



Parlamentul României

Senat

PROIECT

## HOTĂRÂRE

privind Propunerea de Directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor

COM (2017) 276 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/588/13.09.2017,

**Senatul adoptă prezenta hotărâre:**

### Articolul 1

Senatul României apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea transportului cu emisii reduse și dezvoltarea serviciilor de taxare rutieră electronică interoperabile. Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii.

**Articolul 2**

Senatul României constată că Propunerea de Directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor respectă atât principiul subsidiarității, cât și al proporționalității.

**Articolul 3**

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 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi**

**COM (2017) 279 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/585/13.09.2017,

**Senatul adoptă prezenta h o t ă r ă r e:**

### Articolul 1

(1) Senatul României apreciază faptul că monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> poate contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> din transportul rutier.

(2) Senatul României atrage atenția asupra următoarelor:

a. Prezentul Regulamentul trebuie să aibă ca obiect numai monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub>, nu și a consumului de combustibil; acesta este de altfel și domeniul de aplicare pentru celelalte două acte normative, Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și Regulamentul (UE) nr. 510/2011.

b. Domeniul de aplicare trebuie corelat cu Regulamentul UE privind certificarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele adoptat recent; domeniul de aplicare respectiv se referă strict la autovehiculele N2 cu masa mai mare de 7 500 kg și

autovehiculele N3; celelalte categorii de vehicule vor trebui eliminate deci din domeniul de aplicare al Regulamentului.

### **Articolul 2**

Senatul României constată că Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO2 și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi respectă atât principiul subsidiarității, cât și al proporționalității.

### **Articolul 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 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare)**

COM (2017) 280 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/587/13.09.2017,

**Senatul adoptă prezenta hotărâre:**

### Articolul 1

(1) Senatul României apreciază faptul că inițiativa va promova concurența, permițând noilor operatori să intre pe piețele naționale de colectare electronică a taxelor rutiere care în trecut erau monopoliste; va reduce sarcinile de reglementare pentru industria transportului rutier, contribuind astfel la creșterea competitivității sale sectoriale; va contribui la atingerea obiectivelor pieței unice digitale și va facilita deplasările transfrontaliere, sprijinind astfel libera circulație a mărfurilor și a persoanelor.

(2) Senatul României solicită Comisiei Europene extinderea termenului de punere în aplicare de la 18 luni la 24 luni, în cadrul Articolul 12 aliniatul 1, precum și eliminarea cuvântului „immediately” din a doua propoziție (*They shall immediately communicate the text of those*

*measures...*) și se atrage atenția că acest cuvânt, de altfel, dintr-o eroare tehnică, nu se regăsește în traducerea Directivei în limba română.

### **Articolul 2**

Senatul României constată că Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) respectă atât principiul subsidiarității, cât și al proporționalității.

### **Articolul 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 Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de  
modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr.  
1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului

COM (2017) 281 final

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/586/13.09.2017,

**Senatul adoptă prezenta hotărâre:**

### Articolul 1

(1) Senatul României atrage atenția asupra faptului că modificarea cadrului legislativ european actual ar trebui să vizeze, în principal, clarificarea regulilor existente, care să asigure o abordare unitară pentru aplicarea acestora în statele membre și nu să introducă reguli noi, care să genereze costuri semnificative pentru conformare, atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru autoritățile de control. De exemplu, companiile „căsuță poștală” (*letterbox companies*) nu par a reprezenta un fenomen extins, motiv pentru care nu se justifică adoptarea unor măsuri noi, care să genereze sarcini administrative suplimentare. Detectarea unor astfel de companii se poate realiza și în prezent în baza prevederilor actuale referitoare la îndeplinirea condiției de a deține un sediu real și stabil, prin controale efective și eficiente. De asemenea, cabotajul ilegal are o pondere minoră în raport cu alte încălcări ale legislației specifice și nu reprezintă o problemă semnificativă care să justifice introducerea unor noi

restricții de acces la piață, pentru transportatorii nerezidenți. Ineficiența controalelor din anumite state membre trebuie combătută prin măsuri mai ample și coerente la nivelul acestora, care au identificat în parte ca problemă lipsa unui număr adecvat al personalului de control, nu prin impunerea unor restricții pentru transportatorii care acționează corect.

