



Council of the
European Union

156368/EU XXV.GP
Eingelangt am 02/10/17

Brussels, 2 October 2017
(OR. en, ro)

12796/17

Interinstitutional File:
2017/0121 (COD)

TRANS 386
SOC 614
EMPL 471
MI 669
COMPET 635
CODEC 1499
INST 359
PARLNAT 245

COVER NOTE

From: Romanian Senate
date of receipt: 29 September 2017
To: General Secretariat of the Council

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector

[doc. 9671/17 - COM(2017) 278 final]

- 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, 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. Prezentarea propunerii 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:

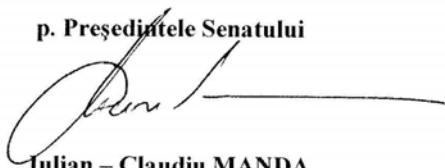
- a) asigurarea unei eficiențe sporite a pieței transporturilor rutiere, printr-o implementare armonizată a regulilor existente (în special în legătură cu perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto), dar nu prin introducerea frecventă a unor reguli și principii noi, 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



Iulian – Claudiu MANDA

Courtesy translation



Romanian Parliament
Senate

Bucharest, September, 26, 2017

OPINION

Regarding the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector

COM (2017) 278 final

The Romanian Senate examined the Proposal for a **Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector – COM (2017) 278 final** – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report of 474/ September, 20, 2017 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of September, 25, 2017, decided as follows:

1. This Regulation does not violate principles of subsidiarity.

The proposal for a Regulation raises questions about the principle of proportionality for the following reasons:

- in relation to the sector problems, namely inadequate working conditions for drivers and distortions of competition on the market, the legislative proposal contains provisions that can not provide the necessary balance between improving working conditions, reducing administrative burdens and enforcing legislation;
- the specific rules on the posting of workers in the road transport sector (e.g. setting the three-day per month for international road transport operations, the absence of any cabotage threshold, the method of calculating the posting periods) do not take into account the very mobile nature of work in the field of international road transport and disadvantages peripheral EU Member States;

- the specific rules on the posting of workers in the road transport sector proposed by the Directive are not clear in terms of modes of transport which fall within the scope of application, neither in respect of international road haulage, nor in respect of international road transport persons (including the road transport for a fee and road transport on own account);

- the administrative and control measures relating to the periods of transfer, referred to in Article 2 paragraph (4) are to a certain extent contrary to the general objectives of simplifying procedures, streamlining control, reducing the level of bureaucratization and reducing administrative costs; thus, in addition to the very detailed information required of the road transport operator, the number of documents to be carried on the vehicle increases (the driver is also required to carry a significant quantity of documents and the control inspectors check more diverse documents); in addition, the control officers responsible for verifying compliance with specific road transport legislation do not have the competence to check and assess the payer's pay sheets.

2. Within the amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector, the following are noted:

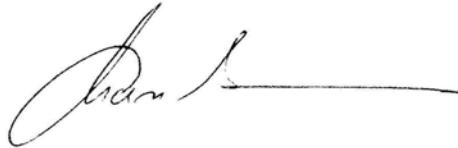
- a) Enhance the efficiency of the road transport market through a harmonized implementation of existing rules (especially with regard to driving times, breaks and rest periods for drivers), but not through the frequent introduction of new rules and principle which may have a reverse effect (non-uniform application in Member States and increased abuse by control authorities);
- b) rules governing social protection, work-life balance, driving times, breaks and rest periods for drivers but not to the detriment of road safety, fundamental rights and freedoms , the excessive increase in compliance costs for transport companies or control authorities.

3. It is strongly recommended to pursue:

- a) Explicitly excluded from the scope of Directive 96/71/EC (posting of workers in the framework of the provision of services) of international road transport, given the mobile nature of this activity;
- b) The re-evaluation of the three-day period in a calendar month from which the deployment period begins in the case of international road transport operations, because it is unrealistic and the proposed calculation method is exaggerated and restrictive, which will in fact determine the reduction including the specified term;
- c) The period of derogation must be at least 16 days. For a driver who performs international road transport operations to be considered as posted in a Member State, the total working time in the Member State's territory should be over 50% of the total number of days in a month;
- d) Reassessment of new administrative controls (pre-registration for up to six months, keeping tachograph records, presence of driver's contract and salary documents for the past two months) as the immobilization times at control will increase considerably. It would be advisable to have a single point of reference for the required declarations and the control system should be based on both the traffic and the carrier's premises, as well as a 14-day time limit for the carrier to submit some documents required for control;

- e) Clarification of the types of transport envisaged by the present proposal for a regulation, taking into account the reference of passenger transport as a type of covered transport service as well as the specific situation of transit.

p. Speaker of the Senate

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Iulian-Claudiu MANDA', with a long horizontal stroke extending to the right.

Iulian – Claudiu MANDA