



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind Propunerea de Directivă a Consiliului de modificare a Directivei 2011/16/UE în ceea ce privește schimbul automat obligatoriu de informații în domeniul fiscal în legătură cu modalitățile transfrontaliere raportabile

COM (2017) 335 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (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/473/20.09.2017

Senatul adoptă prezenta Hotărâre:

Art.1.- Senatul României:

(1) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității deoarece experiența arată că dispozițiile naționale menite să combată planificarea fiscală agresivă nu pot fi pe deplin eficace. Acest lucru se datorează faptului că un număr semnificativ de structuri concepute pentru a evita impozitele au o dimensiune transfrontalieră, în contextul în care capitalul și persoanele sunt de asemenea din ce în ce mai mobile, mai ales în cadrul unei piețe integrate cum este piața internă a UE. Necesitatea unei acțiuni colective la nivelul UE pentru a îmbunătăți situația actuală a devenit evidentă și poate completa în mod util inițiativele existente în acest domeniu, în special în contextul DAC. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât instrumentele existente la nivel național s-au dovedit a fi numai parțial eficace în ceea ce privește sporirea transparenței.

Mai mult, acțiunea la nivelul UE în ceea ce privește comunicarea informațiilor ar aduce o valoare adăugată, față de inițiativele individuale ale statelor membre în acest domeniu. Aceasta se datorează faptului că, mai ales atunci când este însoțită de un schimb de informații, comunicarea informațiilor cu privire la modalitățile de planificare fiscală potențial agresivă va permite administrațiilor fiscale să obțină o imagine completă a impactului tranzacțiilor transfrontaliere asupra bazei de impozitare generale. Astfel, UE se găsește într-o poziție mai bună decât orice stat

membru individual în ceea ce privește asigurarea eficacității și integralității sistemului de schimb de informații.

(2) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității deoarece răspunsul politic propus se limitează la abordarea modalităților de planificare fiscală potențial agresivă care implică un element transfrontalier. Având în vedere faptul că denaturările identificate în ceea ce privește funcționarea pieței interne se extind de obicei dincolo de granițele unui singur stat membru, limitarea normelor comune la situațiile transfrontaliere din UE reprezintă minimumul necesar pentru abordarea problemelor într-un mod eficace.

(3) Apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea creării unei piețe unice mai aprofundate și mai echitabile și promovarea unui sistem fiscal mai echitabil. Sporirea transparenței este un pilon principal al strategiei de combatere a evitării obligațiilor fiscale și a evaziunii fiscale, iar schimbul de informații între administrațiile fiscale este esențial pentru a le furniza acestora informațiile necesare în vederea realizării cu eficiență a sarcinilor care le revin.

Art.2.-Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

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

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1095/2010 de instituire a Autorității europene de supraveghere (Autoritatea europeană pentru valori mobiliare și piețe) și a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 în ceea ce privește procedurile și autoritățile implicate în autorizarea contrapărților centrale și cerințele pentru recunoașterea contrapărților centrale din țări terțe

COM (2017) 331 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (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/ 472/20.09.2017

Senatul adoptă prezenta Hotărâre:

Art.1.- **Senatul României:**

(1) Consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității deoarece EMIR este un regulament obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Dispozițiile EMIR stabilesc cadrul de supraveghere care se aplică CPC stabilite atât în UE, cât și în țări terțe care asigură servicii de compensare membrilor compensatori sau locurilor de tranzacționare stabilite în UE. În temeiul EMIR, statul membru în care este stabilită CPC joacă un rol major în mecanismele de supraveghere. Cu toate acestea, statele membre și autoritățile naționale de supraveghere nu pot soluționa în mod unilateral riscurile sistemice generate de un nivel ridicat de integrare și interconectare a CPC-urilor, care își desfășoară activitatea la nivel transfrontalier, în afara domeniului de aplicare al jurisdicțiilor naționale. Astfel, obiectivele EMIR de îmbunătățire a siguranței și a eficienței CPC prin stabilirea unor cerințe uniforme privind desfășurarea activităților acestora nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre individual, ci, având în vedere amploarea acțiunilor, ele pot fi realizate mai bine la nivelul UE, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din TFUE.

(2) Consideră că propunerea de Regulament respectă principiul proporționalității deoarece propunerea vizează să asigure faptul că mecanismele de supraveghere prevăzute de EMIR îndeplinesc obiectivul de reducere a riscului sistemic pe piețele instrumentelor derivate într-un mod mai proporțional și mai eficace, la un cost minim pentru participanții la piață. Propunerea stabilește un cadru simplificat de supraveghere a CPC autorizate la nivelul UE, clarificând rolurile și responsabilitățile tuturor diverselor autorități și instituții implicate la nivel național și la nivelul UE. În același timp, propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivul prevăzut de EMIR de a reduce riscul sistemic, prin stabilirea unor criterii transparente și obiective, care permit identificarea, monitorizarea și atenuarea riscurilor pe care le presupune o CPC dintr-o țară terță la adresa stabilității financiare a UE.

(3) Apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea finalizării Uniunii piețelor de capital și transformarea lor într-un sistem mai eficace și mai consecvent în materie de supraveghere a CPC, în interesul unei integrări sporite a pieței, al stabilității financiare și al unor condiții de concurență echitabile.

Art.2.-Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

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

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor

COM(2017) 277 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (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/470/20.09.2017.

Senatul adoptă prezenta Hotărâre:

Art. 1 - Senatul României:

(1) Consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității deoarece lacunele din legislația actuală fac ca statele membre să transpună și să aplice diferit normele sociale ale UE, justificându-se, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul Uniunii.

(2) Consideră că propunerea de Regulament 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, sarcini administrative suplimentare ce nu pot fi îndeplinite eficient de autoritățile de control, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport.

