



Council of the
European Union

Brussels, 1 March 2018
(OR. en, ro)

6708/18

**Interinstitutional File:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 94
CODEC 294
IA 51
MI 123
INST 84
PARLNAT 47**

COVER NOTE

From:	Romanian Senate
date of receipt:	23 February 2018
To:	General Secretariat of the Council

Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services [doc. 14184/17 - COM(2017) 647 final] – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	---

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



Parlamentul României
Senat

București, 12 februarie 2018

OPINIE

privind Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul

COM (2017) 647 final

Senatul României a examinat **Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul – COM (2017) 647 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 LXII/34/1.02.2018, **plenul Senatului**, în ședința din data de 12.02.2018, a constatat următoarele:

- 1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității și principiul proporționalității.**
- 2. În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, se constată:**

Faptul că abordarea Regulamentului este diferențiată sub aspectul modului în care se au în vedere obiectivele Cărții Albe a Transporturilor din 2011 privind consolidarea pieței interne a transporturilor rutiere și mobilitatea cu emisii scăzute. Astfel, dacă în cazul transportului rutier de persoane cu autocarul și autobuzul se propune o relaxare a regulilor privind cabotajul (astfel încât transportatorii nerezidenți să poată presta servicii regulate naționale în aceleași condiții ca și transportatorii rezidenți), în cazul transportului rutier de marfă, Regulamentul nu are în vedere o abordare similară, deschisă spre liberalizare (limitarea la 5 zile a perioadei pentru efectuarea operațiunilor de cabotaj fiind, în opinia României, în dezavantajul statelor membre periferice geografice) ori, reducerea curselor goale în transportul rutier de mărfuri ar putea contribui la obiectivele privind protecția mediului;

3. Se atrage atenția asupra faptului că:

a) dispozițiile propunerii care vizează organizarea și efectuarea serviciilor regulate naționale pot reprezenta o intervenție substanțială în sistemele naționale de transport, care ar putea să favorizeze operatori de transport nerezidenți din statele membre mai dezvoltate economic, care dețin mai multe mijloace financiare și administrative pentru accesul pe piețele de transport, decât aceia din statele membre din estul Europei (statele periferice geografic, în special). Trebuie luat în considerare că statele membre au adoptat reguli naționale proprii, care țin cont de specificitatea transportului național de persoane, de necesitățile socio-economice, de fluxurile de pasageri, de modul în care sunt dezvoltate celelalte moduri de transport;

b) dispozițiile din propunerea de Regulament privind accesul la terminale și procedura de acces la terminale, inclusiv prin introducerea în acest proces a organismului de reglementare, pot determina o supra reglementare în domeniu, o întârziere în luarea deciziilor și soluționarea contestațiilor; de asemenea, refuzul accesului la un terminal nu poate fi limitat, în principiu, numai la lipsa de capacitate, putând exista în practică și alte motive întemeiate pentru un astfel de refuz (spre exemplu, încălcări grave și repetate ale operatorului de transport rutier, raportate fie la legislația specifică în domeniu, fie la raporturile contractuale pe care le are cu operatorul economic care administrează terminalul). Totodată, prevederea din propunerea de Regulament, potrivit căreia operatorii care administrează terminalele sunt obligați, în cazul unui refuz de acces, să indice operatorului de transport rutier alternative viabile, este disproporționată și nerealistă din punct de vedere practic;

c) desemnarea de către statele membre a unui organism de reglementare independent de orice altă autoritate publică, printre ale cărei atribuții s-ar afla aceea de a efectua analizele economice, necesare pentru a stabili dacă noile de servicii propuse ar compromite echilibrul economic al unui contract de serviciu public, precum și de a soluționa contestațiile privind accesul la terminale, ar putea reprezenta o măsură disproporționată, din următoarele considerente:

- analizele economice necesare pentru a stabili dacă noile servicii propuse ar compromite echilibrul economic al unui contract de serviciu public ar trebui realizate de către autoritățile competente, care să stabilească strategiile de transport rutier contra cost sau public, la nivel național, regional sau local, care cunosc cel mai bine necesitățile socio-economice ale utilizatorilor și care sunt responsabile pentru dezvoltarea domeniului transporturilor rutiere;

