliu pe care operatorul ar fi obligat să îl asigure conducătorilor auto ar trebui să fie centrul operațional sau locul de reședință al conducătorului auto, delegațiile își mențin poziții divergente cu privire la calendarul obișnuit al unei astfel de întoarceri. Președinția a sugerat o frecvență de o dată la șase săptămâni, comparativ cu propunerea Comisiei de trei săptămâni. Un număr considerabil de delegații solicită o perioadă mai scurtă. De asemenea, Președinția a sugerat clarificarea faptului că această obligație nu afectează dreptul conducătorilor auto de a alege orice altă locație pentru perioada de repaus. Textul de compromis al Președinției prevede că verificarea respectării acestei obligații [articolul 8 alineatul (8a)] de către întreprinderi ar trebui să aibă loc la sediul întreprinderii.

e) Modernizarea vehiculelor în circulație, echipându-le cu tahografe inteligente (Regulamentul nr. 165/2014);

20. Delegațiile sunt de acord în principiu cu lucrările Președinției de promovare a modernizării vehiculelor, echipându-le cu tahografe inteligente. Comisia a prezentat un studiu privind aspectele operaționale ale unei astfel de modernizări. Există încă divergențe de opinii în principal în privința următoarelor elemente;
- ce categorii de tahograf trebuie incluse în primul val de modernizare (patru ani de la adoptarea specificațiilor pentru versiunea 2 a tahografului inteligent);
 - când ar trebui să aibă loc al doilea val (Președinția propune 7 ani după adoptarea acestor specificații);
 - dacă vehiculele care utilizează deja tahograful inteligent care va fi introdus în 2019 ar trebui să fie obligate să treacă la versiunea mai avansată.

f) Norme speciale privind detașarea conducătorilor auto, în ceea ce privește domeniul de aplicare, durata și controlul (*lex specialis*).

21. Potrivit discuțiilor purtate până în prezent, aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor pentru conducătorii auto profesioniști de camioane care operează în alte state membre decât cele în care este stabilită întreprinderea lor reprezintă o dificultate majoră. Delegațiile au opinii împărțite cu privire la aplicarea unei perioade de grație pentru aplicarea normelor esențiale privind detașarea în cazul vehiculelor utilizate în transportul internațional de mărfuri și cu privire la oportunitatea disponibilității unei astfel de perioade de grație, în condiții mai stricte, în cazul vehiculelor care efectuează operațiuni de cabotaj. Divergențele de opinie se reflectă, de asemenea, în chestiunea calculării unei astfel de perioade de grație, în special dacă ar trebui să fie luate în considerare și jumătăți de zi și dacă ar trebui incluse în calcul perioadele de repaus săptămânal normale. Cea mai recentă propunere de compromis al Președinției prevede o diferențiere între perioada de grație care trebuie aplicată în transportul internațional de mărfuri (șapte zile consecutive într-o lună calendaristică) și o perioadă de grație mai scurtă (trei zile consecutive într-o lună calendaristică) care trebuie aplicată atunci când conducătorul auto desfășoară operațiuni de cabotaj.
22. Aproape toate delegațiile sprijină propunerea Comisiei constând în limitarea cerințelor privind documentele în timpul transportului la o listă închisă. Cu toate acestea, un număr considerabil de delegații nu este de acord cu privire la detaliile acestei liste modificate de către Președinție, iar unele dintre aceste delegații au exprimat, de asemenea, rezerve cu privire la utilizarea sistemului IMI pentru depunerea declarațiilor de detașare.
23. Cele mai recente propuneri de compromis ale Președinției sunt disponibile în addendumurile 1-4 la prezentul raport.

IV. CONCLUZII

24. Consiliul este invitat să ia act de prezentul raport intermediar în vederea pregătirii pentru realizarea de noi progrese cu privire la principalele chestiuni nesoluționate referitoare la aceste propuneri din pachet.