

Bruxelles, 01 octombrie 2018

WK 11409/2018 INIT

LIMITE

**TRANS
SOC**

HÂRTIE DE LUCRU

Această hârtie este destinată unei comunități specifice de destinatari. Utilizarea și distribuirea ulterioară sunt sub responsabilitatea exclusivă a membrilor comunității.

DOCUMENT DE LUCRU

De la: Secretariatul General al Consiliului
Către: Grupul de lucru pentru transportul terestru
Subiect: Pachetul de mobilitate I - pilonul social și de piață
- prezentarea unui compromis al Președinției

O prezentare a Președinției cu privire la posibila cale de urmat în ceea ce privește propunerile legislative referitoare la Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 561/2006, 165/2014 și Directiva 2006/22 / CE, precum și lex specialis este anexată.

Pachetul de mobilitate I

Scopul acestei lucrări este de a prezenta un posibil scenariu de compromis cu privire la aspecte majore nerezolvate¹ în cadrul primului pachet de mobilitate. Următoarele propuneri trebuie înțelese ca un pachet care urmărește găsirea unui echilibru între o protecție socială adecvată și funcționarea pieței interne, reducând totodată sarcinile administrative. Scopul principal este de a stabili reguli mai clare, mai echitabile și mai aplicabile pentru sectorul transportului rutier din întreaga UE ținând cont de situația economică și geografică diferită a statelor membre. Principiul că "Nimic nu este agreat până când totul este agreat" continuă să se aplice pe parcursul negocierilor, dar Președinția invită statele membre să dea un semnal clar dacă compromisul prezentat ar putea fi o cale de urmat.

(1) Tahograf

Președinția consideră că tahograful inteligent este o condiție prealabilă pentru aplicarea corectă a regulilor sociale și ale pieței, inclusiv a noilor reglementări privind detașarea conducătorilor auto. Data **retro-echipării camioanelor în transportul internațional** cu tahograful inteligent ar trebui să fie semnificativ avansată. Conform legislației existente, vehiculele noi vor trebui să fie echipate cu prima versiune a tahografului inteligent până în iunie 2019. Pentru a nu crea incertitudine juridică pentru sector, această obligație ar trebui să rămână neschimbată. Totuși, versiunea 1 a tahografului inteligent va trebui să fie actualizată pentru a putea înregistra o trecere a frontierei, odată ce noul software este disponibil pe piață. Vehiculele cu tahograme ne-inteligente vor fi retro-echipate cu versiunea 2 a tahografului inteligent.

- Începând cu **luna iunie 2022, vehiculele noi** vor fi echipate cu cea de-a **doua versiune de tahograf inteligent**.
- Toate vehiculele care efectuează operațiuni de transport internațional trebuie să fie **retro-echipate cu a doua versiune a tahografului inteligent până la sfârșitul anului 2024**.
- A doua versiune va avea o **hartă încorporată**, astfel încât să se poată înregistra când și unde a fost traversată o frontieră. În plus, a doua versiune ar trebui să poată **înregistra activitățile suplimentare** (cum ar fi încărcarea / descărcarea) sau înregistrarea mai frecventă a datelor despre locație pentru a asigura o mai bună aplicare a regulilor de cabotaj.
- Pentru **actualizarea versiunii 1 a tahografului inteligent** cu noile caracteristici, o **actualizare de software** va fi suficiente (fără schimbare hardware). Această actualizare ar putea fi efectuată în același timp cu calibrarea bi-anuală a tahografului la atelier.
- Până la finalizarea procesului de retro-echipare, conducătorii auto ar trebui să fie obligați să **înregistreze manual codul țării la primul loc de oprire** după frontieră, atunci când utilizează un tahograf analog sau digital.
- Datorită cantității mai mari de date care trebuie înregistrate de noile tahograme inteligente și de necesitatea de a salva intrările din ultimele 56 de zile, **cardurile conducătorului auto vor trebui să fie înlocuite până în 2024**. Acest lucru se poate face în conformitate cu schimbarea obligatorie a cardurilor conducătorului auto la fiecare 5 ani. Începând cu iunie 2022, numai cardurile de conducător auto compatibile cu cea de-a doua versiune de tahograf inteligent trebuie să fie emise.

¹ Acest lucru nu exclude faptul că alte aspecte, inclusiv aspecte mai tehnice, vor necesita, de asemenea, o acțiune suplimentară înainte de a se putea ajunge la un acord.

(2) Cabotaj

Președinția consideră că există un larg consens cu privire la faptul că revizuirea Regulamentului 1072/2009 nu ar trebui nici să deschidă, nici să restricționeze mai mult accesul la piețele naționale. Cu toate acestea, un număr nelimitat de operațiuni în termen de 5 zile, conform propunerii Comisiei, ar avea consecințe diferite asupra Statelor membre, în funcție de mărimea și de situarea lor geografică, liberalizând efectiv cabotajul în statele membre mici și mijlocii.

