



Parlamentul României  
Senat

București, 12 februarie 2018

OPINIE

*privind Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul*

*COM (2017) 647 final*

Senatul României a examinat **Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul – COM (2017) 647 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 LXII/34/1.02.2018, **plenul Senatului**, în ședința din data de 12.02.2018, a constatat următoarele:

- 1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității și principiul proporționalității.**
- 2. În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, se constată:**

Faptul că abordarea Regulamentului este diferențiată sub aspectul modului în care se au în vedere obiectivele Cărții Albe a Transporturilor din 2011 privind consolidarea pieței interne a transporturilor rutiere și mobilitatea cu emisii scăzute. Astfel, dacă în cazul transportului rutier de persoane cu autocarul și autobuzul se propune o relaxare a regulilor privind cabotajul (astfel încât transportatorii nerezidenți să poată presta servicii regulate naționale în aceleași condiții ca și transportatorii rezidenți), în cazul transportului rutier de marfă, Regulamentul nu are în vedere o abordare similară, deschisă spre liberalizare (limitarea la 5 zile a perioadei pentru efectuarea operațiunilor de cabotaj fiind, în opinia României, în dezavantajul statelor membre periferice geografice) ori, reducerea curselor goale în transportul rutier de mărfuri ar putea contribui la obiectivele privind protecția mediului;

### **3. Se atrage atenția asupra faptului că:**

a) dispozițiile propunerii care vizează organizarea și efectuarea serviciilor regulate naționale pot reprezenta o intervenție substanțială în sistemele naționale de transport, care ar putea să favorizeze operatori de transport nerezidenți din statele membre mai dezvoltate economic, care dețin mai multe mijloace financiare și administrative pentru accesul pe piețele de transport, decât aceia din statele membre din estul Europei (statele periferice geografic, în special). Trebuie luat în considerare că statele membre au adoptat reguli naționale proprii, care țin cont de specificitatea transportului național de persoane, de necesitățile socio-economice, de fluxurile de pasageri, de modul în care sunt dezvoltate celelalte moduri de transport;

b) dispozițiile din propunerea de Regulament privind accesul la terminale și procedura de acces la terminale, inclusiv prin introducerea în acest proces a organismului de reglementare, pot determina o supra reglementare în domeniu, o întârziere în luarea deciziilor și soluționarea contestațiilor; de asemenea, refuzul accesului la un terminal nu poate fi limitat, în principiu, numai la lipsa de capacitate, putând exista în practică și alte motive întemeiate pentru un astfel de refuz (spre exemplu, încălcări grave și repetate ale operatorului de transport rutier, raportate fie la legislația specifică în domeniu, fie la raporturile contractuale pe care le are cu operatorul economic care administrează terminalul). Totodată, prevederea din propunerea de Regulament, potrivit căreia operatorii care administrează terminalele sunt obligați, în cazul unui refuz de acces, să indice operatorului de transport rutier alternative viabile, este disproporționată și nerealistă din punct de vedere practic;

c) desemnarea de către statele membre a unui organism de reglementare independent de orice altă autoritate publică, printre ale cărei atribuții s-ar afla aceea de a efectua analizele economice, necesare pentru a stabili dacă noile de servicii propuse ar compromite echilibrul economic al unui contract de serviciu public, precum și de a soluționa contestațiile privind accesul la terminale, ar putea reprezenta o măsură disproporționată, din următoarele considerente:

- analizele economice necesare pentru a stabili dacă noile servicii propuse ar compromite echilibrul economic al unui contract de serviciu public ar trebui realizate de către autoritățile competente, care să stabilească strategiile de transport rutier contra cost sau public, la nivel național, regional sau local, care cunosc cel mai bine necesitățile socio-economice ale utilizatorilor și care sunt responsabile pentru dezvoltarea domeniului transporturilor rutiere;

- intervenția în piață a unui nou organism ar putea să perturbe stabilirea, coordonarea și dezvoltarea coerentă a serviciilor de transport rutier;

- ar putea determina modificarea substanțială a legislației naționale și a abordării strategice în sector, cu costuri administrative majore și nejustificate;

d) abordarea propusă de a diferenția procedura de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier internațional de persoane, pe o distanță mai mică de 100 km în linie dreaptă, respectiv procedura de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier internațional de persoane, pe o distanță de 100 km sau mai mare, în linie dreaptă, nu este suficient și clar justificată de Regulament, prin argumente tehnice și juridice (inclusiv alegerea limitei de 100 km);

e) obiectivul de diminuare a sarcinilor administrative nu ar trebui să aducă atingere obiectivelor mult mai importante privind siguranța rutieră și concurența loială pe piață. Astfel, eliminarea documentului de control, în cazul serviciilor ocazionale, ar putea genera probleme substanțiale din perspectiva realizării unor controale eficiente, ar putea facilita efectuarea unor curse, fără a fi declarate, cu eludarea legislației specifice din domeniul transporturilor rutiere și din domeniul fiscal;

f) stabilirea procedurii și criteriilor care trebuie respectate pentru aplicarea Art. 8d (limitarea dreptului de acces la piața internațională și națională pentru serviciile regulate, în cazul în care serviciul regulat propus

transportă persoane pe distanțe mai mici de 100 km în linie dreaptă și în cazul în care serviciul respectiv ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice) reprezintă elemente importante ce nu ar trebui să facă obiectul delegării de competențe către Regulament, astfel cum se propune la Art. 8d alin. (5);

**4. Se solicită** clarificarea de către Regulament a intențiilor de reglementare, sub aspectul domeniului de aplicare, propunerea prezentând o necorelare evidentă între titlul și temeiul său legal, pe de o parte și obiectul de reglementare, pe de altă parte. Mai exact, având în vedere temeiul juridic al proiectului (Art. 91 TFUE), coroborat cu faptul că titlul Regulamentului nu se modifică, precum și faptul că la Art. 1 (Domeniul de aplicare) se modifică doar alin. (4), în sensul că „Prezentul regulament se aplică serviciilor naționale de transport rutier de persoane, contra cost în numele unui terț, prestate de un operator de transport nerezident, în conformitate cu dispozițiile capitolului V” (s-a eliminat referirea la caracterul temporar al prestării serviciilor de către operatorii de transport nerezidenți), s-ar putea interpreta că introducerea Art. 8b („Procedura de autorizare pentru serviciile regulate naționale”) se aplică numai în cazul operatorilor de transport nerezidenți, care doresc să efectueze servicii naționale de transport rutier de persoane pe teritoriul unui stat membru.

**p. Președintele Senatului**

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke and a loop at the bottom.

**Adrian ȚUȚUIANU**