- intervenția în piață a unui nou organism ar putea să perturbe stabilirea, coordonarea și dezvoltarea coerentă a serviciilor de transport rutier;

- ar putea determina modificarea substanțială a legislației naționale și a abordării strategice în sector, cu costuri administrative majore și nejustificate;

d) abordarea propusă de a diferenția procedura de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier internațional de persoane, pe o distanță mai mică de 100 km în linie dreaptă, respectiv procedura de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier internațional de persoane, pe o distanță de 100 km sau mai mare, în linie dreaptă, nu este suficient și clar justificată de Regulament, prin argumente tehnice și juridice (inclusiv alegerea limitei de 100 km);

e) obiectivul de diminuare a sarcinilor administrative nu ar trebui să aducă atingere obiectivelor mult mai importante privind siguranța rutieră și concurența loială pe piață. Astfel, eliminarea documentului de control, în cazul serviciilor ocazionale, ar putea genera probleme substanțiale din perspectiva realizării unor controale eficiente, ar putea facilita efectuarea unor curse, fără a fi declarate, cu eludarea legislației specifice din domeniul transporturilor rutiere și din domeniul fiscal;

f) stabilirea procedurii și criteriilor care trebuie respectate pentru aplicarea Art. 8d (limitarea dreptului de acces la piața internațională și națională pentru serviciile regulate, în cazul în care serviciul regulat propus

transportă persoane pe distanțe mai mici de 100 km în linie dreaptă și în cazul în care serviciul respectiv ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice) reprezintă elemente importante ce nu ar trebui să facă obiectul delegării de competențe către Regulament, astfel cum se propune la Art. 8d alin. (5);

4. Se solicită clarificarea de către Regulament a intențiilor de reglementare, sub aspectul domeniului de aplicare, propunerea prezentând o necorelare evidentă între titlul și temeiul său legal, pe de o parte și obiectul de reglementare, pe de altă parte. Mai exact, având în vedere temeiul juridic al proiectului (Art. 91 TFUE), coroborat cu faptul că titlul Regulamentului nu se modifică, precum și faptul că la Art. 1 (Domeniul de aplicare) se modifică doar alin. (4), în sensul că „Prezentul regulament se aplică serviciilor naționale de transport rutier de persoane, contra cost în numele unui terț, prestate de un operator de transport nerezident, în conformitate cu dispozițiile capitolului V” (s-a eliminat referirea la caracterul temporar al prestării serviciilor de către operatorii de transport nerezidenți), s-ar putea interpreta că introducerea Art. 8b („Procedura de autorizare pentru serviciile regulate naționale”) se aplică numai în cazul operatorilor de transport nerezidenți, care doresc să efectueze servicii naționale de transport rutier de persoane pe teritoriul unui stat membru.

p. Președintele Senatului



Adrian ȚUȚIANU



Romanian Parliament
Senate

Bucharest, February 12, 2017

OPINION

Regarding the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services

COM (2017) 647 final

The Romanian Senate examined the **Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services – COM (2017) 647 final** – according to the provisions of the Treaty of Lisbon (Protocol no. 2).

Taking into account the report from January 31, 2018 of our permanent Committee on European Affairs, **the Plenum of the Senate**, during its session of February 12, 2018, decided as follows:

1. This Regulation does not violates principles of subsidiarity and proportionality.

2. Within the amending amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, the following are recommended to pursue:

1. We note that the approach of the Regulation is differentiated in terms of the way in which the objectives of the 2011 White Paper Roadmap to a Single European Transport Area on the strengthening of the internal market for road transport and low-emission mobility are taken into account. If road transport of passengers by coach and bus shall propose a relaxation of the rules on cabotage (so that non-resident carriers may operate national regular services under the same conditions as resident carriers), in the case of road freight transport, the Regulation does not considering a similar approach, open to liberalization (limiting to 5 days the period for conducting cabotage operations is, in Romania's view, the disadvantage of geographically peripheral Member States), or the reduction of empty journeys in road freight transport could contribute to the objectives on environmental protection;