(2) Senatul României solicită Comisiei Europene:

- a) Păstrarea flexibilității unor operațiuni de transport și a condițiilor de acces la ocupație pentru sectorul sub 3,5 tone. Principalele cerințe care ar trebui avute în vedere pentru accesul la profesie ar fi buna reputație și competența profesională; impunerea respectării cerinței de capacitate financiară poate reprezenta o barieră pentru întreprinderile care dețin astfel de vehicule, având în vedere că acestea sunt folosite în general pentru operațiuni de transport pe distanțe mai scurte, cu un volum redus de mărfuri. CE trebuie să evalueze mai bine impactul acestor propuneri asupra operatorilor UE prin prisma competiției inegală a vehiculelor străine non-UE nereglementate din aceleași categorii, care sunt practic ca niște „autoturisme”, în lipsa unui regulament ONU aplicabil activității acestora în țările UE și non-UE;
- b) Reformularea textului (în special cel legat de sintagma „conturi anuale certificate”) privind dovada îndeplinirii cerinței de capacitate financiară, pentru claritate, din perspectiva aplicării acestuia față de întreprinderile nou înființate și de întreprinderile înființate în statele membre în care nu există obligația legală de certificare a conturilor anuale, precum și menținerea prevederilor actuale care prevăd polița de asigurare ca document acceptat de la o instituție financiară, pentru îndeplinirea cerinței de capacitate financiară;
- c) Eliminarea introducerii unui procent obligatoriu de verificări la cabotaj în trafic, pentru că ar crește nejustificat imobilizările/timpii de control în trafic, care ar trebuie să vizeze în primul rând siguranța rutieră. În plus, este foarte dificil de stabilit numărul total de operațiuni de cabotaj efectuate într-un an, iar identificarea acestora în cadrul controalelor efectuate în trafic se poate realiza numai în mod neprevăzut;
- d) Eliminarea reducerii perioadei actuale de 7 zile în care se pot efectua operațiuni de cabotaj, limitarea la 5 zile a perioadei nefiind susținută prin argumente solide în cuprinsul evaluării de impact și fiind clar în dezavantajul statelor membre periferice;
- e) Eliminarea introducerii cabotajului, Directivei detașării lucrătorilor și a legii aplicabile obligațiilor contractuale la încălcările care pot determina pierderea bunei reputații a operatorului de transport sau a managerului de transport, deoarece sunt măsuri disproporționate în raport cu gradul de pericol al faptei; astfel de încălcări nu pot fi asimilate încălcărilor care prezintă risc de vătămare corporală sau de deces. Pierderea bunei reputații a



operatorului de transport rutier trebuie să fie o măsură extremă, astfel încât lărgirea bazei de încălcări care pot determina pierderea bunei reputații reprezintă o altă măsură restrictivă.

f) Eliminarea introducerii în registrele electronice naționale și interconectarea acestora la nivelul UE (ERRU) a numărului de înmatriculare al vehiculelor, numărului angajaților și a oricăror alte informații comerciale (total active, datorii, capitaluri proprii, cifra de afaceri în cursul ultimilor doi ani), având în vedere că acest lucru conduce la proceduri administrative suplimentare, fiind o nouă povară pentru autorități și transportatorii rutieri, iar multe dintre aceste informații nu sunt relevante, deoarece o companie poate avea și alte activități decât transportul.

## **Articolul 2**

(1) Senatul României constată că Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului respectă principiul subsidiarității.

(2) Senatul României constată că Propunerea ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității, din cauză că necesitatea de clarificare a unor prevederi actuale nu trebuie să ducă la supra reglementare. Statele membre trebuie să poată stabili la nivel național, prin legislația de aplicare a regulamentelor UE, măsuri clare și eficiente pentru îndeplinirea de către întreprinderi a condițiilor generale de acces la ocupație și la piață; noul pachet legislativ propus nu trebuie să introducă obligații și sarcini administrative suplimentare pentru întreprinderi care, în fapt, pot reprezenta bariere pentru accesul acestora. De asemenea, unele dintre presupusele probleme identificate nu sunt susținute prin date și informații certe, care să stea la baza adoptării unor noi reguli și a unor măsuri mai restrictive, fapt ce afectează funcționarea pieței unice.

