

Bruxelles, 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unui regulament de modificare a
Regulamentului (CE) nr. 1071/2009, a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 și a
Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului,
a unui regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește
cerințele minime referitoare la perioadele de condus zilnice și săptămânale maxime, la
pauzele minime și la perioadele de odihnă zilnice și săptămânale și de modificare a
Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea cu ajutorul
tahografelor, precum și la adoptarea unei directive de modificare a Directivei
2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și stabilirea unor norme specifice cu
privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE în ceea ce privește detașarea
conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și modificarea Regulamentului (UE)
nr. 1024/2012**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unui regulament de modificare a
Regulamentului (CE) nr. 1071/2009, a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 și a
Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului,
a unui regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește
cerințele minime referitoare la perioadele de condus zilnice și săptămânale maxime, la
pauzele minime și la perioadele de odihnă zilnice și săptămânale și de modificare a
Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea cu ajutorul
tahografelor, precum și la adoptarea unei directive de modificare a Directivei
2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și stabilirea unor norme specifice cu
privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE în ceea ce privește detașarea
conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și modificarea Regulamentului (UE)
nr. 1024/2012**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

La 31 mai 2017, Comisia a adoptat, în cadrul Pachetului privind mobilitatea („Europa în mișcare”), un pachet cuprinzător de trei propuneri legislative referitoare la aspectele sociale și de piață internă ale transportului rutier din UE.

Cele trei propuneri legislative în cauză sunt:

- (1) O propunere de modificare a Regulamentului nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și a Regulamentului nr. 1072/2009 privind accesul la piața transportului rutier internațional;
- (2) O propunere de modificare a Regulamentului nr. 561/2006 privind normele referitoare la perioadele de condus și de odihnă în transportul rutier și a Regulamentului nr. 165/2014 privind tahograful;
- (3) O propunere de modificare a Directivei 2006/22/CE privind cerințele minime pentru controlul conformității cu normele referitoare la perioadele de condus și de odihnă și de stabilire a unor norme specifice sectorului pentru detașarea conducătorilor auto (*lex specialis* pentru Directiva 96/71/CE privind lucrătorii detașați și la Directiva 2014/67/UE privind aplicarea acesteia).

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și Consiliu:
[documentele COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) și COM(2017)277 final –
2017/0122 (COD)]

	1.6.2017
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	18.1.2018
Data avizului Comitetului Regiunilor:	1.2.2018
Data poziției Parlamentului European în primă lectură:	4.4.2019
Data adoptării poziției Consiliului:	7.4.2020

2. OBIECTIVUL PROPUNERII COMISIEI

Obiectivele generale ale propunerilor Comisiei sunt de a îmbunătăți condițiile sociale și de muncă ale lucrătorilor din sectorul transportului rutier, asigurând în același timp condiții mai echitabile de concurență între operatori.

Principalele obiective ale propunerii Comisiei de revizuire a normelor privind accesul la profesie și la piață sunt de a clarifica și de a simplifica normele respective, precum și de a combate societățile de tip „cutie poștală”, menținând în același timp, în linii mari, gradul actual de deschidere a pieței.

Propunerea de revizuire a normelor privind perioadele de condus și de odihnă și tahografele are ca scop să clarifice anumite dispoziții și să adapteze unele norme la necesitățile în schimbare ale sectorului, precum și să accelereze aplicarea inteligentă a normelor sociale în domeniul transportului rutier.

În ceea ce privește propunerea Comisiei de revizuire a directivei privind controlul și de stabilire a unor norme specifice privind detașarea în sectorul transportului rutier, obiectivele sunt de a asigura aplicarea proporțională și adecvată scopului a normelor privind detașarea, de a îmbunătăți aplicarea și de a transforma cooperarea administrativă dintre statele membre într-una mai structurată și mai eficientă.

3. COMENTARIILE ASUPRA POZIȚIEI CONSILIULUI

Poziția în primă lectură adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020 sprijină obiectivele principale ale propunerilor Comisiei de a îmbunătăți condițiile sociale și de muncă ale lucrătorilor din sectorul transportului rutier, asigurând în același timp condiții mai echitabile de concurență între operatori.