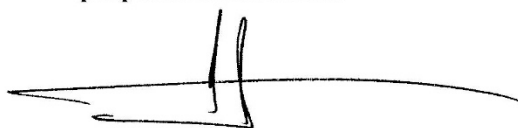
2. We draw attention to the fact that:

- a) the proposal provisions on the organization and regular national services may represent a substantial interference in national transport systems, which could favor non-resident carriers from economically more developed Member States which have more financial and administrative resources for access to transport markets, other than those in the Eastern European Member States (geographically peripheral states). It should be borne in mind that Member States have adopted their own national rules which take into account the specificities of passengers national transport, socio-economic needs, passenger flows and the way in which other modes of transport are developed;
- b) the proposal for a regulation on access to terminals and the procedure for access to terminals, including the introduction of the regulatory body in this process, may lead to overregulation, delay in decision-making and settlement of appeals. In principle, access refusal to a terminal may not be limited to lack of capacity and there may be other good reasons for such a refusal (serious and repeated infringements of the road transport operator, reported either to the specific legislation in the field or to the contractual relations it has with the economic operator that manages the terminal, e. g.). At the same time, one of the proposal for a Regulation provision – in the case of a denial of access, operators managing terminals are obliged to indicate a viable alternative road to the transport operator – is disproportionate and unrealistic from a practical point of view;
- c) the designation by the Member States of a independent regulatory body of any other public authority whose task it is to carry out the economic analyzes necessary to determine whether the proposed new services would compromise the economic equilibrium of a public service contract, as well as to resolve disputes concerning terminals access, could be a disproportionate measure, for the following reasons:
 - the economic analyzes required to determine whether new proposed services would compromise the economic equilibrium of a public service contract should be carried out by the competent authorities to establish road or public transport strategies at national, regional or local level know the socio-economic needs of users and who are responsible for the road transport development;
 - the new body intervention on the market could disrupt the establishment, coordination and the coherent development of road transport services;
 - could lead to a substantial change in national legislation and strategic approach in the sector, with major and unjustified administrative costs;
- d) the proposed approach to differentiate the authorization procedure for regular international passenger transport services for less than 100 km in a straight line or the procedure for authorizing regular services for international road passenger transport at 100 km or more in a straight line is not sufficient and clearly justified by the Regulation, through technical and legal arguments (including the choice of the 100 km limit);
- e) the reducing administrative burdens should not undermine the more important objectives of road safety and fair competition on the market. Thus, in the case of occasional services, the removal of the control document could generate substantial problems from the perspective of effective controls; could make it possible to make races, without declaring it, by circumventing specific legislation in the field of road transport and taxation;
- f) establishing the procedure and criteria for the application of Article 8d (Member States may limit the right of access to the international and national market for regular services if the proposed regular service carries passengers over distances of less than 100 kilometres as the crow flies and if the

service would compromise the economic equilibrium of a public service contract) are important elements that should not be the subject of delegation to the Regulation as proposed in Article 8d (5);

3. We request that the Regulation clarifies the regulatory intentions, with the scope of application, the proposal showing a clear misunderstanding between the title and its legal basis, on the one hand, and the regulatory object, on the other. Specifically, in view of the legal basis of the project (Article 91 TFEU), in conjunction with the fact that the title of the Regulation does not change and the fact that Article 1 only amends paragraph (4) to the effect that “This Regulation shall apply to national road passenger transport services for hire or reward by a non-resident carrier in accordance with the provisions of Chapter V” (reference was made to the temporary nature of the provision of services by non-resident carriers), it may be interpreted that the introduction of Article 8b (“Authorization procedure for national regular services”) applies only to non-resident carriers who wish to carry out national road transport services persons in the territory of a Member State.

p. Speaker of the Senate

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a vertical line intersecting it near the center, and a small loop at the end of the horizontal stroke.

Adrian TŢUȚIANU