(3) Apreciază și susține eforturile Comisiei de:

(a) 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);

(b) 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, a drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport sau autoritățile de control;

Art.2 - Senatul României solicită Comisiei Europene:

(a) Clarificarea și reevaluarea restricțiilor referitoare la efectuarea odihnei șoferilor în cabina auto din cauză faptului că statele membre nu dețin suficiente parcări securizate, iar această propunere a Comisiei va conduce la creșterea costurilor transportatorilor și scăderea flexibilității operațiunilor de transport. Totodată, este necesară clarificarea termenilor folosiți pentru descrierea cazării corespunzătoare și a facilităților adecvate, în forma prezentă lăsându-se loc la interpretări și provocându-se dificultăți de implementare (spre exemplu, anumite state membre ar putea aprecia ca inadecvate anumite locuri de cazare, în timp ce alte state membre le-ar aprecia ca adecvate). Textul este neclar și sub aspectul documentelor care trebuie prezentate pentru a se putea face dovada efectuării odihnei săptămânale normale într-o anumită locație (de exemplu în situația în care operatorul de transport deține o proprietate în zonă sau în situația în care conducătorul auto efectuează odihna săptămânală normală într-o locație privată aleasă de acesta).

(b) Reevaluarea propunerii privind obligativitatea întoarcerii acasă a conducătorilor auto la 3 săptămâni deoarece este împotriva drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, această propunere impunând, de facto, restricții privind libera circulație a persoanelor. De exemplu, conducătorul auto are dreptul de a dispune de timpul său liber la rude sau prieteni, în orice altă locație din Uniunea Europeană decât acasă. De asemenea, această modificare va avea un impact negativ și pentru autoritățile de control, întrucât va fi foarte dificil de verificat conformarea și de probat încălcarea acesteia. Stabilirea unei astfel de obligații, fără a indica în mod expres și clar cum poate fi făcută dovada efectuării perioadei de odihnă săptămânală normală acasă (ex. nu este clar cum poate face dovada o întreprindere de transport că s-a organizat astfel încât un conducător auto să se poată întoarce acasă, în situația în care respectivul conducător auto nu dorește și chiar consideră oboseală pentru el întoarcerea acasă la 3 săptămâni) și în ce condiții poate fi constatată încălcarea acestei obligații, va determina în mod cert o aplicare neunitară de către autoritățile de control ale state membre, costuri de conformare excesive și posibile abuzuri din partea unor autorități de control. Nu în ultimul rând, este evident faptul că operatorii de transport rutier din statele membre UE periferice sunt dezavantajați de faptul că vor suporta costuri mai mari pentru întoarcerea conducătorului auto, din cauza distanțelor mai mari de parcurs.

(c) Reevaluarea creșterii perioadei de referință la patru săptămâni consecutive, în legătură cu efectuarea perioadelor de odihnă săptămânală, deoarece duce la reducerea timpului de conducere în decursul unei luni, fapt care va afecta eficiența activităților desfășurate de către

operatorii de transport rutier și, implicit la costuri suplimentare pentru aceștia, prin necesitatea angajării unui alt conducător auto.

(d) Înlocuirea sintagmei „traseu” din cuprinsul articolului 35, alin. 2, lit. (a) și (b) cu sintagma “începutul zilei de lucru”, respectiv “sfârșitul zilei de lucru” (înlocuirea sintagmei start/end of the journey cu start/end of the working day), deoarece traseul poate să dureze mai multe zile; aceste modificări se impun în special pentru a aplica în bune condiții prevederile privind modul în care un conducător auto poate să-și continue călătoria în caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cartei tahograf.

Art.3 - 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..... septembrie 2017, cu respectarea prevederilor art.76 alin(2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

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 alin. (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/471/20.09.2017.

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 (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;

(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 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 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;

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, a 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 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 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 - Prezentă 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..... septembrie 2017, cu respectarea prevederilor art.76 alin(2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind Propunerea de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor
închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri

COM(2017) 282 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (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/468/20.09.2017.

Senatul adoptă prezenta Hotărâre:

Art. 1 – Senatul României:

(1) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității deoarece transportul rutier are o dimensiune internațională tot mai puternică. Proporția activității de transport rutier de marfă internațională din activitatea totală de transport rutier de marfă în UE-28 a crescut de la aproximativ 28% în 2000 la aproape 36% în 2014. În aceste condiții numai UE poate furniza un cadru juridic uniform pentru piața internă din ce în ce mai integrată a serviciilor de transport rutier. În plus, deoarece directiva actuală permite statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate în anumite condiții, reducerea posibilităților statelor membre de a impune restricții în ceea ce privește utilizarea vehiculelor închiriate necesită o modificare a directivei, care se poate realiza doar la nivelul UE.

(2) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității deoarece propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru rezolvarea problemelor identificate.

Art. 2 - Senatul României solicită Comisiei Europene:

(1) Clarificarea modificărilor din propunere, în sensul interpretării lor ca o aliniere a posibilității folosirii de către un operator de transport a vehiculelor deținute prin contract de închiriere în aceleași condiții ca și vehiculele deținute în proprietate;

(2) Clarificarea posibilității utilizării de către un operator de transport național a unor vehicule închiriate înmatriculate și în alte state membre pentru transportul rutier național și internațional;

(3) Clarificarea și, după caz, reformularea dispozițiilor care ar putea crea dificultăți semnificative pentru autoritățile de control. Principalele obstacole semnalate din perspectiva aplicării noilor dispoziții vizează:

a) dificultăți în procesul de identificare corectă a autovehiculului și deținătorului său, de stabilire în practică a existenței/inexistenței înmatriculării efective a acestor vehicule, de verificare a respectării condițiilor tehnice și de admisibilitate în traficul internațional, precum și de sancționarea încălcării normelor rutiere la nivel național și punerii în aplicare a Directivei 2015/413/UE, având în vedere diferitele tipuri de înmatriculări existente la nivelul statelor membre (temporară, provizorie, de garaj etc.), calitatea uneori îndoielnică a documentelor prezentate la control, imposibilitatea de a recurge la bazele de date și rețelele de cooperare instituite la nivel U.E. (EUCARIS/PRADO) pentru a se putea identifica speciamentele agreate ale certificatelor și plăcuțelor de înmatriculare emise cu caracter provizoriu, temporar, de garaj de către statele membre;

b) identificarea unor modalități concrete prin care să se poată constata efectiv respectarea de către operatori a termenului de 4 luni într-un an calendaristic;

(4) Creșterea eficienței Registrului Electronic European al Operatorilor de Transport Rutier (ERRU) care în prezent nu funcționează la parametri optimi (o serie de state membre nu sunt încă nici măcar interconectate la ERRU);

(5) Analizarea cu atenție a avantajelor și dezavantajelor închirierii vehiculelor din orice stat membru și utilizarea lor în celelalte state membre, ce ar putea favoriza ca întreprinderile care efectuează transport cu vehicule închiriate să urmărească să aibă costuri cât mai mici prin închirierea la prețuri minime a unor vehicule cu vechime foarte mare în circulație, ceea ce ar genera efecte negative, contrare celor indicate de COM în evaluarea de impact (posibilul impact pozitiv al noilor reglementări asupra siguranței rutiere și mediului).