- Prin urmare, regula actuală de maximum **3 operațiuni în 7 zile** ar trebui menținută, odată cu abordarea insuficiențelor identificate prin evaluarea ex-post.
- Pentru a combate abuzul sub forma cabotajului sistematic, **o perioadă de "răcire"(cooling off) de 14 zile**, după ultima operațiune de cabotaj în termenul limită permis, ar trebui introdusă înainte de a putea efectua alte operațiuni de cabotaj în același stat membru cu același vehicul.
- Pentru a **îmbunătăți controlul**, documentele aferente tuturor operațiunilor efectuate în Statul Membru gazdă în timpul perioadei de 7 zile, trebuie să fie prezentate la controlul în trafic, fie pe hârtie sau în formă electronică. Implementarea rapidă a tahografului inteligent și a documentelor electronice de transport de marfă, cum ar fi eCMR, vor contribui și mai mult la controlarea prevederilor.

(3) Timpii de conducere și odihnă

Propunerile Președinției vizează asigurarea siguranței rutiere și a condițiilor de muncă adecvate pentru șofer

precum și abordarea provocărilor practice pentru sectorul transportului rutier. Elementul cheie este de a pune capăt conducerii nomade, prin garantarea posibilității ca șoferul să se întoarcă acasă la intervale regulate. Acest lucru ar trebui să limiteze, de asemenea, cazurile în care odihna săptămânală normală trebuie să fie efectuată pe drum. În plus, Președinția propune introducerea unor condiții stricte în care odihna săptămânală normală să poată fi petrecută în vehicul.

- Ar trebui să existe o obligație pentru transportatorul rutier de a organiza operațiunile astfel încât **șoferul și vehiculul să se întoarcă acasă (la sediul companiei) cel puțin o dată la 4 săptămâni**. Transportatorul trebuie să dovedească faptul că și-a îndeplinit această obligație prin furnizarea de registre de sarcini (liste de prezență), înregistrări tahograf și orice alte dovezi disponibile.
- **Regula actuală privind timpul maxim de conducere (90 de ore pe parcursul a două săptămâni) ar trebui să rămână în vigoare**. În același timp, ar trebui să fie posibil să se efectueze **2 perioade consecutive de odihnă săptămânală redusă într-o perioadă de 4 săptămâni**. Obiectivul prezentei propuneri este de a crea un stimulent pentru a efectua o odihnă mai lungă (odihna săptămânală normală de 45 de ore + compensare pentru perioadele de odihnă redusă) acasă la sfârșitul ciclului de 4 săptămâni.
- **Odihna săptămânală normală** (de cel puțin 45 de ore) trebuie **efectuată în afara cabinei într-o locație adecvată plătită sau oferită de angajator** (cu excepția cazului în care șoferul se întoarce acasă).
- **Prin derogare**, odihna săptămânală normală poate fi petrecută în mod excepțional în vehicul dacă vehiculul este **parcat într-o zonă dedicată dotată cu facilități adecvate pentru șofer** sau - ca o măsură tranzitorie - dacă **cabina îndeplinește anumite cerințe minime** (toate cerințele urmând să fie specificate într-un act de punere în aplicare). Orice taxe de acces percepute pentru zonele dedicate trebuie plătite de transportatorul rutier.

- Comisia va asigura că există **suficiente posibilități de cofinanțare** disponibile pentru construcția / modernizarea zonelor dedicate. Cu toate acestea, statele membre nu trebuie să fie obligate să finanțeze infrastructura suplimentară de parcare pe teritoriul lor, dincolo de obligațiile lor existente care decurg din ghidul Uniunii pentru infrastructura TEN-T.

(4) Detașarea șoferilor

Discuțiile anterioare au demonstrat dificultatea de a agreea o perioadă de grație pentru transportul internațional

care să ofere un echilibru între preocupările statelor membre din centru și din periferie. Prin urmare, Președinția propune **abandonarea conceptului de perioadă de grație și în schimb, concentrarea pe natura operațiunii**. Dacă o operațiune este organizată în așa fel încât legătura dintre munca șoferului cu statul membru de stabilire rămâne intactă, aceasta ar putea fi exclusă de la regulile detașării. Această abordare ar evita, de asemenea, discuțiile pe un număr de zile sau ore.

- **Tranzitul** ar trebui să fie exclus în mod explicit de la regulile de detașare.
- Mai mult, **operațiunile de transport bilateral** ar trebui, de asemenea, să fie excluse în mod explicit, de la regulile de detașare. Operațiune de transport bilateral înseamnă o cursă cu încărcătură /fără încărcătură, începând cu Statul membru de stabilire și care se termină în țara de destinație (Stat membru în care are loc încărcarea sau descărcarea mărfurilor) și cursa de întoarcere către Statul membru de stabilire, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe.

Dacă alte state membre sunt tranzitate în această cursă către țara de destinație, un maxim de 2 încărcări / descărcări suplimentare sunt permise fără a se încadra în regimul de detașare. În cazul în care aceleași state membre sunt tranzitate pe drumul de întoarcere către țara sursă, alte 2 încărcări / descărcări sunt permise.

- Pentru **toate celelalte tipuri de operațiuni, inclusiv Cabotaj (!)**, se va aplica regimul de detașare complet, adică din ziua 1.
- Pentru a **reduce povara administrativă**, o listă închisă de documente necesare inspecției în trafic ar trebui introdusă, cu posibilitatea de a specifica suplimentar în actul de punere în aplicare. Sistemul de informare al pieței interne (IMI) ar trebui să fie utilizat pentru cooperarea dintre Statele membre și pentru transmiterea declarațiilor de detașare de către compania de transport.