



Parlamentul României

Senat

București, 19 septembrie 2017

OPINIE

privind Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului

COM (2017) 281 final

Senatul României a examinat *Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului – COM (2017) 281 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 586/ 13.09.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 19.09.2017, a constatat următoarele:

1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității.

Propunerea ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității din cauză că necesitatea de clarificare a unor prevederi actuale nu trebuie să ducă la supra reglementare. Statele membre trebuie să poată stabili la nivel național, prin legislația de aplicare a regulamentelor UE, măsuri clare și eficiente pentru îndeplinirea de către întreprinderi a condițiilor generale de acces la ocupație și la piață; noul pachet legislativ propus nu trebuie să introducă obligații și sarcini administrative suplimentare pentru întreprinderi care, în fapt, pot reprezenta bariere pentru accesul acestora. De asemenea, unele dintre presupusele probleme identificate nu sunt susținute prin date și informații certe, care să stea la baza adoptării unor noi reguli și a unor măsuri mai restrictive, fapt ce afectează funcționarea pieței unice.

2. În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului transporturilor se notează:

Se atrage atenția asupra faptului că modificarea cadrului legislativ european actual ar trebui să vizeze, în principal, clarificarea regulilor existente, care să asigure o abordare unitară pentru aplicarea acestora în statele membre și nu să introducă reguli noi, care să genereze costuri semnificative pentru conformare, atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru autoritățile de control. De exemplu, companiile „căsuță poștală” (letterbox companies) nu par a reprezenta un fenomen extins, motiv pentru care nu se justifică adoptarea unor măsuri noi, care să genereze sarcini administrative suplimentare. Detectarea unor astfel de companii se poate realiza și în prezent în baza prevederilor actuale referitoare la îndeplinirea condiției de a deține un sediu real și stabil, prin controale efective și eficiente. De asemenea, cabotajul ilegal are o pondere minoră în raport cu alte încălcări ale legislației specifice și nu reprezintă o problemă semnificativă care să justifice introducerea unor noi restricții de acces la piață, pentru transportatorii nerezidenți. Ineficiența controalelor din anumite state membre trebuie combătută prin măsuri mai ample și coerente la nivelul acestora, care au identificat în parte ca problemă lipsa unui număr adecvat al personalului de control, nu prin impunerea unor restricții pentru transportatorii care acționează corect.

3. Se recomandă:

- a) Păstrarea flexibilității unor operațiuni de transport și a condițiilor de acces la ocupație pentru sectorul sub 3,5 tone. Principalele cerințe care ar trebui avute în vedere pentru accesul la profesie ar fi buna reputație și competența profesională; impunerea respectării cerinței de capacitate financiară poate reprezenta o barieră pentru întreprinderile care dețin astfel de vehicule, având în vedere că acestea sunt folosite în general pentru operațiuni de transport pe distanțe mai scurte, cu un volum redus de mărfuri. CE trebuie să evalueze mai bine impactul acestor propuneri asupra operatorilor UE prin prisma competiției inegală a vehiculelor străine non-UE nereglementate din aceleași categorii, care sunt practic ca niște „autoturisme”, în lipsa unui regulament ONU aplicabil activității acestora în țările UE și non-UE;
- b) Reformularea textului (în special cel legat de sintagma „conturi anuale certificate”) privind dovada îndeplinirii cerinței de capacitate financiară, pentru claritate, din perspectiva aplicării acestuia față de întreprinderile nou înființate și de întreprinderile înființate în statele membre în care nu există obligația legală de certificare a conturilor anuale, precum și menținerea prevederilor actuale care prevăd polița de asigurare ca document acceptat de la o instituție financiară, pentru îndeplinirea cerinței de capacitate financiară;
- c) Eliminarea introducerii unui procent obligatoriu de verificări la cabotaj în trafic, pentru că ar crește nejustificat imobilizările/timpii de control în trafic, care ar trebui să vizeze în primul rând siguranța rutieră. În plus, este foarte dificil de stabilit numărul total de operațiuni de cabotaj efectuate într-un an, iar identificarea acestora în cadrul controalelor efectuate în trafic se poate realiza numai în mod neprevăzut;
- d) Eliminarea reducerii perioadei actuale de 7 zile în care se pot efectua operațiuni de cabotaj, limitarea la 5 zile a perioadei nefiind susținută prin argumente solide în cuprinsul evaluării de impact și fiind clar în dezavantajul statelor membre periferice;

- e) Eliminarea introducerii cabotajului, Directivei detașării lucrătorilor și a legii aplicabile obligațiilor contractuale la încălcările care pot determina pierderea bunei reputații a operatorului de transport sau a managerului de transport, deoarece sunt măsuri disproporționate în raport cu gradul de pericol al faptei; astfel de încălcări nu pot fi asimilate încălcărilor care prezintă risc de vătămare corporală sau de deces. Pierderea bunei reputații a operatorului de transport rutier trebuie să fie o măsură extremă, astfel încât lărgirea bazei de încălcări care pot determina pierderea bunei reputații reprezintă o altă măsură restrictivă;
- f) Eliminarea introducerii în registrele electronice naționale și interconectarea acestora la nivelul UE (ERRU) a numărului de înmatriculare al vehiculelor, numărului angajaților și a oricăror alte informații comerciale (total active, datorii, capitaluri proprii, cifra de afaceri în cursul ultimilor doi ani), având în vedere că acest lucru conduce la proceduri administrative suplimentare, fiind o nouă povară pentru autorități și transportatorii rutieri, iar multe dintre aceste informații nu sunt relevante, deoarece o companie poate avea și alte activități decât transportul.

p. Președintele Senatului



Iulian - Claudiu MANDA