

# O DECLARAȚIE COMUNĂ

între asociații de transport & logistică, asociații de autocare & autobuze, camere de comerț și confederații patronale din Belgia, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Grecia, Ungaria, Irlanda, Letonia, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, România, Slovacia, Spania, Marea Britanie, Finlanda, Germania

**- împotriva aplicării Directivei Detașării Lucrătorilor (96/71/EC) la operațiunile de transport internațional în UE**

La nivel general, salutăm pachetul de mobilitate, deoarece este nevoie de reguli europene clare, corecte și aplicabile. Cu toate acestea, nu trebuie să introducem o aplicare disproporționată și simbolică a Directivei privind Detașarea Lucrătorilor, care nu va asigura o Piață Unică mai puternică. De aceea nu suntem de acord cu propunerea Comisiei Europene pentru o Lex Specialis, care presupune ca transportul internațional (tranzit, transport bilateral și transport intracomunitar "cross-trade") să fie subiect al Directivei privind Detașarea Lucrătorilor, și care intenționează să creeze numai o derogare marginală.

În primul rând, aplicarea Directivei privind Detașarea Lucrătorilor la toate transporturile internaționale în care lucrători hipermobili traversează frontierele în fiecare zi contravine rațiunii directivei în sine, deoarece intenția a fost de a aplica regulile de detașare angajaților care lucrează luni sau ani pe teritoriul unui Stat Membru, altul decât statul în care șoferul lucrează în mod obișnuit. Regulile de detașare sunt astfel inaplicabile pentru șoferii care lucrează la nivel de zile sau chiar ore în diferite state membre.

În al doilea rând, aplicarea Directivei privind Detașarea Lucrătorilor nu va putea fi implementată datorită provocărilor administrative ridicate și complexe pe care le cauzează. Directiva va impune aplicarea numeroaselor legislații naționale la un salariu lunar - autoritățile de control și companiile vor trebui să lucreze cu până la 20 de legislații naționale diferite, în funcție de țările unde operează în fiecare lună, cu până la 50 de salarii minime diferite pe legislație, în funcție de vechimea șoferului, de camion, de mărfurile transportate etc. Aplicarea directivei ar avea drept consecință aplicarea a tot atâtea legislații naționale în ceea ce privește concediile minime plătite. Aplicarea directivei ar restricționa în mod disproporționat activitățile marii majorități a companiilor de transport din UE, în special a întreprinderilor mici și mijlocii, care au mai puțină flexibilitate și resurse pentru a duce cerințele stricte și împovărătoare; aceștia își vor reduce probabil masiv activitățile transfrontaliere, se vor retrage din astfel de activități sau chiar vor ajunge în insolvență. Astfel, propunerea complexă de reglementare va avea, de asemenea, efecte negative asupra pieței transportului rutier în ansamblu și, în consecință, asupra funcționării comerțului intracomunitar, deoarece va deveni extrem de împovărător pentru companiile mici, mijlocii și mari de transport să aplice diferite legislații naționale în materie de muncă, cu sisteme de remunerare diferite, componente diferite ale salariului minim, diferite drepturi sociale, contracte colective diferite etc. la șoferii transfrontalieri.

În al treilea rând, aplicarea Directivei privind Detașarea Lucrătorilor la transportul internațional nu ar asigura o Piață Unică mai puternică. Propunerea va diminua potențial creșterea în UE, deoarece va crește costurile operațiunilor de transport internațional și,

astfel, va duce la o scădere a comerțului transfrontalier. Acest lucru ar slăbi piața unică și va afecta negativ situația financiară generală și ratele de ocupare a forței de muncă din UE.

În cele din urmă, aplicarea Directivei privind Detașarea Lucrătorilor va deveni contraproductivă, deoarece 1) va conduce probabil la crearea mai multor conducători auto independenți care nu trebuie să respecte regulile de detașare, ceea ce va conduce la o concurență neloială și chiar mai dificilă pe piață, și 2) va crește, probabil și stabilirea în țările terțe pentru a eluda regulile de detașare sau chiar va conduce la situația în care companiile de transport existente în afara UE vor prelua părți ale pieței europene.

Din aceste motive, semnatarii prezentei declarații se opun aplicării Directivei privind Detașarea Lucrătorilor la operațiunile de transport rutier internațional și, prin urmare, îndeamnă instituțiile să le excludă în mod explicit din domeniul de aplicare al Directivei.

## Semnături





Asociación del transporte internacional por carretera

*[Signature]*



Association for the Danish road transport of goods

*[Signature]*



Association of International Road Transport Carriers in Poland

*[Signature]*



The National Union of Road Hauliers from Romania

*[Signature]*



Hellenic Federation of Road Transport

*[Signature]*



The Irish Road Haulage Association

*[Signature]*



Polish Association Of Coach Carriers

*[Signature]*



The Road Haulage Association

*[Signature]*



Czech Chamber of Commerce

*[Signature]*



Croatian Chamber of Economy

*[Signature]*



Polish Nationwide Union of Road Transport Employees

*[Signature]*



The Romanian Employers' Confederation CONCORDIA

*[Signature]*



Portuguese Commerce and Services Confederation

*[Signature]*



Union of Entrepreneurs and Employers

*[Signature]*



CPC - Portuguese Shipper's Council

*[Signature]*



Croatian Chamber for Trades and Crafts



Belgian Courier Association



European Express Association



The British International Freight Association



Hellenic Chambers Transport Association



European Shippers' Council



Freight Transport Association Ireland



European Association of Freight Forwarders, Logistics Service Providers and Customs



Confederation of Industry of the Czech Republic



Freight Transport Association



Finnish Freight Forwarding and Logistics Association



Deutscher Spedition- und Logistikverband e.V.