## **Articolul 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**

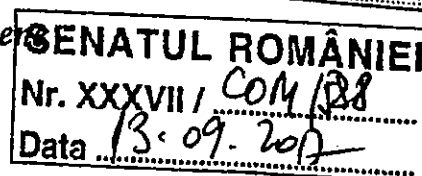
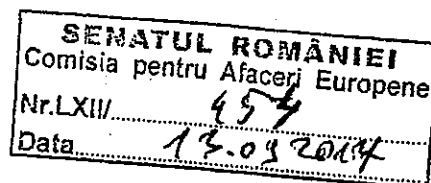
**București, ..... septembrie 2017**

**Nr. ....**



Parlamentul României  
Senat

Comisia pentru Afaceri Europene



RAPORT  
la

**Propunerea de DIRECTIVĂ A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor COM(2017) 276 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 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor - COM(2017) 276 final.**

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

La lucrările Comisiei din data de 6 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe și ai Ministerului Finanțelor Publice, precum și reprezentanți ai patronatelor și sindicatelor din transporturi.

A fost analizată 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 pe vehiculele grele de marfă, domeniu în care se aplică articolul 113 din TFUE.

Propunerea de Directivă are ca scop soluționarea deficiențelor capitolului II din Directiva 1999/62/CE, referitor la taxele pe vehiculele grele de marfă, iar modificarea propusă constă în reducerea treptată a valorilor minime, până la zero, mai precis cu 20% din valoarea minimă actuală în fiecare an, în cinci etape pe parcursul a cinci ani consecutivi. Intenția este de a se oferi un stimulent pentru trecerea la perceperea de taxe rutiere în funcție de distanță, și anume la aplicarea de taxe de trecere.

Inițiativa face parte din eforturile depuse de Comisie în vederea creării unei uniuni energetice și dintr-o serie de propuneri referitoare la transportul cu emisii reduse, incluzând revizuirea Regulamentelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor și camionetelor, propuneri privind certificarea și monitorizarea/raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale camioanelor și autobuzelor, precum și inițiative conexe în domeniul transportului rutier, în special referitoare la revizuirea legislației privind serviciile de taxare rutieră electronică interoperabile și a normelor care reglementează piața internă a transportului rutier de marfă și a serviciilor de transport cu autobuzul și cu autocarul. Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

**(1) Se consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității** deoarece reducerea treptată a valorilor minime existente fixate de Uniune poate fi realizată numai de Uniune. În absența unei intervenții din partea UE, statele membre ar fi obligate în continuare să aplice taxa minimă pe vehicul, chiar dacă au introdus sau intenționează să introducă un instrument mai adecvat pentru recuperarea costurilor infrastructurii, legat direct de utilizarea individuală a infrastructurii.

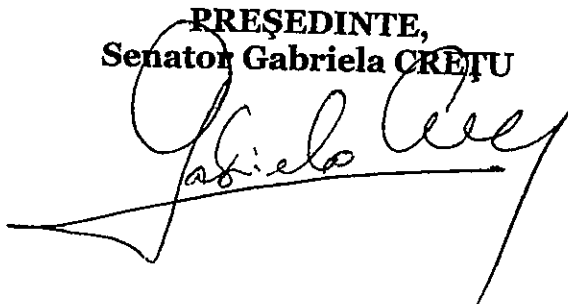
De asemenea, **propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității**, măsura propusă contribuind doar la atingerea obiectivelor stabilite, în special la aplicarea în mod consecvent a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, și nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.

