

## TRILOG POTENȚIAL – Perioade de condus și de odihnă; tahograful – dispoziție principală<sup>1</sup>

Analiza comparativă UNTRR a principalelor dispoziții din propunerea Comisiei Europene, a Abordării Generale a Consiliului (GA) și raportului Parlamentului European (EP), cu observațiile UNTRR.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Regulamentul (CE) NR. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului				
A - Dispoziții cu observații și propuneri UNTRR				
Preambul 6b (nou)				
			Pentru a proteja condițiile de lucru ale șoferilor în locațiile de încărcare și descărcare, deținătorii și operatorii unor astfel de spații trebuie să asigure accesul șoferului la unități sanitare.	UNTRR consideră că standarde privind condițiile de muncă trebuie aplicate în cazul operațiunilor de transport rutier.
Art. 2 - Domeniu de aplicare				
1. Prezentul Regulament se aplică transportului rutier: (a) de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone sau			Al.1.aa nou: regulamentul se aplică transportului rutier internațional de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă depășește 2,4 tone sau	UNTRR nu susține aplicarea normelor privind perioadele de condus și odihnă și a celor referitoare la tahograf în cazul vehiculelor sub 3,5 tone. În același timp, precizăm că UNTRR este în favoarea introducerii regulilor de acces la profesie și piață de transport (propușe prin revizuirea Regulamentelor 1071/2009 și 1072/2009) pentru companiile care operează vehicule sub 3,5 tone în transportul rutier internațional.

<sup>1</sup> Pentru referințe complete, faceți clic [aici](#) pentru a descărca tabelul comparativ complet al instituțiilor europene, cu preambului.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 4 – Definiții</b>				
<p>În sensul prezentului Regulament se înțelege prin: de la a) la ... q)</p>	<p>Punctul r nou: „transport în scopuri necomerciale”: orice transport rutier, exceptând transportul rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost sau în interes personal, pentru care nu se acordă nicio remunerație și care nu generează niciun fel de venit.</p>	<p>Punctul r nou: „transport în scopuri necomerciale”: orice transport rutier, exceptând transportul rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost sau în interes personal, pentru care nu se acordă nicio remunerație directă sau indirectă și care nu generează direct sau indirect niciun fel de venit pentru șoferul vehiculului sau pentru alte persoane și unde nu există nicio legătură cu activitatea profesională sau comercială;</p>	<p>Punctul r nou: „transport în scopuri necomerciale”: orice transport rutier, exceptând transportul rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost sau în interes personal, pentru care nu se acordă nicio remunerație și care nu generează niciun fel de venit sau profit.</p>	<p>Transportul rutier în scopuri necomerciale este transportul rutier pentru care nu se acordă nicio remunerație și care nu generează niciun fel de venit pentru nicio persoană (diferit de transportul rutier în cont propriu).</p>
<b>Art. 6 – Durata de condus zilnică și săptămânală</b>				
<p>5. Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un imprimat scos sau cu ajutorul</p>	<p>Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (5) litera (b) din Directiva 2002/15/CE, în conformitate cu Articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) Nr. 165/2014. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un imprimat</p>	<p>Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (5) litera (b) din Directiva 2002/15/CE, în conformitate cu Articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) Nr. 165/2014. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un imprimat</p>		<p>UNTRR consideră că formularea curentă a textului este cea mai adecvată și că aceasta face referire la dispozițiile corecte. Conducătorii auto trebuie să păstreze evidențe ale perioadelor de disponibilitate de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal.</p>

funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.	scos sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.	scos sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.		
<b>Art. 7 – Pauze</b>				
După o perioadă de patru ore și jumătate de condus, conducătorul trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute, exceptând cazul în care își începe o perioadă de repaus. Această pauză poate fi înlocuită cu o pauză de cel puțin 15 minute urmată de o pauză de cel puțin treizeci de minute, pauze intercalate pe parcursul perioadei de conducere astfel încât să respecte dispozițiile din primul alineat.	Noul alineat 3: În cazul unui șofer care face parte dintr-un echipaj de conducere, acesta poate decide să facă o pauză de 45 de minute într-un vehicul condus de un alt șofer, cu condiția ca șoferul care face pauza respectivă să nu fie implicat în asistarea șoferului care conduce vehiculul.	Noul alineat 3: În cazul unui șofer care face parte dintr-un echipaj de conducere, acesta poate decide să facă o pauză de 45 de minute într-un vehicul condus de un alt șofer, cu condiția ca șoferul care face pauza respectivă să nu fie implicat în asistarea șoferului care conduce vehiculul.		UNTRR susține poziția care poate maximiza eficiența operațională, garantând, în același timp, respectarea condițiilor de lucru.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 8.6 – Perioadele de repaus</b>				
<p>Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător trebuie să efectueze cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 2 perioade de repaus săptămânal normale sau</li> <li>b) 1 perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.</li> </ul> <p>Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.</p>	<p>Pe parcursul a patru săptămâni consecutive, un conducător trebuie să efectueze cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 4 perioade de repaus săptămânal normale sau</li> <li>b) 2 perioade de repaus săptămânal normale de 45 de ore și două perioade de repaus săptămânal reduse de cel puțin 24 de ore.</li> </ul> <p>În sensul punctului (b), perioadele de repaus săptămânal reduse vor fi compensate cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.</p>	<p>Pe parcursul a patru săptămâni consecutive, un conducător trebuie să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal, dintre care cel puțin două vor fi perioade de repaus săptămânal normale. [...]</p> <p>Perioadele de repaus săptămânal reduse vor fi compensate cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție. Dacă sunt efectuate două perioade de repaus săptămânal consecutive, perioada de repaus săptămânal ulterioară fi precedată sau urmată de o perioadă de repaus compensatorie. O perioadă de repaus săptămânal va începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la finalul perioadei de repaus săptămânal precedente.</p>	<p><i>anulat</i></p>	<p>Se observă că, prin anularea modificării propuse de Comisie, Parlamentul dorește să mențină situația curentă.</p> <p>UNTRR susține creșterea flexibilității în ceea ce privește efectuarea perioadelor de repaus săptămânal normale și reduse, în scopul creșterii eficienței de operare a firmelor de transport</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 8.7 – Compensații</b>				
Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru reducerea unei perioade de repaus săptămânal trebuie alipită unei alte perioade de repaus de cel puțin nouă ore.	Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru reducerea unei perioade de repaus săptămânal va preceda sau urma o perioadă normală de repaus săptămânal de cel puțin 45 ore.	<i>anulat</i>	Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru reducerea unei perioade de repaus săptămânal trebuie alipită unei alte perioade normale de repaus săptămânal de cel puțin 45 ore.	UNTRR consideră că șoferilor profesioniști trebuie să li se acorde posibilitatea de a alipi perioadele de repaus luate în compensație perioadelor de repaus zilnice, reduse și celor săptămânale (regulile existente).
<b>Art. 8.8.b – Perioadele de repaus în cabină</b>				
	O companie de transport va organiza activitatea conducătorilor în așa fel încât conducătorilor să li se permită să petreacă acasă cel puțin o perioadă normală de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioada redusă de repaus săptămânal, în fiecare interval de trei săptămâni consecutive.	O companie de transport va organiza activitatea conducătorilor în așa fel încât conducătorii să poată [...] reveni la unul dintre centrele de operațiuni din Statul Membru în care își are sediul angajatorul sau la reședința șoferului în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, în pentru a petrece cel puțin o perioadă normală de repaus sau o perioadă de repaus de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioada redusă de repaus săptămânal. Cu toate acestea, dacă un conducătorul a efectuat două perioade reduse de repaus săptămânal consecutive fără a se întoarce, compania de transport va organiza activitatea conducătorului astfel încât acesta să se poată întoarce încă de la finalul celei de-a treia săptămâni. Compania va documenta modul în care își îndeplinește această obligație și va păstra documentele la sediul său pentru a le putea prezenta la	O companie de transport va organiza activitatea conducătorilor în așa fel încât să petreacă acasă sau într-o altă locație la alegerea acestora cel puțin o perioadă normală de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioada redusă de repaus săptămânal, înainte de finalul fiecărei perioade de trei săptămâni consecutive. Conducătorul va informa compania de transport în scris cu maximum două săptămâni înaintea unei astfel de perioade de repaus, dacă aceasta va fi efectuată într-o altă locație decât domiciliul șoferului. În cazul în care conducătorul decide să efectueze perioada de repaus la domiciliu, compania de transport îi va pune la dispoziție mijloacele necesare pentru a-i permite să se întoarcă acasă. Compania va documenta modul în care își îndeplinește această	UNTRR este împotriva obligației întoarcerii acasă a șoferilor. Șoferii profesioniști au dreptul la libera circulație în UE, nu trebuie obligați să se întoarcă acasă. Alegerea modului în care șoferii își petrec timpul privat este garantată prin Drepturile Omului, șoferii nu sunt cetățeni de mână a doua! În cazul în care se menține obligația întoarcerii acasă, considerăm că perioada minimă ar trebui să nu fie mai mică de 6 săptămâni. De asemenea, considerăm că această obligație a companiei (de a organiza activitatea conducătorului auto astfel încât să îi permită acestuia să se întoarcă acasă) nu trebuie să fie verificată în trafic. UNTRR este împotriva noului subpunct 1.a propus de Parlament, care conduce la o creștere a birocrăției și poverii administrative pentru firmele de transport.

		solicitare autorităților de control.	obligație și va păstra documentele la sediul său pentru a le putea prezenta la solicitare autorităților de control.  Noul subpunct 1.a.: Conducătorul va declara că o perioadă normală de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă redusă de repaus săptămânal a fost efectuată într-o locație la alegerea acestuia. Declarația va fi păstrată la sediul companiei.	
--	--	--------------------------------------	---	--

