

Bruxelles, 7 aprilie 2020
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0122(COD)**

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării
REGULAMENTULUI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește
cerințele minime referitoare la duratele 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

- expunere de motive a Consiliului
- adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020

I. INTRODUCERE

1. La 31 mai 2017, Comisia Europeană a adoptat o 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 duratele 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.
2. Această propunere a fost prezentată în cadrul pachetului privind mobilitatea I, iar procedura legislativă a fost organizată împreună cu alte două propuneri legislative, una privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și la piața transportului rutier de mărfuri și una privind dispozițiile referitoare la asigurarea respectării legislației sociale și detașarea conducătorilor auto.
3. Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a convenit asupra unei abordări generale la 3 decembrie 2018 ¹.
4. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 4 aprilie 2019.
5. Între octombrie și decembrie 2019, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 11 decembrie 2019, negociatorii au convenit asupra unui text de compromis, care a fost ulterior aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 20 decembrie 2019 ².
6. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a confirmat acordul politic la 21 ianuarie 2020, iar Consiliul l-a confirmat la 20 februarie 2020 ³.

¹ Doc. ST 15084/18.

² Doc. ST 15083/19.

³ Doc. 5424/20 + ADD 1-4.

7. În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018 și de cel al Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018.
8. În lumina acordului respectiv și în urma reviziei efectuate de experții juriști-lingviști, Consiliul, utilizând procedura scrisă, a adoptat la 7 aprilie 2020 poziția sa în primă lectură, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

II. OBIECTIV

9. Obiectivul general al propunerii este de a armoniza normele privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus din transportul rutier și aplicarea acestor dispoziții prin utilizarea tahografelor pentru a evita denaturarea concurenței, a îmbunătăți siguranța rutieră și a asigura condiții bune de muncă pentru conducătorii auto din Uniunea Europeană.

III. ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI ÎN PRIMĂ LECTURĂ

A) Consideratii generale

10. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord în etapa poziției Consiliului în primă lectură. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns între cei doi colegiutori.

B) Aspecte esențiale legate de politici

11. Compromisul reflectat în poziția Consiliului în primă lectură cuprinde următoarele elemente-cheie:

a) Includerea vehiculelor utilitare ușoare

12. În propunerea sa inițială, Comisia nu a inclus vehiculele utilitare ușoare în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006, în timp ce Parlamentul prefera această abordare. Textul Consiliului include aceste vehicule în domeniul de aplicare al regulamentul atunci când masa lor maximă autorizată, inclusiv orice remorcă sau semiremorcă, depășește 2,5 tone și sunt utilizate pentru transportul internațional contra cost în numele unui terț [articolul 2 alineatul (1) coroborat cu articolul 3 litera (ha) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. În consecință, aceste vehicule vor intra, de asemenea, în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 165/2014, astfel încât va trebui să fie echipate cu tahografe inteligente.
13. O perioadă de tranziție (1 iulie 2026) va fi utilizată de Comisie pentru a adopta acte de punere în aplicare care să detalieze datele, funcțiile și instalarea tahografelor în vehiculele utilitare ușoare în termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a regulamentul de modificare, astfel încât producția de echipamente și echiparea vehiculelor să poată fi organizată în restul perioadei respective.
14. În acest context, amendamentele 353/rev, 368, 373 și 375 au fost acceptate, după reformulare, în poziția Consiliului.

b) Organizarea perioadei de repaus săptămânal

15. Pentru a ajunge la un compromis cu privire la dispozițiile referitoare la perioadele de repaus săptămânal [articolul 8 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], Consiliul a acceptat menținerea regulii conform căreia un conducător auto trebuie să efectueze două perioade de repaus săptămânal normale sau o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.
16. Cu toate acestea, Consiliul a insistat în cadrul compromisului, în conformitate cu propunerea inițială a Comisiei, asupra unei anumite flexibilități pentru conducătorii auto din transportul de mărfuri pe distanțe lungi. În speță, un conducător auto implicat în operațiuni de transport internațional de mărfuri în afara statului membru de stabilire poate să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, conducătorul auto să efectueze cel puțin două perioade de repaus săptămânal normale. În acest caz, după două perioade de repaus săptămânal reduse efectuate consecutiv, perioada de repaus săptămânal următoare trebuie să fie precedată de o perioadă de repaus luată în compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse. În această perioadă de repaus prelungită, conducătorul auto beneficiază de „întoarcerea la domiciliu” (a se vedea punctul 19 de mai jos). În acest context, amendamentul 379 a fost menținut ca referință în poziția Consiliului; amendamentul 381 nu a fost menținut.
17. Pentru a asigura controalele în trafic ale perioadelor de repaus pe parcursul unui program de 4 săptămâni, dispozițiile referitoare la documentele justificative de la bordul vehiculului au fost prelungite de la 28 la 56 de zile [articolul 36 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014], a se vedea amendamentele 365 și 420-422.