**(2) Se apreciază eforturile depuse de Comisie în vederea transportului cu emisii reduse și dezvoltarea serviciilor de taxare rutieră electronică interoperabile.** Schimbările propuse concordă cu obiectivele stabilite de Cartea albă privind transporturile din 2011, care solicita trecerea la aplicarea deplină a principiului „poluatorul plătește” și a principiului „utilizatorul plătește”, pentru a se asigura o finanțare mai sustenabilă a transporturilor și a infrastructurii.

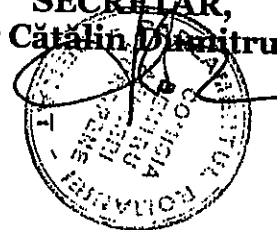
În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unui **Raport la COM(2017) 276 final.**

Comisia pentru afaceri europene **supune Plenului Senatului, spre dezbateră 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. LXIII / 455  
Data 13.09.2017

SENATUL ROMÂNIEI  
Nr. XXXVII / COM / 585  
Data 13.09.2017

RAPORT

la

**Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului  
privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub>  
și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi  
COM(2017) 279 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 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi - COM(2017) 279 final.**

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

La lucrările Comisiei din data de 6 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe și ai Ministerului Mediului, precum și reprezentanți ai patronatelor și sindicatelor 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 este dat de articolele 191 - 193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ce prevăd competențe ale UE în domeniul schimbărilor climatice și le precizează.

Prezenta propunere pune în aplicare comunicarea din 2014 cu privire la o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor grele. Strategia privind vehiculele grele a anunțat o măsură de punere în aplicare ce stabilește procedura de certificare a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele grele noi introduse pe piața UE, calculate cu instrumentul de simulare VECTO, precum și o propunere legislativă referitoare la monitorizarea și raportarea acestor emisii. De asemenea, prezenta propunere pune în aplicare Strategia europeană pe 2016 privind mobilitatea cu emisii scăzute, printre ale cărei obiective se numără reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transportului rutier până în 2050 cu cel puțin 60 % față de nivelurile din 1990 și reducerea drastică a emisiilor de poluanți ai aerului. În plus, prezenta propunere va facilita dezvoltarea unei metodologii pentru diferențierea taxelor de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele grele noi în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub>, sprijinind punerea în aplicare a revizuirii Directivei „Eurovigneta”.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității** datorită impactul transfrontalier al schimbărilor climatice și necesitatea de a garanta piețe unice ale combustibililor, vehiculelor și serviciilor de transport.

**De asemenea, propunerea de Regulament respectă principiul proporționalității** având în vedere faptul că este necesară, eforturile depuse fiind minime în comparație cu beneficiile potențiale ale transparenței pieței și disponibilitatea, pentru toate părțile interesate, a datelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de combustibil al vehiculelor grele.

(2) **Se apreciază faptul că** monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> poate contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> din transportul rutier.

(3) **Se atrage atenția asupra faptului că:**

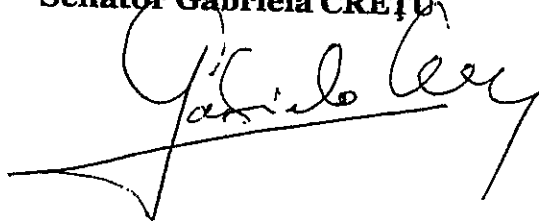
a. Prezentul Regulamentul trebuie să aibă ca obiect numai monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub>, nu și a consumului de combustibil; acesta este de altfel și domeniul de aplicare pentru celelalte două acte normative, Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și Regulamentul (UE) nr. 510/2011.

b. Domeniul de aplicare trebuie corelat cu Regulamentul UE privind certificarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil pentru vehiculele grele adoptat recent; domeniul de aplicare respectiv se referă strict la autovehiculele N2 cu masa mai mare de 7500 kg și autovehiculele N3; celelalte categorii de vehicule vor trebui eliminate deci din domeniul de aplicare al Regulamentului.