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 8.9 – Raportare și derogări</b>				
<p>O perioadă de repaus săptămânal care începe pe parcursul unei săptămâni și se continuă în săptămâna următoare poate fi alipită oricăreia dintre aceste săptămâni, dar nu amândurora.</p>			<p>9a. Comisia, în termen de maximum ... [doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare], va evalua și raporta Parlamentului și Consiliului dacă pot fi adoptate reglementări mai adecvate pentru conducătorii implicați în serviciile ocazionale de transport de pasageri, așa cum sunt acestea definite în Articolul 2 alineatul 1 numărul 4 din Regulamentul (CE) Nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.</p>	<p>Aceasta este o o solicitare cheie a industriei de transport rutier de persoane și a UNTRR, alături de IRI pentru derogările specifice serviciilor de transport turistic cu autocarul, susținută și de Comisia Europeană (Comisarul european pentru transport, Violeta Bulc, în cadrul Comitetului TRAN din 11 aprilie).</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Noul art. 8a</b>				
		<p>Ca referință, consultați și punctul 7a din Preambulul la abordarea Consiliului General, cu următoarea formulare:</p> <p>„Zonele sigure de parcare echipate cu facilități de odihnă corespunzătoare sunt esențiale pentru îmbunătățirea condițiilor de lucru în sector și pentru menținerea siguranței rutiere. Drept urmare, este esențial să promovăm o dezvoltare a infrastructurii de parcare, inclusiv a zonelor de odihnă, care ar oferi standardele dorite de siguranță, protecție și servicii. Este important</p>	<p>În termen de [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament] Statele Membre vor transmite Comisiei locațiile Zonelor dedicate de parcare (DPA) disponibile pe teritoriile lor și vor notifica orice modificări ulterioare ale acestor informații. Comisia va afișa o listă DPA accesibile public pe un singur site oficial actualizat regulat.</p> <p>2. Toate spațiile de parcare trebuie să includă cel puțin facilitățile și caracteristicile stipulate în Anexa 1 și care sunt publicate de Comisie în conformitate cu</p>	<p>UNTRR consideră necesar ca până când nu sunt construite suficiente spații de parcare sigure și securizate în UE, să nu fie introdusă restricția efectuării repausului săptămânal normal în cabină.</p> <p>În acest context, UNTRR susține ca normele și procedurile de certificare a SSTPA(Safe and Secure Truck Parking Areas) să fie stabilite prin documentul de implementare al Comisiei, reținând rezultatele recentului studiu al Comisiei cu privire la SSTPA, la care UNTRR și-a adus în mod relevant contribuția.</p> <p>UNTRR, alături de IRU urmărește activitatea grupului de experți coordonat de Comisie pe tema SSTPA, a cărui răspundere va fi aceea de a consilia Comisia cu privire la un posibil act de implementare viitor.</p>



		<p>să existe suficiente oportunități de cofinanțare de către Uniunea Europeană conform actelor juridice curente și viitoare ale Uniunii care stabilesc condițiile de asistență financiară, pentru accelerarea și promovarea construirii acestei infrastructuri de parcare. Cu toate acestea, Statele membre nu au obligația de a finanța orice infrastructură de parcare suplimentară pe teritoriul lor, exceptând obligațiile existente conform Liniilor directoare ale Uniunii pentru infrastructura TEN-T. Comisia ar trebui să analizeze disponibilitatea unor spații de parcare sigure”</p>	<p>alineatul 2 ar putea indica la intrare că sunt DPA.</p> <p>3. Statele Membre se vor asigura că sunt efectuate verificări aleatorii în mod regulat pentru verificarea conformității caracteristicilor de parcare cu criteriile DPA din Anexă.</p> <p>4. Statele Membre vor investiga reclamațiile DPA certificate care nu respectă criteriile prezentate în Anexă.</p> <p>5. Statele Membre vor încuraja crearea unor spații de parcare dedicate în conformitate cu dispozițiile de la punctul (c) al Articolului 39 al. (2) din Regulamentul (UE) Nr. 1315/2013. Cel târziu până la data de 31 decembrie 2020, Comisia va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la disponibilitatea unor facilități de odihnă adecvate pentru șoferi și a unor facilități de parcare păzite. Acest raport va fi însoțit de proiectul de regulament care stabilește normele și procedurile de certificare a DPA la care se face referire la alineatul 4 al acestui Articol. Raportul va fi actualizat anual pe baza informațiilor colectate de Comisie conform alineatului 5 și va include măsurile propuse pentru creșterea numărului și calității facilităților de odihnă adecvate pentru șoferi și a spațiilor de parcare păzite.</p>	
--	--	--	--	--