Art. 3- 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..... septembrie 2017, cu respectarea prevederilor art.76 alin(2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României

Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind Propunerea de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele
grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

COM(2017) 275 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (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/469/20.09.2017.

Senatul adoptă prezenta Hotărâre:

Art. 1 - **Senatul României:**

(1) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității deoarece UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Cu toate acestea, o adaptare a normelor existente poate fi realizată numai de Uniune. Extinderea normelor UE la alte categorii de vehicule este justificată de impactul acestora asupra problemelor care există la nivelul UE și la nivel mondial. În privința autoturismelor, a microbuzelor și a camionetelor, această includere ar contribui în special la prevenirea riscului ca statele membre să trateze în mod inegal utilizatorii ocazionali sau vehiculele înmatriculate în străinătate.

(2) Consideră că propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității având în vedere faptul că măsurile propuse contribuie doar la atingerea obiectivelor stabilite, în special la aplicarea în mod consecvent a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, și nu depășesc ceea ce este necesar în acest scop. Extinderea domeniului de aplicare dincolo de VGM-

uri este necesară pentru a se asigura aplicarea unor norme coerente în cazul tuturor vehiculelor rutiere și pentru a se putea soluționa problemele care nu sunt legate doar sau în principal de traficul de VGM (degradarea calității infrastructurii, emisiile ridicate de CO2 din transportul rutier, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestiunea traficului sau discriminarea utilizatorilor străini). Propunerea nu impune aplicarea de taxe rutiere de către statele membre, ci armonizează modul în care aceste taxe ar trebui aplicate la nivelul întregii Uniuni. De asemenea, ea nu presupune nicio creștere a nivelului taxelor existente.

Art. 2 - Senatul României solicită Comisiei Europene:

(1) Introducerea unei noi definiții privind «vehiculul de marfă» după cum urmează: «vehicul de marfă» înseamnă orice vehicul utilizat pentru transportul de mărfuri, vehicule specializate (ex. autobetoniere, automacarale), vehicule destinate prin construcție pentru transportul simultan de persoane și marfă în compartimente separate precum și orice alt vehicul care nu este destinat exclusiv transportului de persoane;

(2) Schimbarea sintagmei «călători» din cuprinsul traducerii în limba română a proiectului de directivă cu sintagma «persoane» (traducerea corectă a cuvântului «passenger» în cazul acesta este «persoane»);

(3) Modificarea și completarea definiției «autoturismului» la punctul 20 al Articolului 2 după cum urmează: «autoturism» înseamnă un vehicul destinat transportului de cel mult opt persoane, în afară de conducătorul auto și autorulotele;

(4) Completarea Articolului 7 alin. (2) astfel încât aplicarea taxelor de utilizare și de trecere să fie posibilă numai pe drumuri de importanță națională. Totodată, este oportună completarea paragrafului cu mențiuni din care să reiasă că nu este posibilă aplicarea de taxe de utilizare și de trecere pe drumuri secundare, cum ar fi drumurile locale și forestiere.

(5) Inserarea în cadrul Articolului 7 a unui text din care să reiasă foarte clar faptul că un stat membru poate aplica taxe de utilizare sau taxe de trecere pe infrastructuri finalizate cu mai mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, fără a fi posibilă recuperarea costurilor de construcție.

(6) Completarea Articolului 7c, alineatul (5), următoarea derogare:
Un stat membru poate deroga până la 31 decembrie 2023 de la cerința de a aplica taxa bazată pe costurile externe în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

(i) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;
(ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;

(7) Completarea Articolului 7ga, alineatul (2), cu următoarea derogare:
Un stat membru poate deroga până la 31 decembrie 2027 de la cerința de a aplica taxa bazată pe costurile externe în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

(i) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;
(ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;

(8) Inserarea în Articolul 7ga alineatul 11, lit. (a) a unui text care să prevadă că statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24 atât la punctele de frontieră cât și în interiorul țării, în care plata să se poată face prin cel puțin două metode de plată, numerar și card, și să nu fie impusă plata doar la frontieră, locul de achiziție fiind lăsat la alegerea utilizatorului.

(9) Modificarea Articolului 7j după cum urmează:

(a) la alineatul (1), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită utilizatorilor rutieri să plătească taxe de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.

Statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24 atât la punctele de frontieră cât și în interiorul țării, astfel încât să fie asigurate cel puțin două metode de plată, numerar și card și să nu fie impusă plata la frontieră, locul de achiziție fiind la alegerea utilizatorului.”;

(10) Completarea Anexei IIIb "VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE", la alineatul (e), cu titlul „Combinatii de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)” prin introducerea categoriilor de vehicule „3+1 axe”, „2+4 axe” și modificarea categoriei de vehicule „8 sau 9 axe” în „cel puțin 8 axe”.

Art. 3 - 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..... septembrie 2017, cu respectarea prevederilor art.76 alin(2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului

Călin POPESCU – TĂRICEANU

București, septembrie 2017

Nr.



Parlamentul României
Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr. LXIV
Data 20.09.2017

SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 601
Data 21.09.2017

RAPORT

la

Propunerea de DIRECTIVĂ A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2011/16/UE în ceea ce privește schimbul automat obligatoriu de informații în domeniul fiscal în legătură cu modalitățile transfrontaliere raportabile COM(2017) 335 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii de DIRECTIVĂ A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2011/16/UE în ceea ce privește schimbul automat obligatoriu de informații în domeniul fiscal în legătură cu modalitățile transfrontaliere raportabile - COM(2017) 335 final.**

În cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost doamna senator **Gabriela CREȚU**.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Externe și ai Ministerului Finanțelor Publice.