c) Interzicerea somnului în cabină

18. Poziția Consiliului menține propunerea inițială a Comisiei în ceea ce privește interdicția privind efectuarea repausului la bordul unui vehicul în timpul perioadelor de repaus săptămânal normale și în cazul oricărei perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă anterioară [articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Consiliul a acceptat părți din amendamentul 382 al Parlamentului care oferă detalii privind spațiul de cazare necesar. În acest context, se precizează că orice costuri pentru cazarea în afara vehiculului trebuie suportate de angajator, poziție împărtășită de Parlamentul European în amendamentul 383.

d) Întoarcerea periodică a conducătorului auto

19. Poziția Consiliului, care dezvoltă propunerea inițială a Comisiei, conform căreia o întreprindere de transport trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât conducătorii auto să se poată întoarce periodic la domiciliu pentru a beneficia de o perioadă lungă de repaus [articolul 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], consolidează această cerință în ceea ce privește dovezile și monitorizarea și favorizează mai multă claritate în ceea ce privește locul în care se întoarce conducătorul auto. Astfel, textul Consiliului impune unui conducător auto să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde conducătorul auto este stabilit în mod normal și unde începe perioada de repaus săptămânal a acestuia, în statul membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto, pornind de la premisa că conducătorul auto trebuie să aleagă locul în care se petrec perioadele de repaus, în timp ce angajatorul este responsabil pentru garantarea posibilității de întoarcere periodică. Frecvența de referință a fost convenită ca fiind de patru săptămâni, în conformitate cu amendamentul 385. Din rațiuni de simplitate și având în vedere inegalitatea pozițiilor de negociere între conducătorii auto și angajatorii acestora, Consiliul nu a acceptat elementele de flexibilitate suplimentară susținute de Parlament în amendamentele 355, 377, 385.

e) Standardele minime pentru infrastructura de parcare

20. Deși propunerea Comisiei nu cuprindea nicio dispoziție specifică referitoare la spațiile de parcare, în cursul discuțiilor cu Parlamentul și Comisia, Consiliul a fost de acord cu cerința ca Comisia să publice și să actualizeze periodic pe un site internet oficial o listă a tuturor spațiilor de parcare certificate cu o infrastructură adecvată disponibile pentru conducătorii auto implicați în transportul rutier de mărfuri și de pasageri [articolul 8a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Textul Consiliului impune Comisiei să stabilească, prin intermediul unor acte delegate, standarde privind serviciile și securitatea, precum și o procedură de certificare pentru aceste spații de parcare. Ca urmare a acestui compromis, care răspunde principalului interes exprimat de Parlament, cuprins în amendamentul 387, solicitările de introducere a unor dispoziții mai detaliate în regulamentul (amendamentul 400) nu au fost incluse în textul Consiliului.

f) Întreruperea repausului săptămânal pe un feribot sau în tren

21. Textul Consiliului menține propunerea Comisiei de modificare a normelor privind un conducător auto care însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul în timpul perioadei de repaus. Perioada de repaus zilnic normală sau perioada de repaus săptămânal redusă a conducătorului auto poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități care nu depășesc o oră în total [articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, textul Consiliului extinde derogarea la deplasările cu feribotul sau cu trenul a căror durată programată este de 8 ore sau mai mult, cu condiția ca conducătorul auto să aibă acces la o cabină de dormit. Astfel, amendamentele 364, 388 și 389 au fost acceptate, parțial reformulate, în poziția Consiliului.

g) Durata de conducere în circumstanțe excepționale

22. Textul Consiliului extinde propunerea Comisiei cu privire la circumstanțele excepționale, astfel încât conducătorii auto să poată depăși, în condiții stricte și în contextul unor prevederi de siguranță, timpul de conducere zilnic și săptămânal cu până la o oră sau cu până la două ore, cu condiția ca o pauză neîntreruptă de 30 de minute să fi fost luată imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto. Această excepție poate fi utilizată numai înainte de începerea perioadelor de repaus mai îndelungate și este necesară o compensare integrală [articolul 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Astfel, amendamentul 391 a fost acceptat, parțial reformulat, în poziția Consiliului.
23. În plus, textul Consiliului prevede publicarea imediată de către Comisie, pe un site web public, a informațiilor referitoare la cazurile de urgență în care statele membre pot acorda, în circumstanțe excepționale, derogări temporare de la normele privind durata de conducere și perioadele de repaus [articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Astfel, amendamentul 395 a fost acceptat, parțial reformulat, în poziția Consiliului.