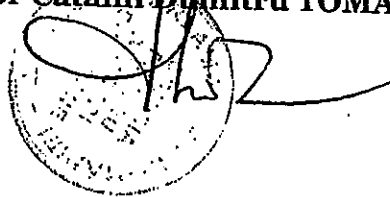
În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unei **Opinii la COM(2017) 279 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

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**





Parlamentul României  
Senat  
Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI  
Comisia pentru Afaceri Europene  
Nr. LXIII 456  
Data 13.09.2014

SENATUL ROMÂNIEI  
Nr. XXXVII / COM / 527  
Data 13.09.2014

## RAPORT

la

### Propunerea de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) COM(2017) 280 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** privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) - COM(2017) 280 final.

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

La lucrările Comisiei din data de 6 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, precum și reprezentanți ai patronatelor din transporturi.

Temeiul juridic al propunerii, la fel ca și în cazul directivei existente (2004/52/CE), este articolul 91 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Prezenta inițiativă este o reformare a unui act juridic existent (Directiva 2004/52/CE) și are scopul de a reflecta cu mai multă precizie rolurile diferitelor categorii de actori SETRE de pe piață care sunt, în prezent, definite numai în Decizia 2009/750/CE. Prin îmbunătățirea condițiilor-cadru pentru sistemele de taxare rutieră electronică, inițiativa va ajuta la definitivarea pieței interne și a pieței unice digitale. În special, aceasta va spori eficacitatea și eficiența propunerii de revizuire a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. În plus, inițiativa propune un cadru juridic pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră. La nivel operațional, dispozițiile relevante sunt conforme cu Directiva (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

(1) **Se consideră că propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității** deoarece privește aplicarea transfrontalieră a dispozițiilor în materie de taxare rutieră, o abordare pur interguvernamentală dovedindu-și limitele, dat fiind că s-a semnat doar un număr restrâns de acorduri bilaterale între statele membre. Numai UE este în măsură să pună în aplicare un sistem eficient de schimb de informații cu privire la contravenienții în materie de taxare rutieră între toate statele membre.

**De asemenea, propunerea de Directivă respectă principiul proporționalității** având în vedere faptul că în cadrul evaluării impactului au fost analizate și au fost respinse măsurile mai puțin proporționale, în speță armonizarea strictă a sistemelor de taxare rutieră electronică în UE.

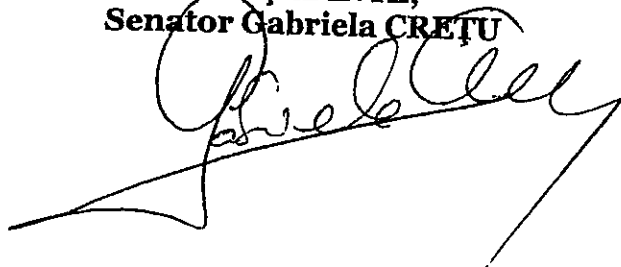
(2) **Se apreciază faptul că** inițiativa va promova concurența, permițând noilor operatori să intre pe piețele naționale de colectare electronică a taxelor rutiere care în trecut erau monopoliste, va reduce sarcinile de reglementare pentru industria transportului rutier, contribuind astfel la creșterea competitivității sale sectoriale, va contribui la atingerea obiectivelor pieței unice digitale și va facilita deplasările transfrontaliere sprijinind astfel libera circulație a mărfurilor și a persoanelor.

(3) **Se solicită Comisiei Europene** extinderea termenului de punere în aplicare de la 18 luni la 24 luni în cadrul Articolul 12 alineatul 1 precum și eliminarea cuvântului "immediately" din a doua propoziție (They shall immediately communicate the text of those measures...." **și se atrage atenția** că acest cuvânt, de altfel, dintr-o eroare tehnică, nu se regăsește în traducerea Directivei în limba română.

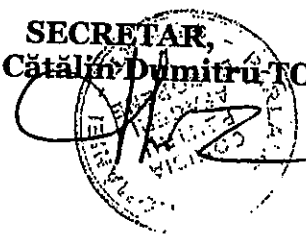
În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unei **Opinii la COM(2017) 280 final**, în conformitate cu observațiile de mai sus.