Au fost analizate procesele-verbale ale Comisiei economice, industriei și servicii, Comisiei pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia pentru dezvoltare și strategie economică.

Articolul 115 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene constituie temeiul juridic pentru inițiative legislative în domeniul impozitării directe. Cu toate că nu se face nicio trimitere explicită la impozitarea directă, articolul 115 se referă la directivele vizând armonizarea legislațiilor naționale întrucât acestea afectează direct instituirea sau funcționarea pieței interne. Pentru ca această condiție să fie îndeplinită, este necesar ca propunerile de legislație a UE în domeniul impozitării directe să aibă ca scop rectificarea neconcordanțelor existente în funcționarea pieței interne. Lipsa transparenței facilitează activitățile anumitor intermediari care sunt implicați în promovarea și vânzarea de modalități de planificare fiscală agresivă cu implicații transfrontaliere. În consecință, statele membre suferă de pe urma transferului de profituri, care în caz contrar ar fi generate și ar deveni imposibile pe teritoriul lor, către jurisdicții care aplică o impozitare redusă și, deseori, se confruntă cu erodarea bazelor lor fiscale. În plus, o astfel de situație conduce la condiții de concurență fiscală neloială împotriva întreprinderilor care refuză să se angajeze în astfel de activități ilegale. Rezultatul final este denaturarea funcționării pieței interne. În concluzie, o asemenea situație poate fi tratată numai prin intermediul unei abordări uniforme destinate să îmbunătățească funcționarea pieței interne, astfel cum se prevede la articolul 115 TFUE.

Prin propunerea de modificare a Directivei 2011/16/UE, Comisia răspunde solicitării Parlamentului European de a înăspri măsurile împotriva intermediarilor care contribuie la dezvoltarea metodelor de evaziune fiscală, precum și solicitării statelor membre de a avea în vedere constatările activității OCDE cu privire la Acțiunea 12 care se referă la combaterea erodării bazei impozabile și a transferului profiturilor. Propunerea are ca obiect extinderea domeniului de aplicare al directivei prin introducerea unui regim de informare obligatorie cu privire la modalitățile de planificare fiscală agresivă în vederea creșterii transparenței.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității** deoarece experiența arată că dispozițiile naționale menite să combată planificarea fiscală agresivă nu pot fi pe deplin eficace. Acest lucru se datorează faptului că un număr semnificativ de structuri concepute pentru a evita impozitele au o dimensiune transfrontalieră, în contextul în care capitalul și persoanele sunt de asemenea din ce în ce mai mobile, mai ales în cadrul unei piețe integrate cum este piața internă a UE. Necesitatea unei acțiuni colective la nivelul UE pentru a îmbunătăți situația actuală a devenit evidentă și poate completa în mod util inițiativele existente în acest domeniu, în special în contextul DAC. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât instrumentele existente la nivel național s-au dovedit a fi numai parțial eficace în ceea ce privește sporirea transparenței.

Mai mult, acțiunea la nivelul UE în ceea ce privește comunicarea informațiilor ar aduce o valoare adăugată, față de inițiativele individuale ale statelor membre în acest domeniu. Aceasta se datorează faptului că, mai ales atunci când este însoțită de un schimb de informații, comunicarea informațiilor cu privire la modalitățile de planificare fiscală potențial agresivă va permite administrațiilor fiscale să obțină o imagine completă a impactului tranzacțiilor transfrontaliere asupra bazei de impozitare generale. Astfel, UE se găsește într-o poziție mai bună decât orice stat membru individual în ceea ce privește asigurarea eficacității și integralității sistemului de schimb de informații.

De asemenea, **propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității** deoarece răspunsul politic propus se limitează la abordarea modalităților de planificare fiscală potențial agresivă care implică un element transfrontalier. Având în vedere faptul că denaturările identificate în ceea ce privește funcționarea pieței interne se extind de obicei dincolo de granițele unui singur stat membru, limitarea normelor comune la situațiile transfrontaliere din UE reprezintă minimumul necesar pentru abordarea problemelor într-un mod eficace.

(2) **Se apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea creării unei piețe unice mai aprofundate și mai echitabile și promovarea unui sistem fiscal mai echitabil.** Sporirea transparenței este un pilon principal al strategiei de combatere a evitării obligațiilor fiscale și a evaziunii fiscale, iar schimbul de informații între administrațiile fiscale este esențial pentru a le furniza acestora informațiile necesare în vederea realizării cu eficiență a sarcinilor care le revin.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unui **Raport la COM(2017) 335 final.**

Comisia pentru afaceri europene **supune Plenului Senatului, spre dezbatere și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Raportului**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE,
Senator **Gabriela CREȚU**

SECRETAR,
Senator **Cătălin Dumitru TOMA**



Parlamentul României
Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr. LXII 692
Data 20.08.2014

SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 600
Data 21.09.2014

RAPORT

la

Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1095/2010 de instituire a Autorității europene de supraveghere (Autoritatea europeană pentru valori mobiliare și piețe) și a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 în ceea ce privește procedurile și autoritățile implicate în autorizarea contrapărților centrale și cerințele pentru recunoașterea contrapărților centrale din țări terțe
COM (2017) 331 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1095/2010 de instituire a Autorității europene de supraveghere (Autoritatea europeană pentru valori mobiliare și piețe) și a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 în ceea ce privește procedurile și autoritățile implicate în autorizarea contrapărților centrale și cerințele pentru recunoașterea contrapărților centrale din țări terțe - COM (2017) 331 final.**

În cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost doamna senator Gabriela CREȚU.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Externe, ai Autorității de Supraveghere Financiară, ai Băncii Naționale și ai Ministerului Finanțelor Publice.

Au fost analizate procesele-verbale ale Comisiei economice, industriei și servicii, Comisiei pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia pentru dezvoltare și strategie economică.

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 114 din TFUE, care este temeiul juridic al Regulamentului privind infrastructura pieței europene și al Regulamentului privind ESMA. Analiza realizată în cadrul raportului de evaluare a impactului identifică elementele din EMIR care trebuie modificate pentru a consolida stabilitatea generală a sistemului financiar al UE și a reduce și mai mult probabilitatea deja scăzută (dar cu un impact extrem de puternic) a unui risc de intrare în dificultate majoră a unei CPC, menținând în același timp costurile la un nivel minim pentru participanții la piață. Numai colegiitorii au competența de a efectua modificările necesare. Modificările la Regulamentul privind ESMA sunt necesare pentru a crea sesiunea executivă pentru CPC, căreia i se atribuie sarcini importante în temeiul EMIR.