Poziția Consiliului reprezintă un important pas înainte față de normele actuale ale UE în domeniul social și în domeniul pieței interne pentru transportul rutier, din mai multe motive:

- **Organizarea perioadelor de odihnă săptămânale**

Comisia a propus adaptarea cerințelor de odihnă săptămânală la practicile reale din acest sector, permițând o mai mare flexibilitate în organizarea perioadelor de odihnă săptămânale, astfel încât conducătorii auto să poată efectua două perioade săptămânale de odihnă reduse consecutive în decurs de patru săptămâni. Poziția Consiliului sprijină obiectivul propunerii Comisiei, limitând în același timp această posibilitate la conducătorii auto angajați în transportul internațional de marfă și, sub rezerva anumitor condiții, și anume cele două perioade de odihnă reduse consecutive trebuie să fie efectuate în afara statului membru de stabilire, prevăzând că perioadele de odihnă reduse consecutive trebuie compensate înainte de următoarea perioadă normală de odihnă, iar conducătorul auto trebuie să se întoarcă „la domiciliu” o dată

la trei săptămâni. Aceste condiții sunt în conformitate cu obiectivul Comisiei de a oferi o mai mare flexibilitate pentru transportul de marfă pe distanțe lungi, asigurând în același timp întoarcerea regulată la domiciliu a conducătorilor auto pentru o perioadă lungă de odihnă. În ceea ce privește transportul de călători, Comisia intenționează să studieze în continuare organizarea perioadelor de condus și de odihnă, pentru a evalua dacă sunt necesare norme specifice.

- *Întoarcerea regulată la domiciliu a conducătorului auto*

Comisia a propus introducerea unei obligații pentru întreprinderile de transport de a organiza activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să se poată întoarce la domiciliu, pentru o perioadă de odihnă săptămânală, cel puțin o dată la trei săptămâni consecutive. Acest lucru are ca scop să prevină o situație în care conducătorii auto lucrează în străinătate perioade lungi de timp, fără posibilitatea de a se întoarce acasă la familiile lor. Poziția Consiliului sprijină obiectivul propunerii Comisiei. Potrivit poziției Consiliului, conducătorii auto trebuie să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde își are sediul în mod normal conducătorul auto sau la locul de reședință al conducătorului auto, în cadrul fiecărei perioade de patru săptămâni consecutive. Un considerent clarifică faptul că „conducătorii auto au libertatea să aleagă unde își petrec perioada de repaus”. Intervalul se reduce la trei săptămâni în cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de odihnă săptămânală reduse consecutive. Poziția Consiliului nu este la fel de ambițioasă ca propunerea Comisiei. Cu toate acestea, Comisia recunoaște că poziția Consiliului este inspirată de același obiectiv, în special în ceea ce privește conducătorii auto din sectorul transportului internațional, care vor efectua în mod normal două perioade de odihnă săptămânală reduse consecutive și se vor întoarce la domiciliu la sfârșitul celei de a treia săptămâni.

- *Interdicția de a efectua perioada de odihnă săptămânală în cabina vehiculului și zone de parcare sigure și securizate*

Comisia a propus să se clarifice, în conformitate cu jurisprudența, faptul că conducătorii auto nu își pot efectua în vehicul perioadele de odihnă săptămânale regulate și că angajatorul este obligat să asigure conducătorilor auto cazare adecvată cu spații de dormit și instalații sanitare corespunzătoare, în cazul în care conducătorii auto nu sunt în măsură să efectueze aceste perioade de odihnă săptămânale într-un loc privat ales de ei. Acest lucru avea scopul de a îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto și de a asigura faptul că aceștia dispun de condiții bune de odihnă. Poziția Consiliului sprijină propunerea Comisiei, interzicând efectuarea în vehicul a perioadelor de odihnă săptămânale regulate. Consiliul merge mai departe decât propunerea Comisiei, mandatând Comisia să elaboreze dispoziții detaliate privind zonele de parcare sigure și securizate, și anume nivelul de serviciu și procedura de certificare a acestor zone de parcare. Poziția Consiliului satisface pe deplin obiectivul Comisiei de a garanta condiții adecvate de odihnă pentru conducătorii auto și este chiar mai ambițioasă în acest sens.