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 9 – Derogări de la perioada de repaus</b>				
<p>1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități a căror durată nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală, conducătorul are acces la o cușetă.</p>	<p>1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități a căror durată nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală sau de repaus săptămânal redus, conducătorul are acces la o cușetă care îi este pusă la dispoziție.</p>	<p>1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau [...] o perioadă de repaus săptămânal, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități a căror durată nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală sau [...] perioade de repaus săptămânal conducătorul are acces la o cușetă aflată la dispoziția sa.</p>	<p>1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități a căror durată nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală sau de repaus săptămânal redus, conducătorul are acces la o <b>cabină de dormit</b> care îi este pusă la dispoziție.</p> <p>Noul al. 1.a.: Derogarea de la al. 1 poate fi extrapolată la perioadele normale de repaus săptămânal în cazul în care durata deplasării cu feribotul are o durată de cel puțin 12 ore. Pe parcursul acestei perioade de repaus săptămânal, conducătorul va avea acces la o cabină de dormit.</p>	<p>UNTRR susține aplicarea derogărilor de la perioada de repaus zilnic și săptămânal redus și normal.</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 11 - Excepții</b>				
<p>Fiecare stat membru poate, în cazul transporturilor rutiere efectuate în întregime pe teritoriul său, să prevadă durate minime mai lungi pentru pauze și perioadele de repaus sau durate de condus mai scurte decât cele prevăzute la articolele 6-9. În acest caz, statele membre țin seama de contractele colective sau de alte acorduri între partenerii sociali respectivi. Cu toate acestea, prezentul regulament rămâne aplicabil pentru conducătorii care efectuează operațiuni de transport internațional.</p>		<p>Fiecare stat membru poate, în cazul transporturilor rutiere efectuate în întregime pe teritoriul său, să prevadă durate minime mai lungi pentru pauze și perioadele de repaus sau durate de condus mai scurte decât cele prevăzute la articolele 6-9. În acest caz, statele membre țin seama de contractele colective sau de alte acorduri între partenerii sociali respectivi. Cu toate acestea, prezentul regulament rămâne aplicabil pentru conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional. În aceleași condiții, un Stat Membru poate stipula ca un conducător implicat exclusiv în transportul rutier efectuat integral pe teritoriul său să efectueze, în oricare două săptămâni consecutive, cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- două perioade de repaus săptămânal normale sau</li> <li>- o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore, unde reducerea să fie compensată cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.</li> </ul>		<p>UNTRR nu susține crearea unui sistem dualist de norme - unul pentru transportul internațional și altul pentru transportul național. Un astfel de sistem dualist este dificil dacă nu chiar imposibil de implementat (un sistem dualist a fost criticat și de sindicate, care, însă, sunt în favoarea menținerii normelor curente = abordarea EP).</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 12 - Excepții</b>				
<p>Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto trebuie să indice manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un imprimat scos din aparatul de înregistrare de aparat sau în tabelul de serviciu, cel târziu la sosirea la locul de staționare adecvat.</p>	<p>Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător așa cum este acesta menționat în art. 8 al. (8A) pentru a efectua perioada zilnică sau săptămânală de repaus, conducătorul auto poate deroga de la Art. 8 al. (2) punctul 2 și de la al doilea subpunct al Art. 8 al. (6) punctul 3. O astfel de derogare nu va avea drept consecință depășirea perioadelor de conducere zilnice sau săptămânale sau reducerea perioadelor de repaus zilnice sau săptămânale. Conducătorul va menționa cauza unei astfel de derogări manual pe foaia de înregistrare a echipamentului sau pe un imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la locația de cazare adecvată.</p>	<p>[...] Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. În situații excepționale, conducătorul poate deroga și de la articolul 6 al. (1) și (2) și de la articolul 8 al. (2) [...] prin depășirea duratei zilnice și săptămânale de condus cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului în scopul efectuării perioadei săptămânale de repaus. Șoferul va menționa cauza unei astfel de derogări manual pe foaia de înregistrare a echipamentului sau pe un imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu sosirea la destinație sau în locul de oprire adecvat.”;</p>	<p>În mod excepțional, conducătorul poate deroga de la prevederile art. 6 al. (1) și al. (2)<sup>4</sup> după o perioadă de repaus de 30 de minute, pentru a putea ajunge în două ore la centrul operațional al angajatorului de care aparține în mod normal conducătorul auto și unde va începe perioada săptămânală de odihnă, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto trebuie să indice manual cauza derogării pe un imprimat scos din de echipamentul de înregistrare. Această perioadă de până la două ore se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.</p>	<p>UNTRR observă că propunerea sa, alături de IRU de armonizare a termenului de derogare la un interval de două ore a fost preluată de Parlament. Cu toate acestea, formularea Consiliului pare mai clară.</p> <p>UNTRR își menține poziția că, în situații excepționale și pentru a putea ajunge la locul de reședință, conducătorului auto ar trebui să i se permită să facă acest lucru pentru a efectua perioada săptămânală de repaus normal.</p>

<sup>2</sup> Articolul 8(2) : 2. Pe parcursul fiecărei perioade de 24 de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal, conducătorul trebuie să efectueze o nouă perioadă de repaus zilnic. În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în această perioadă de douăzeci și patru de ore este de cel puțin 9 ore, dar mai puțin de 11 ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.

<sup>3</sup> Articolul 8(6) : 6. Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin: - 2 perioade de repaus săptămânal normale sau - o perioadă de repaus săptămânal normal de și o perioadă de repaus săptămânal redus de cel puțin 24 de ore. Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.

<sup>4</sup> Articolul 6(1 și 2) : 1. Perioada zilnică de condus nu va depăși nouă ore. Cu toate acestea, perioada zilnică de condus poate fi prelungită la maximum 10 ore de maximum două ori pe parcursul unei săptămâni. 2. Durata de condus săptămânală nu depășește cincizeci și șase de ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilită de Directiva 2002/15/CE.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 14.2 - Excepții</b>				
Statele membre vor informa Comisia cu privire la derogările acordate conform alineatului 1, iar Comisia notifică celorlalte state membre astfel de derogări.	În cazuri de urgență, statele membre pot acorda o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care va fi justificată corespunzător și notificată de îndată Comisiei.	În cazuri de urgență, statele membre pot acorda o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care va fi justificată corespunzător și notificată de îndată Comisiei.	În cazuri de urgență, statele membre pot acorda o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care va fi justificată corespunzător și notificată de îndată Comisiei. Aceste informații vor fi publicate pe un site public dedicat, întreținut de Comisie, disponibil în toate limbile UE.	Ca și în cazul evenimentelor obișnuite, derogările acordate în situații excepționale trebuie să fie comunicate clar.
<b>Art. 16.3.a – Proceduri de control și sancțiuni</b>				
Tabelul de serviciu: (a) conține toate informațiile indicate la alineatul 2 pentru o perioadă precedentă de cel puțin douăzeci și opt de zile; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;		Tabelul de serviciu: (a) conține toate informațiile indicate la alineatul 2 pentru o perioadă precedentă care acoperă ziua controlului și cele 56 [...] de zile anterioare; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;		UNTRR dorește să mențină situația curentă, în care conducătorilor auto li se solicită să păstreze evidențele la bordul vehiculului timp de 28 de zile, evitând astfel supra-sanționarea conducătorilor pentru greșeli și încălcări minore.  Observăm că în cazul Consiliului, se propune amânarea implementării acestei prevederi până la finalul lui 2024 (în contextul generalizării utilizării tahografelor inteligente în transportul internațional).