Comisia propune prin documentul lansat o abordare pan-Europeană a supravegherii contrapărților centrale ale UE, pentru a asigura o convergență sporită a supravegherii și a accelera anumite proceduri. Este urmărită, de asemenea, o cooperare mai strânsă între autoritățile de supraveghere și băncile centrale responsabile pentru monedele UE.

Pentru CPC din afara UE, propunerea se bazează pe dispozițiile existente privind țările terțe în cadrul EMIR și urmărește ca procesul de recunoaștere și supraveghere a CPC-urilor din țările terțe să fie mai riguros pentru cele care au o importanță sistemică pentru UE. Obiectivul este de a aborda provocările importante în ceea ce privește compensarea instrumentelor derivate pe măsură ce amploarea și importanța acestora cresc și să țină cont de rolul CPC-urilor din țările terțe în compensarea instrumentelor financiare relevante pentru stabilitatea financiară a UE.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității** deoarece EMIR este un regulament obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Dispozițiile EMIR stabilesc cadrul de supraveghere care se aplică CPC stabilite atât în UE, cât și în țări terțe care asigură servicii de compensare membrilor compensatori sau locurilor de tranzacționare stabilite în UE. În temeiul EMIR, statul membru în care este stabilită CPC joacă un rol major în mecanismele de supraveghere. Cu toate acestea, statele membre și autoritățile naționale de supraveghere nu pot soluționa în mod unilateral riscurile sistemice generate de un nivel ridicat de integrare și interconectare a CPC-urilor, care își desfășoară activitatea la nivel transfrontalier, în afara domeniului de aplicare al jurisdicțiilor naționale. Astfel, obiectivele EMIR de îmbunătățire a siguranței și a eficienței CPC prin stabilirea unor cerințe uniforme privind desfășurarea activităților acestora nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre individuale, ci, având în vedere amploarea acțiunilor, ele pot fi realizate mai bine la nivelul UE, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din TFUE.

De asemenea, **propunerea de Regulament respectă principiul proporționalității** deoarece propunerea vizează să asigure faptul că mecanismele de supraveghere prevăzute de EMIR îndeplinesc obiectivul de reducere a riscului sistemic pe piețele instrumentelor derivate într-un mod mai proporțional și mai eficace, la un cost minim pentru participanții la piață. Propunerea stabilește un cadru simplificat de supraveghere a CPC autorizate la nivelul UE, clarificând rolurile și responsabilitățile tuturor diverselor autorități și instituții implicate la nivel național și la nivelul UE. În același timp, propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivul prevăzut de EMIR de a reduce riscul sistemic, prin stabilirea unor criterii transparente și obiective, care permit identificarea, monitorizarea și atenuarea riscurilor pe care le presupune o CPC dintr-o țară terță la adresa stabilității financiare a UE.

(2) **Se apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea finalizării Uniunii piețelor de capital și transformarea lor într-un sistem mai eficace și mai consecvent în materie de supraveghere a CPC, în interesul unei integrări sporite a pieței, al stabilității financiare și al unor condiții de concurență echitabile.**

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unui **Raport la COM(2017) 331 final.**

Comisia pentru afaceri europene **supune Plenului Senatului, spre dezbatere și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Raportului**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PRESEDINTE
Senator Gabriela CREȚU

SECRETAR
Senator Cătălin Dumitru TOMA



Parlamentul României

Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI	
Comisia pentru Afaceri Europene	
Nr. LXIV	440
Data	20.05.2019

SENATUL ROMÂNIEI	
Nr. XXXVII	198
Data	21.09.2019

RAPORT

la

Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor
COM(2017) 277 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor - COM(2017) 277 final.**

În cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost domnul senator Radu Ștefan OPREA.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, precum și reprezentanți ai patronatelor din transporturi.

Au fost analizate avizele Comisiei pentru transporturi și energie, Comisiei economice, industriei și servicii, Comisiei pentru dezvoltare și strategie economică, precum și Comisiei pentru muncă, familie și protecție socială.

Prezenta propunere modifică Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și, prin urmare, are același temel juridic, și anume articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Propunerea de Regulament face parte dintr-o mai amplă revizuire în curs a legislației rutiere din Uniune. Aceasta este strâns legată de inițiativa de îmbunătățire a controlului aplicării normelor privind perioadele de conducere și de repaus și de stabilire a unor criterii specifice sectorului pentru detașarea lucrătorilor din transportul rutier. Propunerea este, de asemenea, strâns legată de revizuirea în curs a normelor de piață cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier [Regulamentul (CE) nr. 1071/2009], accesul la piața transportului internațional de mărfuri [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] și accesul la piața transportului internațional de călători [Regulamentul (CE) nr. 1073/2009]. Propunerea contribuie la două dintre prioritățile actualei Comisii, și anume crearea unei „piețe interne mai profunde și mai echitabile” și „locuri de muncă, creștere economică și investiții”. Ea este în concordanță cu acțiunile menite să combată inechitatea socială și concurența neloială și să creeze un cadru social pentru noi oportunități de angajare și condiții comerciale echitabile.

Dispozițiile prezentei propuneri privind perioada de repaus săptămânal sunt menite să crească flexibilitatea pentru operatori, permițând în același timp menținerea unor perioade adecvate de repaus pentru lucrători și favorizând posibilitatea repausului la domiciliu sau într-un spațiu de cazare adecvat.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității** deoarece lacunele din legislația actuală fac ca statele membre să transpună și să aplice diferit normele sociale ale UE, justificându-se, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul Uniunii.

