

Traducere
Comunicat de presă
711/18
04/12/2018

Norme mai clare, mai echitabile și mai aplicabile pentru șoferii de camioane – Consiliul a aprobat poziția sa

Consiliul a aprobat astăzi (04.12.2018) poziția sa (abordare generală) privind **o reformă esențială a sectorului transporturilor rutiere**, care include **condițiile de lucru ale șoferilor**, normele speciale de **detașare** a conducătorilor auto în transportul internațional, **accesul pe piața transportului rutier** și îmbunătățirea **aplicării acestor norme**. Reforma este menită să asigure un echilibru între condițiile de muncă adecvate pentru șoferi și libertatea de a furniza servicii transfrontaliere operatorilor. De asemenea, va oferi claritate sectorului și va pune capăt interpretărilor naționale divergente ale normelor.

"Acordul de astăzi este pentru asigurarea unor reguli mai echitabile pentru șoferii și companiile de transport și o mai mare eficiență pentru autoritățile naționale de control. Șoferii profesioniști vor beneficia de condiții mai bune de lucru, iar companiile care operează în diferite state membre vor dobândi o mai mare securitate juridică și birocrația va fi redusă. Realizarea unui acord cu privire la aceste propuneri a reprezentat o prioritate pentru președinția austriacă", a declarat Norbert Hofer, Ministrul Transporturilor, Inovării și Tehnologiei din Austria, președintele Consiliului.

Un element cheie pentru îmbunătățirea **aplicării acestor norme** este obținerea unei metode sigure pentru a înregistra când și unde un camion trece o frontieră și pentru a localiza operațiunile de încărcare și descărcare. Cea de-a doua versiune a **tahografului inteligent** va face toate acestea automat. Toate autovehiculele care efectuează operațiuni de transport internațional ar trebui să fie dotate cu acest dispozitiv până la sfârșitul anului 2024.

În ceea ce privește **cabotajul** (operațiunile companiilor de transport efectuate pe o piață națională în afara țării lor), Consiliul menține regula actuală, permițând maximum 3 operațiuni în 7 zile. Îmbunătățirea măsurilor de executare ar trebui să facă monitorizarea conformității mai eficientă și mai eficace. Pentru a preveni cabotajul sistematic, se va introduce o perioadă de "răcire" (cooling-off) de 5 zile înainte ca alte operațiuni de cabotaj să poată fi efectuate în aceeași țară cu același autovehicul.

Transportatorul va trebui să organizeze programul de lucru al șoferilor astfel încât aceștia să se poată **întoarce acasă** cel puțin o dată la patru săptămâni - sau, în cazul în care șoferul alege să ia două repausuri săptămânale reduse, după trei săptămâni pe drum.

Pentru a asigura **condiții de muncă** adecvate pentru șoferi, perioada de repaus săptămânală normală trebuie efectuată în afara cabinei autovehiculului.

Reforma clarifică modul în care șoferii profesioniști vor beneficia de principiul aceeași plată pentru aceeași muncă în același loc. Regula generală ar fi aceea că, dacă o operațiune este organizată astfel încât legătura dintre munca șoferului și țara de reședință rămâne aceeași, șoferul ar trebui să fie exclus de la **regulile de detașare**. Aceasta înseamnă că operațiunile bilaterale de transport sunt excluse în mod explicit. În drumul spre țara de destinație și în drumul de întoarcere, se permite o activitate suplimentară de încărcare/descărcare în ambele direcții, fără a se încadra în regimul de detașare, sau zero la plecare și până la două (operațiuni) în drumul de întoarcere. Tranzitul este, de asemenea, exclus. Pentru toate celelalte tipuri de operațiuni, inclusiv pentru cabotaj, regimul de detașare integrală se aplică începând cu prima zi a operațiunii.

Propunerile fac parte din primul pachet de mobilitate, prezentat de Comisie în iunie 2017.

Textele convenite astăzi reprezintă poziția Consiliului pentru negocierile cu Parlamentul European în vederea obținerii unui acord asupra textelor finale.