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 17 – Comunicare și raportare</b>				
<p>1. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre, printr-un formular tip stabilit de Decizia 93/173/CEE, informațiile necesare pentru a-i permite să elaboreze, din doi în doi ani, un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și cu privire la evoluția situației în domeniile respective.</p> <p>...</p> <p>3. Raportul informează, de asemenea, cu privire la folosirea derogărilor prevăzute la articolul 13.</p>			<p>3a. Raportul va include o evaluare a utilizării sistemelor autonome de condus din Statele membre și posibilitatea conducătorilor de a înregistra perioada pe parcursul căreia sistemul autonom de condus este activ și va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă de modificare a prezentului Regulament, incluzând cerințele necesare pentru înregistrarea acestor date de către șofer pe tahograful inteligent.</p>	<p>UNTRR consideră că utilizarea sistemelor autonome de condus trebuie anticipată și permisă prin prezenta revizuire a Regulamentului 561/206, iar în măsura în care nu poate fi reglementată în detaliu la acest moment, ar trebuie să existe posibilitatea stabilirii detaliilor ulterior. Pentru dezvoltarea unei abordări coerente a industriei este nevoie de anticipare și de colaborarea constantă cu IRU (Comisia pentru afaceri sociale), posibil chiar de anul următor.</p> <p>În opinia UNTRR , dezvoltările tehnologice din domeniul transportului vor fi incluse în rapoarte.</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA CE	ABORDAREA GEN. CONSILIU	RAPORTUL PE	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 19 – Încălcări</b>				
<p>1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni până la data prevăzută la articolul 29 paragraful al doilea. Comisia informează statele membre în consecință.</p>	<p>1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale cu gravitatea faptei la care se referă stabilită în conformitate cu Anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau procedură. Statele membre vor notifica respectivele măsuri și reglementări referitoare la sancțiuni Comisiei până la data menționată în articolul 29 paragraful al doilea. Acestea vor notifica fără întârziere orice modificări ulterioare aduse acestora. Comisia informează statele membre în consecință.</p>	<p>1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale cu gravitatea faptei la care se referă stabilită în conformitate cu Anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o penalitate sau procedură. Statele membre vor notifica respectivele măsuri și reglementări referitoare la sancțiuni Comisiei până la data menționată în articolul 29 paragraful al doilea. Acestea vor notifica fără întârziere orice modificări ulterioare aduse acestora. Comisia informează statele membre în consecință.</p>	<p>1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective și proporționale cu gravitatea încălcărilor, stabilită în conformitate cu Anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament sau a Reg. 165/2014 nu atrage mai mult de o penalitate sau procedură. Statele membre vor transmite Comisiei, până la data indicată în articolul 29 paragraful al doilea, reglementările și măsurile respective, alături de metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității acestora. Statele membre vor comunica fără întârziere orice modificări ulterioare care le afectează. Comisia va informa Statele membre cu privire la aceste măsuri și reglementări și la orice modificări aduse acestora. Aceste informații vor fi publicate pe un site public dedicat, întreținut de Comisie, disponibil în toate limbile UE și conținând informații detaliate despre astfel de sancțiuni aplicabile în State membre UE.</p>	<p>UNTRR observă că cele trei instituții împărtășesc abordări foarte similare, care se apropie de poziția UNTRR. De mulți ani, UNTRR a solicitat Comisiei Europene să asigure transparența reglementărilor naționale privind aplicarea legislației UE și sancțiunile aplicabile, care să fie publicate de CE în toate limbile oficiale ale UE – prevedere care se regăsește în raportul PE.</p>



REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Anexa (nouă)</b>				
			<p>Cerințe minime pentru spațiile de parcare</p> <p>Partea A: Infrastructura de servicii</p> <p>1) Toalete cu apă curentă, curate, în stare de funcționare și inspectate regulat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- până la 10 locuri, cel puțin un bloc de toalete cu patru toalete;</li> <li>- între 10 și 25 de locuri, cel puțin un bloc de toalete cu opt toalete;</li> <li>- 25 până la 50 locuri, cel puțin două blocuri de toalete cu câte 10 toalete fiecare;</li> <li>- 50 până la 75 locuri, cel puțin două blocuri de toalete cu câte 15 toalete fiecare; 75 până la 125 locuri, cel puțin patru blocuri de toalete cu câte 15 toalete fiecare;</li> <li>- peste 125 locuri, cel puțin șase blocuri de toalete cu câte 15 toalete fiecare.</li> </ul> <p>2) Dușuri curate, în stare de funcționare și inspectate regulat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- până la 10 locuri, cel puțin un bloc de dușuri cu două dușuri;</li> <li>- 25 până la 50 locuri, cel puțin două blocuri de dușuri cu câte cinci dușuri fiecare;</li> <li>- 50 până la 75 locuri, cel puțin două blocuri de dușuri cu câte 10 dușuri fiecare;</li> <li>- 75 până la 125 locuri, cel puțin patru blocuri de dușuri cu câte 12 toalete fiecare;</li> <li>- peste 125 locuri, cel puțin șase blocuri de dușuri cu câte 15 dușuri fiecare.</li> </ul> <p>3) Acces adecvat la apă potabilă;</p>	<p>În principiu, UNTRR consideră că ar trebui introduse standarde noi pentru SSTPA.</p> <p>Cu toate acestea, UNTRR preferă să introducă astfel de standarde printr-un act de implementare al Comisiei, pe baza rezultatelor recentului studiu al Comisiei privind SSTPA(Safe and Secure Truck Parking Areas) , la care UNTRR și IRU au contribuit.</p> <p>Cu toate acestea, obligațiile suplimentare pentru operatori trebuie evitate.</p> <p>UNTRR consideră necesar ca până când nu sunt construite suficiente spații de parcare sigure și securizate în UE, să nu fie introdusă restricția efectuării repausului săptămânal normal în cabină.</p>