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**







Parlamentul României  
Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI  
Comisia pentru Afaceri Europene  
Nr. LXIII ..... 654  
Data ..... 13.09.2017

SENATUL ROMÂNIEI  
Nr. XXXVII / COM / 586  
Data ..... 13.09.2017

RAPORT  
la

**Propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL  
CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009  
și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea  
adaptării lor la evoluțiile sectorului  
COM(2017) 281 final**

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. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului - COM(2017) 281 final.**

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

La lucrările Comisiei din data de 6 septembrie 2017 au participat reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, precum și reprezentanți ai patronatelor și sindicatelor din transporturi.

Temeiul juridic al regulamentelor și al propunerii de modificare este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Acest articol furnizează temeiul pentru adoptarea unei legislații a UE de stabilire, îndeosebi: (i) a normelor comune aplicabile transporturilor internaționale efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre [articolul 91 alineatul (1) litera (a) din TFUE]; și (ii) a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transport în interiorul unui stat membru [articolul 91 alineatul (1) litera (b) din TFUE].

Prezenta propunere se înscrie în contextul mai larg al revizuirii în curs a legislației în domeniul transportului rutier. Ea este strâns legată de alte acte juridice existente cu privire la transportul rutier, în special de legislația socială din acest domeniu. Obiectivul său principal este de a îmbunătăți și mai mult piața unică a transportului rutier prin modificări menite să elimine cauzele discrepanțelor și de a asigura o mai bună aplicare a normelor. Prezenta propunere îndeplinește obiectivul REFIT prin mărirea eficienței și reducerea sarcinilor administrative și reglementare ale întreprinderilor.

În urma examinării, Comisia pentru afaceri europene formulează următoarele:

**(1) Se consideră că propunerea de Regulament respectă principiul subsidiarității** deoarece diferențele existente între practicile statelor membre și deficiențele în ceea ce privește asigurarea aplicării normelor au un impact negativ asupra funcționării pieței unice, sunt legate în mod intrinsec de deficiențele în materie de armonizare și, prin urmare, pot fi abordate în mod eficace numai la nivelul Uniunii.

**Propunerea ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității** din cauză că necesitatea de clarificare a unor prevederi actuale nu trebuie să ducă la supra reglementare. SM trebuie să poată stabili la nivel național, prin legislația de aplicare a regulamentelor UE, măsuri clare și eficiente pentru îndeplinirea de către întreprinderi a condițiilor generale de acces la ocupație și la piață; noul pachet legislativ propus nu trebuie să introducă obligații și sarcini administrative suplimentare pentru întreprinderi, care, în fapt, pot reprezenta bariere pentru accesul acestora. De asemenea, unele dintre presupusele probleme identificate nu sunt susținute prin date și informații certe, care să stea la baza adoptării unor noi reguli și a unor măsuri mai restrictive, fapt ce afectează funcționarea pieței unice.

(2) **Se atrage atenția asupra faptului** că modificarea cadrului legislativ european actual ar trebui să vizeze în principal clarificarea regulilor existente, care să asigure o abordare unitară pentru aplicarea acestora în SM și nu să introducă reguli noi, care să genereze costuri semnificative pentru conformare atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru autoritățile de control. De exemplu, companiile "căsuță poștală" (letterbox companies) nu par a reprezenta un fenomen extins, motiv pentru care nu se justifică adoptarea unor măsuri noi, care să genereze sarcini administrative suplimentare. Detectarea unor astfel de companii se poate realiza și în prezent în baza prevederilor actuale referitoare la îndeplinirea condiției de a deține un sediu real și stabil, prin controale efective și eficiente. Cabotajul ilegal are, de asemenea, o pondere minoră în raport cu alte încălcări ale legislației specifice și nu reprezintă o problemă semnificativă care să justifice introducerea unor noi restricții de acces la piață pentru transportatorii nerezidenți. Ineficiența controalelor din anumite SM trebuie combătută prin măsuri mai ample și coerente la nivelul statelor respective, care au identificat în parte ca problemă lipsa unui număr adecvat al personalului de control, nu prin impunerea unor restricții pentru transportatorii care acționează corect.

