

Bruselas, 4 de diciembre de 2018
(OR. en, fr)

Expedientes interinstitucionales:

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

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De: Secretaría General del Consejo

A: Delegaciones

N.º doc. prec.: ST 14802/18 + ADD 1 a ADD 4

N.º doc. Ción.: ST 9668/17

ST 9670/17

ST 9671/17

Asunto: Paquete de Movilidad I:

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera

– Declaraciones

Adjunto se remite, a la atención de las delegaciones, las declaraciones de varias delegaciones en relación con la orientación general del Consejo sobre las propuestas de referencia.

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta y Hungría

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta y Hungría lamentan que los esfuerzos de algunos Estados miembros por dividir el mercado y proteger sus mercados internos hayan eclipsado el objetivo inicial del paquete de movilidad I de simplificar y aclarar las normas aplicables al sector de los transportes y de mejorar las condiciones laborales y sociales de los conductores.

La orientación general sobre el paquete de movilidad I no tiene en cuenta las particularidades geográficas de los Estados miembros situados en la frontera exterior de la UE. El conjunto de medidas propuesto tampoco tiene en cuenta los problemas concretos de los Estados insulares. Además, no solo crea unas condiciones de competencia desiguales para los operadores dentro de la UE, sino que también pone en riesgo la competitividad internacional del sector del transporte por carretera de la Unión.

En lugar de presentar un conjunto de disposiciones equilibradas y un verdadero acuerdo transaccional que contribuya al buen funcionamiento del mercado único, la orientación general propuesta impone una serie de medidas restrictivas, desproporcionadas y proteccionistas que vulneran los principios básicos de los Tratados y las libertades fundamentales de la UE. El establecimiento de un lugar de regreso concreto es un ejemplo de este tipo de disposiciones.

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta y Hungría se oponen con firmeza a lo siguiente:

- El modelo basado en el tipo de operación, que prevé la aplicación del régimen de desplazamiento a los conductores que lleven a cabo operaciones transfronterizas y de cabotaje. La propuesta contribuirá a la fragmentación del mercado de la UE y discriminará a algunos Estados miembros y a los conductores de esos Estados. Obstaculizará el correcto funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera, impondrá cargas administrativas excesivas a los operadores, sobre todo a las pequeñas y medianas empresas, y además agravará la competencia desleal entre los operadores de la UE y los operadores de fuera de la UE, en perjuicio de los primeros. Por último, aunque no por ello menos importante, también incrementará los obstáculos al comercio de la UE.
- Prohibición total de los descansos semanales normales en la cabina. Es una solución restrictiva que no tiene en cuenta la ausencia de áreas de descanso apropiadas con un alojamiento adecuado en Europa. En tal situación, las condiciones de trabajo de los conductores no mejorarán, puesto que no podrán beneficiarse de unas infraestructuras que no existen y que llevará tiempo construir.

- Imposición de restricciones adicionales al cabotaje mediante la instauración de un período de espera de un determinado número de días. Se trata de otra medida restrictiva, desproporcionada y proteccionista que impone un obstáculo administrativo arbitrario al acceso al mercado.

Así pues, en lugar de impulsar la competitividad y la prosperidad del sector de los transportes de la UE, la aplicación del paquete de movilidad I en su versión actual dará lugar a la quiebra de pequeñas y medianas empresas de transporte, incrementará el desempleo en la UE, provocará un incremento significativo de los precios de numerosos bienes y servicios, lo que repercutirá negativamente en los consumidores, y desacelerará el crecimiento económico. Los efectos serán mucho más negativos en los Estados miembros que se sitúen en la periferia de la UE y para los que el transporte constituye un sector económico importante.

Por todo ello, y habida cuenta de la evidente falta de equidad y equilibrio de la propuesta de orientación general del Consejo sobre el paquete de movilidad, Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta y Hungría votarán en contra de la propuesta.

Bélgica

Bélgica confirma su voto en contra del paquete de movilidad I en el Consejo de Transporte celebrado el 3 de diciembre de 2018.

Bélgica no puede respaldar el nuevo sistema de cabotaje propuesto en el marco del Reglamento 1072/2009, en el que la introducción de un período de espera de cinco días pone en riesgo la sostenibilidad de la actividad económica de su sector de transporte.

Suecia

Declaración de Suecia en relación con la propuesta de Directiva relativa a la Directiva 2006/22/CE y por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) (Bruselas, 28 de noviembre de 2018, 14802/18 ADD 4)

Suecia accede a respaldar la orientación general sobre esta propuesta, pero desea hacer una observación en relación con el artículo 2, apartado 4, letra a), que debe añadirse al protocolo y tenerse en cuenta en el procedimiento posterior.

Suecia considera que sería beneficioso que el artículo 2, apartado 4, letra a), contuviera una referencia explícita a la necesidad de respetar los modelos de legislación laboral nacionales y que reconociera el papel de los interlocutores sociales en relación con los Tratados. Los interlocutores sociales desempeñan un papel importante en la supervisión de las condiciones de trabajo en algunos Estados miembros. Así lo disponen las Directivas generales sobre el desplazamiento de trabajadores, con respecto a las cuales la Directiva propuesta pretende ser una *lex specialis*. Para que la *lex specialis* funcione de la misma manera que las Directivas generales en este sentido, sería deseable incluir una aclaración. Así pues, es importante que el artículo 2, apartado 4, letra a), disponga que la autoridad nacional competente podrá poner la información de la declaración de desplazamiento a disposición de otras autoridades o de los interlocutores sociales, por ejemplo a través de un registro, de conformidad con la legislación y las prácticas nacionales.

Suecia también desea recordar que la Proclamación interinstitucional sobre el pilar europeo de derechos sociales respeta el papel de los interlocutores sociales.
