



Parlamentul României
Senat

București, 26 septembrie 2017

OPINIE

privind 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

COM (2017) 278 final

Senatul României a examinat **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 – COM (2017) 278 final** conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene 474/ 20.09.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 25.09.2017, a constatat următoarele:

1. Prezenta propunere de directivă nu încalcă principiul subsidiarității.

Propunerea de Directivă ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității din următoarele considerente:

- raportat la problemele identificate în sector, respectiv condițiile de lucru inadecvate pentru conducătorii auto și distorsiuni ale concurenței pe piață, propunerea legislativă conține prevederi care nu pot furniza acel echilibru necesar între îmbunătățirea condițiilor de lucru, reducerea sarcinilor administrative și aplicarea legislației;
- normele specifice privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier (ex. stabilirea pragului de 3 zile într-o lună calendaristică în cazul operațiunilor de transport rutier internațional, lipsa oricărui prag în cazul cabotajului, modalitatea de calcul a perioadelor de detașare) nu țin cont de caracterul foarte mobil al muncii în domeniul transportului rutier internațional și dezavantajează statele membre UE periferice;

- normele specifice privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier propuse de Directivă nu sunt clare sub aspectul tipurilor de transport care ar intra sub incidența domeniului de aplicare, nici în ceea ce privește transportul rutier internațional de mărfuri, nici în ceea ce privește transportul rutier internațional de persoane (inclusiv raportat la transportul rutier contra cost și transportul rutier în cont propriu);

- cerințele administrative și măsurile de control privind perioadele de detașare, prevăzute la Art. 2 alin. (4) sunt, într-o anumită măsură, în contradicție cu obiectivele generale de simplificare a procedurilor, de eficientizare a controlului, de scădere a nivelului de birocratizare și de reducere a costurilor administrative; astfel, în afară de informațiile foarte detaliate care se solicită operatorului de transport rutier, crește numărul documentelor care trebuie să se afle la bordul vehiculului (conducătorul auto urmând să transporte și o cantitate semnificativă de documente, iar inspectorii de control să verifice documente din ce în ce mai diverse); în plus, personalul de control responsabil cu verificarea respectării legislației specifice din domeniul transportului rutier nu are competențe de a verifica și de a evalua fișele de salarii ale conducătorilor auto.

2. În contextul cerințelor 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, se notează:

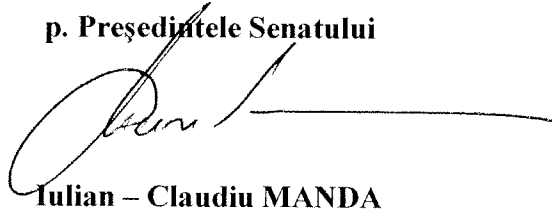
- a) asigurarea unei eficiențe sporite a pieței transporturilor rutiere, printr-o implementare armonizată a regulilor existente (în special în legătură cu perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto), dar nu prin introducerea frecventă a unor reguli și principii noi, care pot genera un efect invers (aplicare neunitară în statele membre și creșterea posibilității de existență a unor abuzuri din partea autorităților de control);
- b) reglementarea regulilor privind protecția socială, echilibrul dintre viața profesională și cea de familie, perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, fără însă ca această reglementare să se facă în detrimentul siguranței rutiere, a drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport sau autoritățile de control.

3. Se recomandă:

- a) Excluderea în mod explicit din domeniul de aplicare al Directivei 96/71/CE (detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii) a transportului rutier internațional, având în vedere caracterul mobil al acestei activități;
- b) Reevaluarea termenului de trei zile într-o lună calendaristică de la care începe perioada de detașare, în cazul operațiunilor de transport rutier internațional, deoarece este nerealist, iar metoda de calcul propusă este exagerată și restrictivă, ce va determina în realitate reducerea inclusiv a termenului precizat;
- c) Ca perioada de derogare să fie de minim 16 zile. Pentru ca un conducător auto care efectuează operațiuni de transport rutier internațional să poată fi considerat detașat într-un stat membru, ar trebui ca timpul total de lucru pe teritoriul statului membru să fie peste 50% din totalul zilelor dintr-o lună;

- d) Reevaluarea noilor controale administrative (preînregistrarea pentru perioade de până la șase luni, păstrarea înregistrărilor de tahograf, prezența contractului de muncă la șofer și documente salariale de pe ultimele două luni) deoarece timpii de imobilizare la control vor crește considerabil. Ar fi indicat să existe un punct unic de trimitere a declarațiilor necesare, iar sistemul de control trebuie să se bazeze pe ambele variante: în trafic și la sediul transportatorului, precum și un termen de 14 zile în care transportatorul să poată prezenta unele documente necesare pentru control;
- e) Clarificarea tipurilor de transport avute în vedere de propunerea prezentă de reglementare, luând în considerare menționarea transportului de pasageri, ca tip de servicii de transport acoperit, precum și situația specifică a tranzitului.

p. Președintele Senatului



Julian – Claudiu MANDA