- *Aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor în cazul transportului rutier*

Comisia a propus introducerea unor criterii specifice pentru aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor în cazul transportului rutier, care să țină seama de caracterul foarte mobil al acestui sector și să garanteze o plată echitabilă pentru conducătorii auto care lucrează în străinătate o perioadă de timp semnificativă. Comisia a propus ca operațiunile de transport internațional care implică o perioadă de detașare de până la trei zile pe lună calendaristică să fie exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor referitoare la salariul minim și la concediul minim, propunând însă ca operațiunile de cabotaj să fie în continuare supuse integral normelor privind detașarea lucrătorilor. Poziția Consiliului sprijină principiul unor norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor specifice pentru transportul rutier, propunând totodată un nou sistem bazat pe operațiuni, ca alternativă la sistemul bazat pe timp propus de Comisie. Operațiunile bilaterale care implică statul membru de

stabilire al operatorilor sunt exceptate integral de la aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor, în timp ce operațiunile de transport în contul unor terți și de cabotaj, care nu implică statul membru de stabilire al operatorilor, sunt supuse integral aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor.

De asemenea, există o derogare de la aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor pentru activități suplimentare legate de operațiuni bilaterale. În cazul transportului de marfă, conducătorul auto poate efectua o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau țările terțe pe care le traversează, cu condiția să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru. În cazul în care o operațiune de transport bilateral care începe în statul membru de stabilire și în decursul căreia nu s-a efectuat nicio activitate suplimentară este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire, derogarea pentru activități suplimentare este extinsă la maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare.

În cazul transportului de pasageri, în contextul operațiunilor bilaterale, conducătorul auto poate prelua pasageri o dată și/sau poate debarca pasageri o dată în statele membre sau țările terțe pe care le traversează, cu condiția să nu ofere servicii de transport de pasageri între două locuri de pe teritoriul statului membru pe care îl traversează. Același lucru este valabil în ceea ce privește călătoria de întoarcere.

Derogările de la normele privind detașarea lucrătorilor pentru activitățile suplimentare legate de operațiuni bilaterale se vor aplica de la data la care conducătorii auto vor fi obligați să înregistreze manual datele de trecere a frontierei în tahografe. Ele vor înceta să se aplice la data la care este obligatoriu ca în vehicule să fie instalate tahografe inteligente care îndeplinesc cerința de înregistrare a trecerii frontierei și a activităților suplimentare.

De asemenea, poziția Consiliului clarifică faptul că, în ceea ce privește aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor, întreprinderilor stabilite într-un stat din afara UE nu trebuie să li se acorde un tratament mai favorabil decât întreprinderilor stabilite într-un stat membru, inclusiv atunci când efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri bilaterale sau multilaterale care acordă acces la piața Uniunii.

În fine, poziția Consiliului clarifică aplicarea conceptului de detașare pe termen lung, care a fost introdus în Directiva revizuită privind detașarea lucrătorilor [Directiva (UE) 2018/957], în cazul operațiunilor de transport rutier internațional, astfel încât perioadele realizate într-un stat membru nu sunt cumulate cu cele realizate în oricare alt stat membru.

Ca și propunerea Comisiei, poziția Consiliului se întemeiază pe obiectivul asigurării faptului că conducătorii auto care trebuie să suporte costurile de subzistență din alte state membre decât cel în care trăiesc sunt remunerați în conformitate cu aceste costuri și, prin urmare, pot beneficia de un nivel de trai adecvat. Clarificările din poziția Consiliului în ceea ce privește detașarea pe termen lung și aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor în cazul țărilor terțe sunt necesare și binevenite pentru a elimina îndoielile cu privire la aplicarea de către statele membre a normelor privind detașarea lucrătorilor. De asemenea, Comisia a propus cerințe administrative specifice pentru aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor în cazul transportului rutier, în vederea evitării apariției unor sarcini administrative nejustificate pentru operatori. Poziția Consiliului sprijină propunerea Comisiei și prevede că schimburile de informații dintre autoritățile naționale și prezentarea

declarațiilor de detașare de către întreprinderile de transport rutier vor fi efectuate prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI). Utilizarea IMI va reduce și mai mult sarcina administrativă, atât pentru administrații, cât și pentru întreprinderi și, prin urmare, va contribui la obiectivul general al pachetului privind mobilitatea.