			<p>4) Dotări adecvate pentru gătit, bar cu gustări sau restaurant;</p> <p>5) Magazin cu diverse sortimente de alimente, băuturi, etc., disponibil în locație sau în apropiere;</p> <p>6) Tomberoane disponibile în număr și cu capacitate suficiente;</p> <p>7) Adăpost contra ploii sau soarelui în apropierea spațiului de parcare;</p> <p>8) Plan pentru situații de urgență/ administrativ/ persoane de contact pentru situații de urgență comunicate personalului;</p> <p>9) Mese de picnic cu bănci sau alternativ disponibile în număr suficient;</p> <p>10) Serviciu Wi-Fi dedicat;</p> <p>11) Sistem de rezervare, plată și facturare fără numerar; Sistem de indicare a locurilor disponibile atât în locație, cât și online;</p> <p>12) Infrastructura de servicii trebuie să fie adaptată pentru femei/bărbați.</p> <p>Partea B: Dotări de securitate</p> <p>1) O separare continuă a spațiului de parcare și a vecinătăților, cum ar fi împrejmirile sau bariere alternative, care previne accesul neintenționat și intenționat ilegal sau întârzierile la intrare;</p> <p>2) Doar utilizatorii și personalul spațiului de parcare pentru camioane vor avea acces în parcare;</p> <p>3) Sistem de înregistrare digital (min. 25fps) implementat. Sistemul înregistrează fie</p>	
--	--	--	--	--

			<p>continuu, fie în modul de detecție a mișcării;</p> <p>4) Sistem CCTV care poate acoperi întreaga zonă împrejmuită, asigurând faptul că activitățile din apropierea împrejurii sau de pe aceasta pot fi înregistrate clar (vizualizare înregistrare CCTV);</p> <p>5) Supravegherea locației prin patrulare sau în alt mod;</p> <p>6) Fiecare incident ilicit va fi raportat personalului parcării pentru camioane și poliției. Dacă este posibil, vehiculul trebuie menționat în stare de staționare în așteptarea instrucțiunilor din partea autorităților de poliție;</p> <p>7) Benzi auto și pietonale iluminate în permanență;</p> <p>8) Siguranța pietonilor în zonele de parcare dedicate;</p> <p>Supravegherea spațiului de parcare prin verificări de securitate adecvate și proporționale;</p> <p>Număr (numere) de telefon - marcate clar ale serviciilor de urgență.</p>	
--	--	--	---	--

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>B - Prevederi cu observații UNTRR</b>				
<b>Art. 8.8 – Perioadele de repaus în cabină</b>				
<p>În cazul în care un conducător solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare și să fie în staționare.</p>	<p>...</p> <p>8a. Perioadele de repaus săptămânal normal și orice perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luate în compensare pentru perioadele de repaus săptămânal anterioare reduse nu vor fi efectuate la bordul vehiculului. Acestea vor fi efectuate într-un spațiu de cazare adecvat, cu dotări de dormit și sanitare adecvate;</p> <p>(a) pus la dispoziție sau achitat de angajator sau</p> <p>(b) acasă sau într-o altă locație privată aleasă de conducătorul auto.</p>	<p>În cazul în care un conducător solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare și să fie în staționare.</p> <p>Perioadele de repaus săptămânal normal și orice perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luate în compensare pentru perioadele de repaus săptămânal anterioare reduse nu vor fi efectuate la bordul vehiculului. [...]</p> <p>Orice costuri de cazare în afara vehiculului vor fi acoperite de angajator.</p> <p>Cel târziu [JO: la trei ani de la intrarea în vigoare], Comisia va evalua disponibilitatea unor spații de parcare sigure care să permită conducătorului auto să se odihnească adecvat în perioadele în care vehiculul este în stare de staționare.</p>	<p>...</p> <p>8a. Perioadele de repaus săptămânal normal și orice perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luate în compensare pentru perioadele de repaus săptămânal anterioare reduse nu vor fi efectuate la bordul vehiculului. Acestea vor fi efectuate într-un spațiu de cazare de calitate, adecvat pentru femei/bărbați, în afara cabinei, cu dotări sanitare și de dormit corespunzătoare pentru șofer. Spațiu de cazare va fi:</p> <p>(a) pus la dispoziție sau achitat de angajator sau</p> <p>(b) la domiciliul conducătorului sau într-o altă locație privată aleasă de acesta.</p>	<p>Dorim să amintim că în timpul discuțiilor în Consiliu și, cu precădere, în Parlamentul European, s-a susținut o poziție de compromis (raportor Wim van de Camp) referitoare la o derogare, care să permită efectuarea perioadei săptămânale de repaus normal la bordul vehiculului, dacă acesta este staționat în spații de parcare sigure dedicate camioanelor.</p> <p>UNTRR se opune interdicției de efectuare a perioadei de repaus săptămânal normal în cabină. Considerăm că restricționarea efectuării repausului de 45 h în cabină este o măsură protecționistă introdusă de Franța și Belgia în 2014, după care Germania și tot mai multe State vestice le-au urmat. Această interdicție a condus la creșterea costurilor transportatorilor, atât cu cazarea cât și cu primele de asigurare pentru mărfurile transportate, pentru perioadele în care acestea se vor afla în parcări nesecurizate, având în vedere numeroasele cazuri de vandalism petrecute în ultimii ani împotriva camioanelor estice aflate în parcări din vestul UE. De asemenea, UNTRR a semnalat CE</p>