Propunerea de Regulament 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, sarcini administrative suplimentare ce nu pot fi îndeplinite eficient de autoritățile de control, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport;

(2) **Se apreciază și se susțin eforturile Comisiei de:**

- 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);

- 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 solicită Comisiei Europene:**

1. Clarificarea și reevaluarea restricțiilor referitoare la efectuarea odihnei șoferilor în cabina auto din cauză faptului că statele membre nu dețin suficiente parcări securizate, iar această propunere a Comisiei va conduce la creșterea costurilor transportatorilor și scăderea flexibilității operațiunilor de transport. Totodată, este necesară clarificarea termenilor folosiți pentru descrierea cazării corespunzătoare și a facilităților adecvate, în forma prezentă lăsându-se loc la interpretări și provocându-se dificultăți de implementare (spre exemplu, anumite state membre ar putea aprecia ca inadecvate anumite locuri de cazare, în timp ce alte state membre le-ar aprecia ca adecvate). Textul este neclar și sub aspectul documentelor care trebuie prezentate pentru a se putea face dovada efectuării odihnei săptămânale normale într-o anumită locație (de exemplu în situația în care operatorul de transport deține o proprietate în zonă sau în situația în care conducătorul auto efectuează odihna săptămânală normală într-o locație privată aleasă de acesta);

2. Reevaluarea propunerii privind obligativitatea întoarcerii acasă a conducătorilor auto la 3 săptămâni deoarece este împotriva drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, această propunere impunând, de facto, restricții privind libera circulație a persoanelor. De exemplu, conducătorul auto are dreptul de a dispune de timpul său liber la rude sau prieteni, în orice altă locație din Uniunea Europeană decât acasă. De asemenea, această modificare va avea un impact negativ și pentru autoritățile de control, întrucât va fi foarte dificil de verificat conformarea și de probat încălcarea acesteia. Stabilirea unei astfel de obligații, fără a indica în mod expres și clar cum poate fi făcută dovada efectuării perioadei de odihnă săptămânală normală acasă (ex. nu este clar cum poate face dovada o întreprindere de transport că s-a organizat astfel încât un conducător auto să se poată întoarce acasă, în situația în care respectivul conducător auto nu dorește și chiar consideră obositoare pentru el întoarcerea acasă la 3



SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr. LXII / 444
Data 20.02.2017

Parlamentul României

Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 605
Data 22.09.2017

RAPORT

la

**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**

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii 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 cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost domnul senator Radu Ștefan OPREA.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, precum și reprezentanți ai patronatelor din transporturi.

Au fost analizate avizele Comisiei pentru transporturi și energie, Comisiei economice, industriei și servicii, Comisiei pentru dezvoltare și strategie economică, precum și Comisiei pentru muncă, familie și protecție socială.

Prezenta propunere modifică Directiva 2006/22/CE și stabilește norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor în raport cu Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE. Directiva 2006/22/CE se bazează pe actualul articol 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Această propunere de Directivă face parte dintr-o mai amplă revizuire în curs a legislației rutiere a Uniunii legată de îmbunătățirea clarității și a caracterului adecvat al normelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și al celor referitoare la utilizarea tahografului prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 165/2014. De asemenea, propunerea este legată de revizuirea în curs a normelor de piață privind accesul la ocupația de operator de transport rutier [Regulamentul (CE) nr. 1071/2009], accesul la piața transportului internațional de mărfuri [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] și accesul la piața transportului internațional de călători [Regulamentul (CE) nr. 1073/2009].

Propunerea este în concordanță cu acțiunile menite să combată inechitatea socială și concurența neloială și să creeze un cadru social pentru noi oportunități de angajare și condiții comerciale echitabile. Unul dintre scopurile propunerii este de a asigura condiții

săptămâni) și în ce condiții poate fi constatată încălcarea acestei obligații, va determina în mod cert o aplicare neunitară de către autoritățile de control ale state membre, costuri de conformare excesive și posibile abuzuri din partea unor autorități de control. Nu în ultimul rând, este evident faptul că operatorii de transport rutier din statele membre UE periferice sunt dezavantajați de faptul că vor suporta costuri mai mari pentru întoarcerea conducătorului auto, din cauza distanțelor mai mari de parcurs.

3. Reevaluarea creșterii perioadei de referință la patru săptămâni consecutive, în legătură cu efectuarea perioadelor de odihnă săptămânală, deoarece duce la reducerea timpului de conducere în decursul unei luni, fapt care va afecta eficiența activităților desfășurate de către operatorii de transport rutier și, implicit la costuri suplimentare pentru aceștia, prin necesitatea angajării unui alt conducător auto.

4. Înlocuirea sintagmei „traseu” din cuprinsul articolului 35, alin. 2, lit. (a) și (b) cu sintagma „începutul zilei de lucru”, respectiv „sfârșitul zilei de lucru” (înlocuirea sintagmei start/end of the journey cu start/end of the working day), deoarece traseul poate să dureze mai multe zile; aceste modificări se impun în special pentru a aplica în bune condiții prevederile privind modul în care un conducător auto poate să-și continue călătoria în caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al carteii tahograf.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți și o abținere (doamna senator Gabriela Crețu, președintă), formularea unei **Opinii la COM(2017) 277 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

Comisia pentru afaceri europene supune **Plenului Senatului, spre dezbateră și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE,
Senator Gabriela CREȚU

SECRETAR,
Senator Cătălin Dumitru TOMA

decente de muncă și o protecție socială adecvată în conformitate cu obiectivelor Agendei sociale a Comisiei și inițiativa privind crearea unui pilon european al drepturilor sociale.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) Se 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.

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 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 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) 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 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) Se apreciază și se susțin eforturile Comisiei de:

- 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);

- 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 solicită Comisiei Europene:

1. 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;

2. 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;

3. 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;

4. 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;

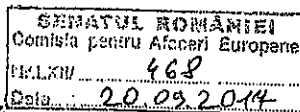
5. Clarificarea tipurilor de transport avute în vedere de propunerea prezentă de reglementare, luând în considerare menționarea transportului de pasageri, ca tip de servicii de transport acoperit, precum și situația specifică a tranzitului.

În urma dezbaterei, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți și o abținere (doamna senator Gabriela Crețu, președintă), formularea unei **Opinii la COM(2017) 278 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

Comisia pentru afaceri europene **supune Plenului Senatului, spre dezbatere și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PRESEDINTE,
Senator Gabriela CREȚU

SECRETAR,
Senator Cătălin Dumitru TOMA



SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 196
Data 21.09.2017

Parlamentul României
Senat
Comisia pentru Afaceri Europene

SAB
CS

RAPORT

la

Propunerea de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri COM(2017) 282 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri - COM(2017) 282 final.**

În cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost domnul senator Radu Ștefan OPREA.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe și ai Ministerului Finanțelor Publice, precum și reprezentanți ai patronatelor din transporturi.