- *Introducerea unei noi tehnologii tahografice*

Comisia nu a propus modificarea regulamentului privind tahografele. Cu toate acestea, Consiliul a considerat necesar să introducă o nouă generație de tahografe „inteligente” pentru a face posibilă poziționarea cu mai multă precizie a vehiculelor utilizate în operațiuni de transport transfrontalier, facilitând astfel asigurarea punerii în aplicare a normelor sociale și privind piața internă. Poziția Consiliului prevede un calendar pentru introducerea acestei noi tehnologii în vehiculele noi (doi ani de la data adoptării specificațiilor tehnice), precum și în cazul parcului existent (modernizare la trei ani de la data adoptării specificațiilor tehnice pentru toate vehiculele echipate cu alt tip de tahograf decât tahograful inteligent versiunea 1; modernizare la patru ani de la data adoptării specificațiilor tehnice pentru toate vehiculele echipate cu un tahograf inteligent versiunea 1). Poziția Consiliului este pe deplin conformă cu un obiectiv de bază al pachetului privind mobilitatea, și anume cel de a permite aplicarea eficace și eficientă a noilor norme sociale și privind piața internă.

- *Aplicarea normelor privind accesul la profesie și perioadele de condus și de odihnă pentru vehiculele comerciale ușoare*

Pentru a introduce un nivel minim de profesionalizare a operatorilor care utilizează vehicule comerciale ușoare și, astfel, pentru a armoniza condițiile de concurență dintre operatori, Comisia a propus extinderea anumitor norme privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă la întreprinderile care utilizează vehicule comerciale ușoare. Mai precis, acești operatori ar urma să fie supuși criteriilor privind sediul real și stabil și capacitatea financiară corespunzătoare. Poziția Consiliului sprijină includerea operatorilor care utilizează vehicule comerciale ușoare în domeniul de aplicare al normelor privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, urmând ca acestor operatori să li se aplice toate normele aferente. Cu toate acestea, numai operatorii implicați în transportul internațional contra cost în numele unui terț care utilizează vehicule cu masa încărcată admisibilă de peste 2,5 tone fac obiectul acestor norme. În plus, poziția Consiliului extinde la acești operatori și normele privind perioadele de condus și de odihnă, precum și cele privind tahografele. Poziția Consiliului satisface obiectivul propunerii Comisiei de a introduce un nivel minim de profesionalizare a operatorilor care utilizează vehicule comerciale ușoare și de a stabili condiții de concurență echitabile între aceștia și operatorii care utilizează vehicule grele de marfă. În plus, poziția Consiliului în legătură cu aplicarea în cazul acestor operatori a normelor privind perioadele de condus și de odihnă, precum și tahografele, este acceptabilă, deoarece va spori și mai mult siguranța rutieră pentru acest tip de vehicule implicate în transportul internațional contra cost în numele unui terț.

- *Norme privind cabotajul*

Comisia a propus revizuirea normelor privind cabotajul, prin permiterea unui număr nelimitat de operațiuni în termen de cinci zile de la descărcarea transportului internațional sosit în statul membru gazdă. Această normă ar înlocui limitarea actuală la trei operațiuni în șapte zile, scopul ei fiind de a facilita aplicarea, menținând în

același timp nivelul actual de deschidere a pieței. Poziția Consiliului menține restricțiile actuale privind cabotajul (trei operațiuni în șapte zile), introducând în același timp o perioadă de întrerupere de patru zile, în decursul căreia operatorii nu sunt autorizați să efectueze alte operațiuni de cabotaj în același stat membru. Consiliul nu urmează abordarea propusă de Comisie, al cărei scop principal era să faciliteze aplicarea normelor. Menținerea actualului model pentru cabotaj reprezintă o provocare mai mare în ceea ce privește aplicarea, însă Comisia consideră că, odată cu noua generație de tahografe „inteligente”, care face parte din poziția Consiliului, va fi mai ușor să se identifice tipul de operațiune desfășurată de transportatorii rutieri, precum și numărul aferent. Acest lucru ar trebui să îmbunătățească aplicabilitatea normelor privind cabotajul, în comparație cu situația actuală. Comisia poate accepta ideea unei perioade de întrerupere, pentru a soluționa problema „cabotajului sistematic”, și anume atunci când operatorii repetă mai multe perioade consecutive de cabotaj în același stat membru, ieșind și intrând iar în statul membru respectiv și încălcând astfel limitele impuse de Regulamentul (UE) nr. 1072/2009, idee menținută în textul de modificare.