**(3) Se solicită Comisiei Europene:**

a) Păstrarea flexibilității unor operațiuni de transport și a condițiilor de acces la ocupație pentru sectorul sub 3,5 tone. Principalele cerințe care ar trebui avute în vedere pentru accesul la profesie ar fi buna reputație și competența profesională; impunerea respectării cerinței de capacitate financiară poate reprezenta o barieră pentru întreprinderile care dețin astfel de vehicule, având în vedere că acestea sunt folosite în general pentru operațiuni de transport pe distanțe mai scurte, cu un volum redus de mărfuri. CE trebuie să evalueze mai bine impactul acestor propuneri asupra operatorilor UE prin prisma competiției inegală a vehiculelor străine non-UE nereglementate din aceleași categorii, care sunt practic ca niște "autoturisme", în lipsa unui regulament ONU aplicabil activității acestora în țările UE și non-UE;

b) Reformularea textului (în special cel legat de sintagma conturi anuale certificate) privind dovada îndeplinirii cerinței de capacitate financiară, pentru claritate, din perspectiva aplicării acestuia față de întreprinderile nou înființate și de întreprinderile înființate în SM în care nu există obligația legală de certificare a conturilor anuale, precum și menținerea prevederilor actuale care prevăd polița de asigurare ca document acceptat de la o instituție financiară pentru îndeplinirea cerinței de capacitate financiară;

c) Eliminarea introducerii unui procent obligatoriu de verificări la cabotaj în trafic, pentru că ar crește nejustificat imobilizările/timpii de control în trafic, care ar trebuie să vizeze în primul rând siguranța rutieră. În plus, este foarte dificil de stabilit numărul total de operațiuni de cabotaj efectuate într-un an, iar identificarea acestora în cadrul controalelor efectuate în trafic se poate realiza numai în mod neprevăzut.

d) eliminarea reducerii perioadei actuale de 7 zile în care se pot efectua operațiuni de cabotaj, limitarea la 5 zile a perioadei nefiind susținută prin argumente solide în cuprinsul evaluării de impact și fiind clar în dezavantajul SM periferice;

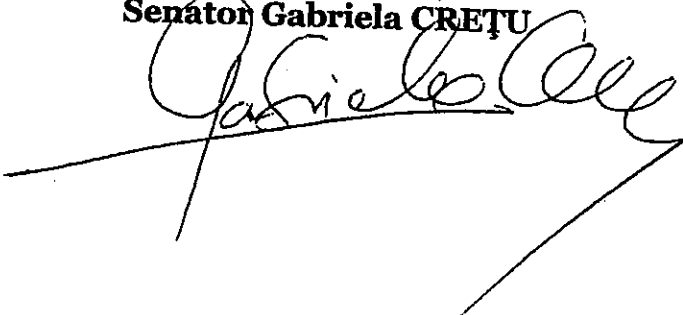
e) eliminarea introducerii cabotajului, Directivei detașării lucrătorilor și a legii aplicabile obligațiilor contractuale la încălcările care pot determina pierderea bunei reputații a operatorului de transport sau a managerului de transport, deoarece sunt măsuri disproporționate în raport de gradul de pericol al faptei; astfel de încălcări nu pot fi asimilate încălcărilor care prezintă risc de vătămare corporală sau de deces. Pierderea bunei reputații a operatorului de transport rutier trebuie să fie o măsură extremă, astfel încât lărgirea bazei de încălcări care pot determina pierderea bunei reputații reprezintă o altă măsură restrictivă.

g) eliminarea introducerii în registrele electronice naționale și interconectarea acestora la nivelul UE (ERRU) a numărului de înmatriculare al vehiculelor, numărului angajaților și a oricăror alte informații comerciale (total activele, datorii, capitaluri proprii, cifra de afaceri în cursul ultimilor doi ani), având în vedere că acest lucru conduce la proceduri administrative suplimentare, fiind o nouă povară pentru autorități și transportatorii rutieri, iar multe dintre aceste informații nu sunt relevante, deoarece o companie poate avea și alte activități decât transportul.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea voturilor celor prezenți, formularea unei **Opinii la COM(2017) 281 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**

