



Bruxelles, 4 dicembre 2018
(OR. en, fr)

Fascicoli interistituzionali:
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

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	delegazioni
n. doc. prec.:	ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
n. doc. Comm.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Oggetto:	Primo pacchetto sulla mobilità: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada – Dichiarazioni

Si allegano per le delegazioni le dichiarazioni formulate da alcune delegazioni in occasione dell'orientamento generale del Consiglio sulle proposte in oggetto.

Polonia, Bulgaria, Lituania, Malta, Ungheria

La Polonia, la Bulgaria, la Lituania, Malta e l'Ungheria rilevano con rammarico che gli sforzi tesi a dividere il mercato e tutelare il mercato interno di alcuni Stati membri hanno messo in ombra l'obiettivo iniziale del primo pacchetto sulla mobilità di chiarire e semplificare le norme relative al settore dei trasporti e di migliorare le condizioni sociali e lavorative dei conducenti.

L'orientamento generale relativo al primo pacchetto sulla mobilità non tiene conto delle specificità geografiche degli Stati membri che si trovano alle frontiere esterne dell'UE. Il pacchetto proposto non tiene inoltre conto dei problemi specifici degli Stati insulari. In aggiunta, non solo crea condizioni di disparità per gli operatori all'interno dell'UE, ma mette anche a repentaglio la competitività internazionale del settore dei trasporti di merci su strada dell'UE.

Invece di disposizioni equilibrate e di un compromesso genuino che contribuisca al buon funzionamento del mercato unico, l'orientamento generale proposto impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche che sono contrarie ai principi di base del trattato e alle libertà fondamentali dell'UE. Un esempio di tali disposizioni è l'obbligo cui sono soggetti i conducenti di tornare a un luogo specifico.

La Polonia, la Bulgaria, la Lituania, Malta e l'Ungheria si oppongono nettamente a quanto segue:

- Il modello che opera una distinzione tra i tipi di trasporto, che prevede l'applicazione del regime di distacco ai conducenti che effettuano operazioni cross-trade e di cabotaggio. La proposta porterà alla frammentazione del mercato dell'UE, discriminando alcuni Stati membri e i loro conducenti. Ostacolerà il corretto funzionamento del mercato interno dei trasporti su strada, creerà un onere amministrativo sproporzionato per gli operatori, in particolare le piccole e medie imprese, e inasprirà, inoltre, la concorrenza sleale tra gli operatori dell'UE e quelli di paesi terzi, a discapito dei primi. Non da ultimo, farà anche aumentare gli ostacoli per gli scambi dell'UE.
- Divieto assoluto di effettuare il riposo settimanale regolare nella cabina. Si tratta di una soluzione restrittiva che non tiene conto della mancanza di aree di sosta idonee con alloggio adeguato in Europa. In tale contesto le condizioni di lavoro dei conducenti non miglioreranno, dal momento che essi non beneficeranno di infrastrutture che non esistono e la cui costruzione richiederà tempo.

- Imposizione di restrizioni supplementari relative al cabotaggio sotto forma di un periodo di incompatibilità di alcuni giorni. Si tratta di un'ulteriore misura restrittiva, sproporzionata e protezionistica che impone un ostacolo amministrativo arbitrario all'accesso al mercato.

Di conseguenza, invece di incoraggiare la competitività e la prosperità del settore dei trasporti dell'UE, l'attuazione del primo pacchetto sulla mobilità nella sua forma attuale porterà alla bancarotta delle piccole e medie imprese dei trasporti, farà crescere i tassi di disoccupazione dell'UE, nonché i prezzi di molti beni e servizi, provocando effetti negativi per i consumatori e un rallentamento della crescita economica. Gli effetti saranno di gran lunga peggiori negli Stati membri che non si trovano al centro dell'UE e in cui i trasporti costituiscono un importante settore dell'economia.

Pertanto, alla luce della palese mancanza di equità ed equilibrio della proposta di orientamento generale del Consiglio relativo al pacchetto sulla mobilità, la Polonia, la Bulgaria, la Lituania, Malta e l'Ungheria esprimono voto contrario.

Belgio

Il Belgio ribadisce il proprio voto contrario al primo pacchetto sulla mobilità espresso al Consiglio "Trasporti" del 3 dicembre 2018.

Il Belgio non può sostenere il nuovo regime di cabotaggio proposto nel quadro del regolamento n. 1072/2009, dal momento che l'introduzione di un periodo di incompatibilità di cinque giorni minaccia la sostenibilità dell'attività economica del settore.

Svezia

Dichiarazione della Svezia sulla proposta di direttiva relativa alla direttiva 2006/22/CE che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI) (Bruxelles, 28 novembre 2018, doc. 14802/18 ADD 4)

La Svezia può sostenere l'orientamento generale sulla proposta in questione, ma desidera che la seguente osservazione relativa all'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), sia iscritta a verbale e sia presa in considerazione nel prosieguo del processo.

La Svezia ritiene che sarebbe utile se l'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), prevedesse chiaramente il rispetto dei modelli nazionali di diritto del lavoro e riconoscesse il ruolo delle parti sociali in relazione ai trattati. Le parti sociali hanno un ruolo da svolgere nel monitoraggio delle condizioni di lavoro e delle condizioni e modalità di impiego in alcuni Stati membri. Si tratta di una garanzia prevista nelle direttive generali sul distacco, rispetto alle quali la proposta di direttiva dovrebbe essere una *lex specialis*. Affinché la *lex specialis* funzioni allo stesso modo delle direttive generali a tale riguardo, è auspicabile un chiarimento. Di conseguenza, è importante che l'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), disponga che l'autorità nazionale competente possa mettere a disposizione di altre autorità o delle parti sociali le informazioni della dichiarazione di distacco, ad esempio tramite un registro, conformemente alla normativa e alle prassi nazionali.

La Svezia desidera inoltre ricordare che la proclamazione interistituzionale sul pilastro europeo dei diritti sociali rispetta il ruolo delle parti sociali.