				<p>controalele abuzive din Franța și Belgia privind respectarea acestei interdicții, numeroși transportatori români fiind amendați pentru că nu a putut dovedi că șoferii și-au efectuat la hotel repausul săptămânal normal anterior controlului – contrar clarificărilor transmise de CE conform cărora <i>"autoritățile naționale de control nu pot solicita șoferilor să prezinte documente care să dovedească faptul că repausul lor săptămânal normal care precedă inspecția rutieră nu a fost efectuat în vehicul"</i>.</p> <p>Înainte de a interzice la nivel European efectuarea odihnei săptămânale de 45 h în cabină, Comisia Europeană ar trebui să se asigure că această măsură poate fi implementată și că există suficiente parcări sigure și securizate la nivelul fiecărui Stat membru - în acest scop fiecare Stat Membru ar trebui să aibă obligația de a publica liste cu informații clare și actuale privind spațiile de parcare sigure și securizate la nivel național, ca măsură de asigurare a faptului că regulile UE sunt aplicabile și nu imposibile pentru industria europeană de transport rutier.</p>
--	--	--	--	---

<sup>s</sup> Cu ocazia celui mai recent (1 aprilie 2019) Comitet pentru transporturi rutiere (Comisia și Statele membre), serviciile CE au manifestat interes pentru poziția UNTRR de a colabora cu autoritățile competente (ECR, CORTE) și de a prezenta ideea către CE.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Regulamentul (UE) NR. 165/2014 – tahograful inteligent</b>				
<i>A - Prevederi cu observații și propuneri UNTRR pentru recomandările UNTRR</i>				
<b>Art. 3 – Domeniul de aplicare</b>				
<p>4. La cincisprezece ani de la introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf conform articolelor 8, 9 și 10, vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare sunt echipate cu un astfel de tahograf.</p>		<p>4. În termen de maximum patru ani de la finalul anului de intrare în vigoare* a prevederilor detaliate la care se face referire în a doua frază a primului alineat al articolului 11 care includ specificații pentru înregistrarea trecerilor la frontieră și a activităților suplimentare, toate vehiculele care operează pe teritoriului unui stat membru altul decât statul de înmatriculare care sunt echipate cu un tahograf neconform cu specificațiile din prevederile detaliate menționate, vor fi echipate cu un tahograf inteligent conform prevederilor din articolele 8, 9 și 10 din prezentul Regulament.</p> <p style="text-align: center;">* [NOTĂ: preconizată ca fiind finalul lui 2024.]</p>	<p>4. În termen de maximum... [3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare], următoarele vehicule vor fi echipate cu un tahograf inteligent:</p> <p>a) vehiculele care operează într-un stat membru altul decât statul de înmatriculare care sunt echipate cu un tahograf analogic</p> <p>b) vehiculele care operează într-un stat membru altul decât statul de înmatriculare care sunt echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din Anexa IB la Regulamentul Consiliului (CEE) Nr. 3821/85 în vigoare până în 30 septembrie 2011 sau</p> <p>c) vehiculele care operează într-un stat membru altul decât statul de înmatriculare care sunt echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din Anexa IB la Regulamentul Consiliului (CEE) Nr. 3821/85 în vigoare până în 1 octombrie 2011. [NOTĂ: Presupunând că pachetul rutier</p>	<p>UNTRR s-a opus introducerii tahografului inteligent, propus ca instrument de control al prevederilor restrictive ale Pachetului Mobilitate 1. UNTRR se opune obligației de retro-echipare cu tahograful inteligent a vehiculelor care efectuează transport rutier internațional, generând costuri semnificative pentru transportatorii rutieri, fapt evidențiat și de studiul Comisei Europene.</p> <p>Actualul tahograf inteligent 1 va fi urmat de tahografului inteligent 2, care conform producătorilor de tahografe va fi lansat peste de 36 de luni.</p> <p>Acest aspect înseamnă că un calendar realist pentru introducerea tahografului inteligent 2 (SM2) ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actul de implementare al comisiei privind SM2 – până la mijlocul lui 2020;</li> <li>• Producătorii pregătiți să lanseze pe piață SM2 – până la mijlocul lui 2023;</li> <li>• Obligația de echipare a vehiculelor de transport internațional cu SM2 – finalul lui 2026.</li> </ul>