h) Introducerea tahografelor inteligente (versiunea 2) în parcurile de vehicule

24. În ceea ce privește datele înregistrate de tahograful inteligent, textul Consiliului adaugă faptul că tahografele trebuie să poată înregistra poziția vehiculului de fiecare dată când aceasta trece frontiera unui stat membru, un element deja prevăzut în propunerea Comisiei, și de fiecare dată când vehiculul execută activități de încărcare sau descărcare, precum și dacă serviciul de transport este de călători sau de mărfuri [articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]. Astfel amendamentele 409 – 411 au fost menținute în esență în poziția Consiliului.
25. În ceea ce privește introducerea tahografelor inteligente, atât Parlamentul, cât și Consiliul au fost în favoarea devansării considerabile a introducerii tahografelor inteligente în parcul de vehicule [articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]. Compromisul impune ca principala modernizare a vehiculelor (și anume a vehiculelor echipate anterior cu un tahograf analog sau digital) să aibă loc nu mai târziu de trei ani de la sfârșitul anului intrării în vigoare a dispozițiilor detaliate privind noua generație de tahografe inteligente, și nu mai târziu de patru ani de la intrarea în vigoare a respectivelor dispoziții detaliate atunci când vehiculul este deja echipat cu un tahograf inteligent (versiunea 1). Comisia va avea la dispoziție 12 luni pentru a adopta specificațiile pentru a doua generație de tahografe inteligente [articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]; vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 24 de luni de la intrarea în vigoare a acestor specificații trebuie să fie deja echipate cu noua versiune [articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]. Astfel, amendamentele 368, 369, 403-406, 412 și 415 au fost acceptate, parțial reformulate, în poziția Consiliului, însă amendamentul 402 nu a fost acceptat.
26. În relație cu această modificare, Consiliul a convenit asupra cerinței ca statele membre să își doteze autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamente de detectare timpurie la distanță în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate anterior [articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]; prin urmare, amendamentul 413/rev a fost parțial menținut.
27. În același context, textul Consiliului adaugă precizări la propunerea Comisiei privind înregistrarea manuală a trecerilor frontierei până când acest lucru este asigurat în mod automat de tahografele inteligente [articolul 34 alineatele (1), (6) și (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014], luând în considerare amendamentul 417.

i) Alte elemente ale poziției Consiliului

28. Următoarele elemente adăugate de Consiliu în propunerea Comisiei au fost reținute în textul final al poziției Consiliului:

- a) o definiție mai detaliată a „transportului în scopuri necomerciale” [articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006];
- b) o derogare opțională pentru vehiculele utilizate pentru livrarea de beton gata de utilizare [articolul 13 alineatul (1) litera (r) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006];
- c) procedura de examinare pentru anumite acte de punere în aplicare [articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006];
- d) cerința de a comunica datele de tahograf referitoare la depășirea duratei maxime de conducere autorităților de control pentru detectarea timpurie la distanță a posibilelor manipulări sau abuzuri [articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014];
- e) cerința ca următoarea generație de tahografe să permită utilizarea datelor în mod operațional de către un dispozitiv extern [articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014];
- f) o procedură pentru înlocuirea sigiliilor îndepărtate sau rupte în cazul în care au fost îndepărtate de agenții de control [articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014];
- g) autorizarea autorității competente să impună preschimbarea cardului de conducător auto dacă este necesar pentru a se conforma noilor specificații tehnice [articolul 26 alineatul (7a) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014].

29. Consiliul a acceptat, în totalitate sau de principiu, următoarele alte amendamente ale Parlamentului la propunerea Comisiei:

- a) o extindere a derogării pentru producătorii de mărfuri produse în mod artizanal care își transportă mărfurile [articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], amendamentul 374;

- b) necesitatea unei evaluări de către Comisie a unor posibile norme speciale de repaus pentru conducătorii auto care furnizează servicii ocazionale de transport de persoane [articolul 8 alineatul (9a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], amendamentele 354, 372, 380;
- c) adăugarea recompenselor pentru rapiditatea livrării la catalogul stimulenteleor dăunătoare [articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], amendamentul 390;
- d) o derogare opțională pentru vehiculele folosite în construcții care operează pe o rază de 100 km [articolul 13 alineatul (1) litera (q) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006], amendamentul 394;
- e) un raport special al Comisiei privind sistemele de conducere autonomă și impactul acestora asupra normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus [articolul 9a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, amendamentul 397];
- f) adăugarea unei clarificări cu privire la faptul că tahografele și cardurile de tahograf trebuie să aibă suficientă capacitate de memorie pentru a stoca datele necesare [articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014], amendamentul 406;
- g) formare adecvată a conducătorilor auto (costurile aferente acestora fiind suportate de angajatori) și a autorităților de control (amendamentele 418 și 419, considerentele 30 și 31);
- h) o documentare mai completă a perioadelor de repaus, a pauzelor și a concediilor, precum și a perioadelor de repaus petrecute pe feribot sau în tren [articolul 34 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014], amendamentul 416.

IV. CONCLUZIE

30. Poziția Consiliului în primă lectură reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat de scrisoarea adresată de președintele Comisiei TRAN a Parlamentului European președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți (23 ianuarie 2020). În respectiva scrisoare, președintele Comisiei TRAN menționează că va recomanda membrilor Comisiei EMPL și, ulterior, plenului, să accepte fără amendamente, în cadrul celei de a doua lecturi a Parlamentului European, poziția în primă lectură a Consiliului, sub rezerva verificării de către experții juriști-lingviști ai ambelor instituții.
31. Prin urmare, Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă un rezultat echilibrat și că, după adoptare, regulamentele astfel modificate vor constitui o îmbunătățire a condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și vor contribui la siguranța rutieră și la condiții de concurență echitabile în transportul rutier prin armonizare, clarificarea normelor și îmbunătățirea controlului.
-