

HOTĂRÂRE nr. 101 din 26 septembrie 2017 privind Propunerea 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

HOTĂRÂRE nr. 101 din 26 septembrie 2017 privind Propunerea 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

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, precum și ale Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, 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, ratificat prin Legea nr. 13/2008,

în baza Raportului Comisiei pentru afaceri europene nr. LXII/471 din 20.09.2017,

Senatul adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1

Senatul României:

(1) Consideră că propunerea de directivă respectă principiul subsidiarității, deoarece, din cauza lacunelor din legislația actuală, statele membre transpun și aplică diferit normele sociale ale UE, inclusiv pe cele privind detașarea lucrătorilor. Orientările sau autoreglementarea de către statul membru nu ar fi suficiente pentru a asigura faptul că normele sociale din domeniul transportului rutier sunt aplicate și controlate în mod coerent în întreaga UE. Se justifică, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul UE.

(2) Consideră că propunerea de directivă ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității din următoarele considerente:

a) 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;

b) normele specifice privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier (de exemplu, 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 al perioadelor de detașare) nu țin cont de caracterul foarte mobil al muncii în domeniul transportului rutier internațional și dezavantajează statele membre UE periferice;

c) normele specifice privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier propuse de COM prin acest proiect 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



HOTĂRÂRE nr. 101 din 26 septembrie 2017 privind Propunerea 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

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);

d)cerințele administrative și măsurile de control privind perioadele de detașare, prevăzute la art. 2 alin. (4) din propunerea de directivă, sunt într-o anumită măsură în contradicție cu obiectivele generale de simplificare a procedurilor, de eficientizare a controlului, de scădere a nivelului de birocrație 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.

Art. 2

Senatul României apreciază și susține eforturile Comisiei de:

(1)asigurare a 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 SM și creșterea posibilității de existență a unor abuzuri din partea autorităților de control);

(2)reglementare a 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, al drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport sau autoritățile de control.

Art. 3

Senatul României solicită Comisiei Europene:

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 3 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 minimum 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;



HOTĂRÂRE nr. 101 din 26 septembrie 2017 privind Propunerea 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

d)reevaluarea noilor controale administrative (preînregistrarea pentru perioade de până la 6 luni, păstrarea înregistrărilor de tahograf, prezența contractului de muncă la șofer și documente salariale de pe ultimele 2 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.

Art. 4

Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, iar opinia cuprinsă în această hotărâre se transmite către instituțiile europene.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din 25 septembrie 2017, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din **Constituția României**, republicată.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,

IULIAN-CLAUDIU MANDA

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 778 din data de 2 octombrie 2017

