



Council of the
European Union

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

12773/17

**Interinstitutional File:
2017/0122 (COD)**

**TRANS 385
SOC 611
CODEC 1497
INST 358
PARLNAT 244**

COVER NOTE

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

Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs [doc. 9670/17 - COM(2017) 277 final] – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	---

Delegations will find attached the above-mentioned document followed by a courtesy English translation.



Parlamentul României
Senat

București, 26 septembrie 2017

OPINIE

privind Propunere 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

Senatul României a examinat **Propunere 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** conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene 470/ 20.09.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 25.09.2017, a constatat următoarele:

1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității.

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 către autoritățile de control, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport.

2. În contextul modificării 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, se notează:

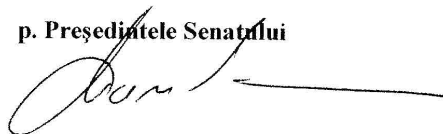
- a) Asigurarea unei eficiențe sporite a pieței transporturilor rutiere printr-o implementare armonizată a regulilor existente (în special în legătură cu perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto), dar nu prin introducerea frecventă a unor reguli și principii noi, care pot genera un efect invers (aplicare neunitară în statele membre și creșterea posibilității de existență a unor abuzuri din partea autorităților de control);
- b) Reglementarea regulilor privind protecția socială, echilibrul dintre viața profesională și cea de familie, perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, fără însă ca această reglementare să se facă în detrimentul siguranței rutiere, a drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport sau autoritățile de control;

3. Se recomandă:

- a) 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 către acesta);
- b) Reevaluarea propunerii privind obligativitatea întoarcerii acasă a conducătorilor auto la trei 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 trei 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 statelor 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 Art. 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 cartelei tahograf.

p. Președintele Senatului



Iulian – Claudiu MANDA

Courtesy translation



Romanian Parliament
Senate

Bucharest, September, 26, 2017

OPINION

Regarding the *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs*

COM (2017) 277 final

The Romanian Senate examined the **Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs – COM (2017) 277 final** – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report of 470/ September, 20, 2017 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of September, 25, 2017, decided as follows:

1. This Regulation does not violates principles of subsidiarity.

The proposal for a Regulation raises questions about the principle of proportionality; the need to clarify current provisions must not lead to over-regulation, additional administrative burdens that can not be effectively dealt with by control authorities and excessive compliance costs for transport companies.

2. Within the amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs, the following are noted:

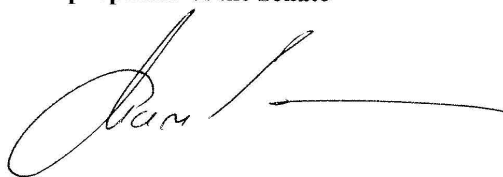
- a) Ensuring an increased efficiency of the road transport market through a harmonized implementation of existing rules (especially with regard to driving periods, breaks and rest periods for drivers), but not by the frequent introduction of new rules and principles, which may have a reverse effect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

3. The following are considered necessary and mandatory:

- a) Clarification and reassessment of restrictions on driver rest in the cab, because Member States do not have sufficient secure parking facilities, and this Commission proposal will increase the costs of the carriers and will reduce the transport operations flexibility. At the same time, it is necessary to clarify the terms used to describe the appropriate accommodation and adequate facilities – in the present form, the proposal giving rise to interpretations and implementation difficulties (e.g. some Member States may find inadequate certain places of accommodation, in while other Member States would find them appropriate). The text is also unclear as regards the documents to be submitted in order to be able to prove that normal weekly rest in a given location (for example when the transport operator owns a property in the area or when the driver carries out weekly rest normal in a private location chosen by him);
- b) Reassessing the proposal on drivers capacity to return to their home for a weekly rest at least once within three consecutive weeks, because it is against the fundamental rights and people freedoms; de facto, this proposal imposing restrictions on the free movement of persons. For example, the driver has the right to dispose of his spare time to relatives or friends, in any other location in the European Union than at home. This change will also have a negative impact on control authorities as it will be very difficult to verify proposal compliance and to prove its violation. Establishment of such an obligation without expressly and clearly indicating how proof can be made of the normal weekly rest period at home (e.g. it is not clear how a transport undertaking can prove the proposal implementation, in the case the driver does not want to return to his home for a weekly rest for three consecutive weeks, or even consider tiring for him this obligation) and the circumstances which violate this obligation can be established will certainly result in a non-uniform application by the control authorities of Member States, excessive compliance costs and possible abuses by control authorities. Last but not least, it is evident that road transport operators in peripheral EU Member States are disadvantaged by the fact that they will incur higher costs for driver's return due to longer distances;
- c) Reassessment the increasing of the rest period to four consecutive weeks, since this provision reduces driving time within a month, and will affect the efficiency of the activities carried out by road transport operators and, implicitly, additional costs for them through the need to hire another driver;

- d) In Article 35, paragraph (2) let. a) and b) replacing the terms “beginning/ end of the journey” with the words “beginning/ end of the working day” as the route may take several days; these changes are required in particular to properly apply the provisions on how a driver can continue his journey in the event of deterioration, malfunction, loss or theft of the tachograph card.

p. Speaker of the Senate

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

Iulian – Claudiu MANDA