- *Criterii de stabilire referitoare la conducătorii auto (Roma I)*

Pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier, Comisia nu a propus nicio cerință nouă în ceea ce privește angajarea lucrătorilor în raport cu criteriul privind sediul real și stabil. Poziția Consiliului include un nou criteriu de stabilire, care impune operatorilor să dispună în permanență de conducători auto care își au în mod normal sediul la un centru operațional din statul membru de stabilire, proporțional cu volumul operațiunilor de transport. Poziția Consiliului este destinată să contribuie la existența unui personal suficient pentru ceea ce se presupune a fi un sediu real și stabil. Ea lasă o marjă suficientă pentru a nu limita în mod nejustificat libertatea operatorilor în ceea ce privește angajarea de personal.

- *Termene de implementare/date de aplicare*

Comisia nu a propus date precise pentru aplicarea noilor norme. Poziția Consiliului stabilește că regulamentul de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și 1072/2009 se va aplica la 18 luni de la data intrării sale în vigoare. Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, în ansamblul său, și cerința de a deține o licență comunitară în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 se vor aplica numai operatorilor care utilizează vehicule comerciale ușoare de peste 2,5 tone și care sunt angajați în operațiuni de transport internațional la 21 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentul de modificare. Directiva de punere în aplicare revizuită (Directiva 2006/22/CE) și *lex specialis* privind detașarea lucrătorilor vor avea o dată de transpunere a măsurilor naționale de către statele membre la 18 luni de la intrarea în vigoare a actului. Deși Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și 165/2014 revizuite vor fi aplicabile imediat după intrarea lor în vigoare, ele includ dispoziții tranzitorii pentru aplicarea dispozițiilor referitoare la implementarea tahografelor inteligente (a se vedea mai sus) și pentru aplicarea normelor privind vehiculele comerciale ușoare (începând de la 1 iulie 2026). Statele membre, operatorii și Comisia vor avea nevoie de o perioadă semnificativă de timp pentru adaptarea la noile norme. În special, acțiuni care necesită un timp suficient pentru a fi implementate sunt dezvoltarea în continuare a Sistemului de informare al pieței interne pentru aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor, noile cerințe de formare și de examinare pentru operatorii care utilizează vehicule comerciale ușoare și evoluțiile tehnice necesare pentru noile tehnologii tahografice. Prin urmare, poziția Consiliului este acceptabilă în acest sens.

Cu toate acestea, Comisia are rezerve cu privire la două măsuri incluse în poziția Consiliului, și anume obligația de întoarcere periodică a camioanelor în statul membru de stabilire a operatorilor și posibilitatea ca statele membre să aplice restricții de cabotaj la nivelul segmentelor rutiere naționale ale operațiunilor de transport combinat. Din acest motiv, Comisia a adoptat următoarea declarație privind acordul politic la care au ajuns Parlamentul European și Consiliul la 12 decembrie 2019:

„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 returnarea 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 returnării 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.”

Deoarece cele două măsuri în cauză fac parte din poziția Consiliului, Comisia confirmă poziția luată în declarație.

4. CONCLUZIE

Comisia consideră că, în pofida unor deficiențe pe care le conține poziția Consiliului, introducerea unor dispoziții noi și mai clare, conform descrierii de mai sus, va crea condiții sociale și de muncă mai bune, o concurență loială și un grad mai ridicat de securitate juridică în sectorul transportului rutier. Noile dispoziții vor constitui, de asemenea, o bază solidă pentru aplicarea în viitor a normelor privind transportul rutier.

În spiritul compromisului, Comisia acceptă poziția adoptată de Consiliu, permițând astfel Parlamentului European să adopte textul final în a doua lectură. Comisia consideră că adoptarea propunerilor sociale și de piață ar genera beneficii substanțiale pentru sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, Comisia își menține rezervele cu privire la două dintre măsurile incluse în poziția Consiliului.