



Council of the  
European Union

Brussels, 27 September 2017  
(OR. en, ro)

12612/17

---

---

**Interinstitutional File:**  
2017/0123 (COD)

---

---

TRANS 377  
CODEC 1468  
INST 354  
PARLNAT 240

#### COVER NOTE

---

From:	Romanian Senate
date of receipt:	25 September 2017
To:	General Secretariat of the Council

---

Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector <b>[doc. 9668/17 - COM(2017) 281 final]</b> – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	--

---

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion followed by a courtesy English translation.



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**

*Courtesy translation*



Romanian Parliament  
Senate

---

Bucharest, September, 19, 2017

## OPINION

***Regarding the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector***

### *COM (2017) 281 final*

**The Romanian Senate** examined the *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector – COM (2017) 281 final* – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report of 586/ September, 13, 2017 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of September, 19, 2017, decided as follows:

#### **1. This Regulation does not violates principles of subsidiarity.**

The proposal raises questions on the principle of proportionality, because the need for clarification of the current provisions should not lead to over regulation. Member States should be able to establish clear and effective measures at national level in implementing legislation for EU regulations to enable enterprises to meet the general conditions for access to employment and the market; the new legislative package should not introduce additional administrative obligations and burdens for enterprises, which in fact may represent barriers to their access. Also, some of the alleged problems are not supported by certain data and information, which underlie the adoption of new rules and more restrictive measures, which affects the functioning of the single market.

**2. Within the amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the transport sector, the following are noted:**

The modification of the current European legislative framework should mainly aim at clarifying the existing rules, ensuring a uniform approach for their application in the Member States and not introducing new rules that generate significant costs for compliance, both for road transport operators and control authorities. For example, letterbox companies do not appear to be an extended phenomenon, which is why there is no justification for adopting new measures that would generate additional administrative burdens. The detection of such companies can still be carried out on the basis of current provisions regarding the fulfillment of the condition of having a real and stable place of residence through effective and efficient controls. Also, illegal cabotage has a minor weight compared to other violations of specific legislation and is not a significant issue justifying the introduction of new market access restrictions for non-resident carriers. The inefficiency of controls in some Member States must be combated by more extensive and coherent measures at their level which have in part identified as a problem the lack of an adequate number of control personnel, not by imposing restrictions on carriers operating properly.

**3. The following are considered necessary and mandatory:**

- a) Maintaining the transport operations flexibility and the conditions of access to occupation for the sector under 3.5 tons. The main requirements that should be considered for access to the profession would be good reputation and professional competence; the enforcement of the requirement of financial capacity may be a barrier to companies owning such vehicles, since they are generally used for shorter short-distance transport operations with a low volume of goods. The EC needs to better assess the impact of these proposals on EU operators through the uneven competition of non-EU non-EU vehicles of the same categories, which are practically “car” in the absence of a UN regulation applicable to their activities in EU and non- EU;
- b) Reformulation of the text (especially the one related to the phrase “certified annual accounts”) on proof of compliance with the requirement of financial capacity for clarity from the point of view of its application to start-ups and businesses set up in Member States where there is no legal obligation the certification of annual accounts and the maintenance of the current provisions stipulating the insurance policy as a document accepted from a financial institution for the fulfillment of the financial capacity requirement;
- c) Remove the introduction of a mandatory percentage of cabotage checks in traffic, as it would unduly increase the immobilizations/ traffic control times, which should primarily focus on road safety. In addition, it is very difficult to determine the total number of cabotage operations carried out in a year and their identification during traffic controls can only be carried out unforeseen;
- d) Elimination of the reduction of the current 7-day period during which cabotage operations can be carried out, the 5-day limitation of the period being not supported by solid arguments in the impact assessment and clearly at the disadvantage of peripheral Member States;
- e) Remove the introduction of cabotage, the posting of workers Directive and the law applicable to contractual obligations to infringements which may lead to the loss of good repute of the transport operator or the transport manager, as they are disproportionate in relation to the degree of danger of

the act; such violations can not be assimilated to violations that are at risk of personal injury or death. The loss of good repute of the road transport operator must be an extreme measure, so that the widening of the basis of infringements which may lead to the loss of good repute is another restrictive measure;

- f) Elimination of vehicle registration number, number of employees and any other commercial information from national electronic registers and their interconnection EU (total assets, debts, equity, turnover over the last two years) in the national electronic registers and their interconnection at EU level (ERRU), as this leads to additional administrative procedures, a new burden for authorities and road hauliers, and many of this information is not relevant because a company may have activities other than transport.

**p. Speaker of the Senate**



**Iulian - Claudiu MANDA**