Au fost analizate avizul Comisiei pentru transporturi și energie și fișa de sinteză a Serviciului pentru afaceri europene.

Temeiul juridic al prezentei directive îl constituie articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Propunerea face parte dintr-o amplă revizuire în curs a legislației rutiere din Uniunea Europeană, mai exact din Pachetul de inițiative "Europa în mișcare", lansat de Comisia Europeană în 31 mai a.c. Obiectivele principale ale modificărilor propuse sunt crearea unui cadru legislativ uniform privind utilizarea vehiculelor închiriate; crearea posibilității pentru operatorii de transport rutier de a-și desfășura activitățile pe teritoriul UE în cel mai eficient mod posibil; sprijinirea reducerii impactului negativ social și de mediu în sectorul transporturilor.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității** deoarece transportul rutier are o dimensiune internațională tot mai puternică. Proportia activității de transport rutier de marfă internațional din activitatea totală de transport rutier de marfă în UE-28 a crescut de la aproximativ 28% în 2000 la aproape 36% în 2014. În aceste condiții numai UE poate furniza un cadru juridic uniform pentru piața internă din ce în ce mai integrată a serviciilor de transport rutier. În plus, deoarece directiva actuală permite statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate în anumite condiții, reducerea posibilităților statelor membre de a impune restricții în ceea ce privește utilizarea vehiculelor închiriate necesită o modificare a directivei, care se poate realiza doar la nivelul UE.

De asemenea, propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității deoarece propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru rezolvarea problemelor identificate.

(2) Se solicită Comisiei Europene:

a) Clarificarea modificărilor din propunere, în sensul interpretării lor ca o aliniere a posibilității folosirii de către un operator de transport a vehiculelor deținute prin contract de închiriere în aceleași condiții ca și vehiculele deținute în proprietate;

b) Clarificarea posibilității utilizării de către un operator de transport național a unor vehicule închiriate înmatriculate și în alte state membre pentru transportul rutier național și internațional;

c) Clarificarea și, după caz, reformularea dispozițiilor care ar putea crea dificultăți semnificative pentru autoritățile de control. Principalele obstacole semnalate din perspectiva aplicării noilor dispoziții vizează:

- dificultăți în procesul de identificare corectă a autovehiculului și deținătorului său, de stabilire în practică a existenței/inexistenței înmatriculării efective a acestor vehicule, de verificare a respectării condițiilor tehnice și de admisibilitate în traficul internațional, precum și de sancționarea încălcării normelor rutiere la nivel național și punerii în aplicare a Directivei 2015/413/UE, având în vedere diferitele tipuri de înmatriculări existente la nivelul statelor membre (temporară, provizorie, de garaj etc.), calitatea uneori îndoielnică a documentelor prezentate la control, imposibilitatea de a recurge la bazele de date și rețelele de cooperare instituite la nivel U.E. (EUCARIS/PRADO) pentru a se putea identifica speciilele agreate ale certificatelor și plăcuțelor de înmatriculare emise cu caracter provizoriu, temporar, de garaj de către statele membre;

- identificarea unor modalități concrete prin care să se poată constata efectiv respectarea de către operatori a termenului de 4 luni într-un an calendaristic;

d) Creșterea eficienței Registrului Electronic European al Operatorilor de Transport Rutier (ERRU) care în prezent nu funcționează la parametri optimi (o serie de state membre nu sunt încă nici măcar interconectate la ERRU);

e) Analizarea cu atenție a avantajelor și dezavantajelor închirierii vehiculelor din orice stat membru și utilizarea lor în celelalte state membre, ce ar putea favoriza ca întreprinderile care efectuează transport cu vehicule închiriate să urmărească să aibă costuri cât mai mici prin închirierea la prețuri minime a unor vehicule cu vechime foarte mare în circulație, ceea ce ar genera efecte negative, contrare celor indicate de COM în evaluarea de impact (posibilul impact pozitiv al noilor reglementări asupra siguranței rutiere și mediului).

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unei **Opinii la COM(2017) 282 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

Comisia pentru afaceri europene supune **Plenului Senatului, spre dezbateră și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE
Senator Gabriela CREȚU

SECRETAR
Senator Cătălin Dumitru TOMA

Întocmit: Sorina BOBOCEA, consilier CAE



SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr. LXIII 469
Data 20.09.2017

SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 598
Data 21.09.2017

Parlamentul României
Senat
Comisia pentru Afaceri Europene

SAE
G

RAPORT la

Propunerea de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri COM(2017) 275 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr. 2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Propunerii de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri - COM(2017) 275 final.**

În cadrul Comisiei pentru afaceri europene, raportor a fost domnul senator Radu Ștefan OPREA.

La lucrările Comisiei din data de 20 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe și ai Ministerului Finanțelor Publice, precum și reprezentanți ai patronatelor din transporturi.

Au fost analizate avizele Comisiei pentru transporturi și energie, Comisiei economice, industriei și servicii, Comisiei pentru dezvoltare și strategie economică, precum și fișa de sinteză a Serviciului pentru afaceri europene.

Temeiul juridic al Directivei 1999/62/CE este constituit din articolele 71 și 93 din Tratatul CE (în prezent articolele 91 și 113). Dispozițiile directivei care sunt afectate de prezenta propunere se referă la taxele de trecere și la taxele de utilizare, domeniu în care se aplică articolul 91 din TFUE.

Prezenta inițiativă are ca scop soluționarea deficiențelor legislației existente (Directiva 1999/62/CE), și anume o mai bună realizare a obiectivelor legislației. Termenii propuși ar simplifica anumite dispoziții din directivă, prin eliminarea variației taxelor de trecere bazate pe clasa de emisie Euro, ale căror beneficii scad în prezent cu rapiditate, și prin eliminarea cerințelor greoaie de notificare, în special a celor legate de taxarea costurilor externe. În plus, se propune includerea autobuzelor, a autoturismelor și a camionetelor în domeniul de aplicare al directivei, asigurându-se astfel o tarifară mai consecventă a utilizării infrastructurii la nivelul întregului sector al transportului rutier. Dat fiind aspectul emisiilor de CO₂ explicat mai sus, se propune, de asemenea, ca taxele de drum să reflecte aceste emisii.

Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” (consfătuit în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene) și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii. Pentru a facilita taxarea în funcție de distanță, legislația privind interoperabilitatea sistemelor de colectare electronică a taxelor rutiere este revizuită în paralel. Schimbările propuse sunt de asemenea în concordanță cu legislația de mediu referitoare la emisiile și la poluarea fonică produse de vehicule.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) Se consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității deoarece UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Cu toate acestea, o adaptare a normelor existente poate fi realizată numai de Uniune. Extinderea normelor UE la alte categorii de vehicule este justificată de impactul acestora asupra problemelor care există la nivelul UE și la nivel mondial. În privința autoturismelor, a microbuzelor și a camionetelor, această includere ar contribui în special la prevenirea riscului ca statele membre să trateze în mod inegal utilizatorii ocazionali sau vehiculele înmatriculate în străinătate.

De asemenea, propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității având în vedere faptul că măsurile propuse contribuie doar la atingerea obiectivelor stabilite, în special la aplicarea în mod consecvent a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, și nu depășesc ceea ce este necesar în acest scop. Extinderea domeniului de aplicare dincolo de VGM-uri este necesară pentru a se asigura aplicarea unor norme coerente în cazul tuturor vehiculelor rutiere și pentru a se putea soluționa problemele care nu sunt legate doar sau în principal de traficul de VGM (degradarea calității infrastructurii, emisiile ridicate de CO₂ din transportul rutier, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestionarea traficului sau discriminarea utilizatorilor străini). Propunerea nu impune aplicarea de taxe rutiere de către statele membre, ci armonizează modul în care aceste taxe ar trebui aplicate la nivelul întregii Uniuni. De asemenea, ea nu presupune nicio creștere a nivelului taxelor existente.

(2) Se solicită Comisiei Europene:

1. Introducerea unei noi definiții privind «vehiculul de marfă» după cum urmează: «vehicul de marfă» înseamnă orice vehicul utilizat pentru transportul de mărfuri, vehicule specializate (ex. autobetoniere, automacarale), vehicule destinate prin construcție pentru transportul simultan de persoane și marfă în compartimente separate precum și orice alt vehicul care nu este destinat exclusiv transportului de persoane;

2. Schimbarea sintagmei «călători» din cuprinsul traducerii în limba română a proiectului de directivă cu sintagma «persoane» (traducerea corectă a cuvântului «passenger» în cazul acesta este «persoane»);

3. Modificarea și completarea definiției «autoturismului» la punctul 20 al Articolului 2 după cum urmează: «autoturism» înseamnă un vehicul destinat transportului de cel mult opt persoane, în afară de conducătorul auto și autorulotele;

4. Completarea Articolului 7 alin. (2) astfel încât aplicarea taxelor de utilizare și de trecere să fie posibilă numai pe drumuri de importanță națională. Totodată, este oportună completarea paragrafului cu mențiuni din care să reiasă că nu este posibilă aplicarea de taxe de utilizare și de trecere pe drumuri secundare, cum ar fi drumurile locale și forestiere;

5. Inserarea în cadrul Articolului 7 a unui text din care să reiasă foarte clar faptul că un stat membru poate aplica taxe de utilizare sau taxe de trecere pe infrastructuri finalizate cu mai mult de 30 de ani înainte de 10 iunie 2008, fără a fi posibilă recuperarea costurilor de construcție;

6. Completarea Articolului 7c, alineatul (5), următoarea derogare:

Un stat membru poate deroga până la 31 decembrie 2023 de la cerința de a aplica taxa bazată pe costurile externe în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

(i) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;

(ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;

7. Completarea Articolului 7ga, alineatul (2), cu următoarea derogare:

Un stat membru poate deroga până la 31 decembrie 2027 de la cerința de a aplica taxa bazată pe costurile externe în cazul în care se aplică oricare dintre următoarele:

(i) această cerință ar compromite grav coerența sistemelor de taxare de pe teritoriul său;

(ii) nu ar fi practic din punct de vedere tehnic să se introducă astfel de diferențieri în sistemul de taxare în cauză;

8. Inserarea în Articolul 7ga alineatul 11, lit. (a) a unui text care să prevadă că statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24 atât la punctele de frontieră cât și în interiorul țării, în care plata să se poată face prin cel puțin două metode de plată, numerar și card, și să nu fie impusă plata doar la frontieră, locul de achiziție fiind lăsat la alegerea utilizatorului:

9. Modificarea Articolului 7j după cum urmează:

(a) la alineatul (1), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În acest scop, statele membre cooperează pentru a stabili metode care să permită utilizatorilor rutieri să plătească taxele de trecere și de utilizare 24 de ore din 24, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și în exteriorul statelor membre în care se aplică aceste taxe.

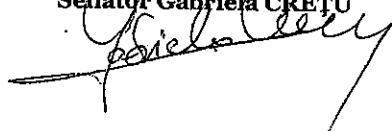
Statele membre sunt obligate să asigure puncte de vânzare 24 de ore din 24 atât la punctele de frontieră cât și în interiorul țării, astfel încât să fie asigurate cel puțin două metode de plată, numerar și card și să nu fie impusă plata la frontieră, locul de achiziție fiind la alegerea utilizatorului.”;

10. Completarea Anexei IIIb "VALORILE DE REFERINȚĂ ALE TAXEI BAZATE PE COSTURILE EXTERNE", la alineatul (e), cu titlul „Combinații de vehicule (vehicule articulate și autotrenuri)” prin introducerea categoriilor de vehicule „3+1 axe”, „2+4 axe” și modificarea categoriei de vehicule „8 sau 9 axe” în „cel puțin 8 axe”.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unei **Opinii la COM(2017) 275 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

Comisia pentru afaceri europene **supune Plenului Senatului, spre dezbateră și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei**, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2015, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE,
Senator Gabriela CRETU



SECRETAR,
Senator Cătălin Dumitru TOMA