			<p><i>va intra în vigoare în 2019, actul de implementare al Comisiei cu privire la tahograful inteligent versiunea 2 va fi publicat până în 2019/2020 (a se vedea Art. 11 de mai jos), cu aplicarea unei abordări etapizate a echipării.</i></p> <p>Noul al. 4a: În termen de... [4 ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare], vehiculele care operează într-un stat membru altul decât statul membru de înmatriculare și care sunt echipate cu un tahograf digital în conformitate cu Anexa IB la Regulamentul Consiliului (CEE) Nr. 3821/85 în vigoare începând cu 1 octombrie 2012 vor fi echipate cu un tahograf inteligent.</p> <p>Noul alineat 4b: În termen de... [5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare], vehiculele care operează într-un stat membru altul decât statul membru de înmatriculare și care sunt echipate cu un tahograf inteligent în conformitate cu Anexa IC la Regulamentul (UE) 2016/799 vor fi echipate cu un tahograf inteligent.</p>	<p>De asemenea, sistemul aplicabil vehiculelor comerciale implicate în transportul național nu ar trebui să fie modificat și ar trebui menținute cât mai accesibile cu putință pentru industrie.</p>
--	--	--	---	--

6 În măsura în care trilogul pe tema Pachetului mobilității 1 este finalizat până la finalul lui 2019.

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 36 - Înregistrările efectuate de conducătorul auto</b>				
<p>(i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente,</p> <p>(ii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, (iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.</p>		<p>(i) foile de înregistrare din ziua în curs și pentru cele 56 de zile anterioare;</p> <p>(iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.</p> <p>(ii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente. Articolele 1(9a) și 2(3) se vor aplica începând cu 31.12.2024. Până la acea dată, se vor aplica articolul 16, al. 3, subpunctul (a) al Regulamentului (CE) Nr. 561/2006 și articolul 36, al. 1(i), 1(ii) și 2(ii) din Regulamentul (UE) 165/2014, în formularea anterioară modificărilor introduse prin prezentul Regulament.</p>	<p>(i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 56 de zile precedente,</p> <p>(ii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, „(iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”</p>	<p>UNTRR observă că ar fi necesară o analiză mai amplă a industriei cu privire la ceea ce ar trebui să fie verificat sau nu cu ocazia controalelor în trafic.</p> <p>UNTRR susține menținerea situației curente, unde șoferii au obligația de a păstra evidențele la bordul vehiculului pentru 28 de zile, evitându-se astfel posibila supra-sanționare a conducătorilor auto pentru greșeli și încălcări minore. Consiliul propune amânarea implementării acestei prevederi până la finalul lui 2024 (în contextul generalizării tahografului inteligent în transportul internațional).</p>



REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<i>B - Prevederi cu observații UNTRR</i>				
<b>Art. 8 – Tahograful inteligent</b>				
<p>1. Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil: - locul de începere a zilei de lucru;</p> <p>- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere;</p> <p>- locul de încheiere a zilei de lucru.</p> <p>În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.</p>	<p>1. Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil: locul de începere a zilei de lucru;</p> <p>- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și la fiecare trecere a frontierei de către vehiculul respectiv;</p> <p>locul de încheiere a zilei de lucru.</p>	<p>1. Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil: locul de începere a zilei de lucru;</p> <p>- la fiecare trecere a frontierei unui stat membru de către vehiculul respectiv;</p> <p>- la fiecare operațiune de încărcare și descărcare efectuată de vehiculul respectiv;</p> <p>- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și</p> <p>- locul de încheiere a zilei de lucru;</p> <p>Subpunctul 2: Cu toate acestea, înregistrarea trecerilor la graniță și a activităților suplimentare la care se face referire la al doilea și al treilea alineat al primului subpunct se va referi la vehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un Stat membru <b>after two years</b> <input type="checkbox"/> <b>after the entry</b> în vigoare a prevederilor detaliate la care se face referire în a doua frază a primului alineat al articolului 11, fără prejudicierea obligației de echipare ulterioară a anumitor vehicule conform articolului 3 al. (4).</p> <p>[NOTĂ: se preconizează că va fi cel târziu în iunie 2022.]</p>	<p>1. Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil: - locul de începere a zilei de lucru;</p> <p>- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și la fiecare trecere a frontierei unui stat membru de către vehiculul respectiv;</p> <p>- fiecare operațiune de încărcare și descărcare efectuată de vehiculul respectiv;</p> <p>- locul de încheiere a zilei de lucru.</p> <p>Noul al. 2a: Vehiculele înmatriculate pentru prima dată începând cu... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare] vor fi echipate cu un tahograf în conformitate cu al doilea alineat al primului subpunct al articolului 8 al. (1) și cu al doilea subpunct al art. 8 al. (1) din prezentul Regulament.</p>	<p>Trebuie verificată fezabilitatea din punct de vedere tehnic a posibilității de înregistrare a „încărcării și descărcării”. UNTRR este împotriva introducerii obligației de a înregistra fiecare operațiune de încărcare și descărcare efectuată de vehiculul respectiv, având în vedere natura comercială a acestor informații și rezultatele nerelevante, atât prin prisma timpilor de conducere și de odihnă, cât și a cabotajului:</p> <p>- Înregistrarea operațiunilor de încărcare și descărcare efectuate de vehiculul nu poate fi înregistrată ca timp de lucru al șoferului în mod automat, pentru că sunt situații când șoferul poate alege să efectueze o pauză și să nu rămână la camion</p> <p>- Înregistrarea operațiunilor de încărcare și descărcare nu poate stabili cu claritate numărul operațiunilor de cabotaj, având în vedere precizările CE conform cărora în carul aceleiași operațiuni de cabotaj, se poate efectua preluarea mărfurilor de la unul sau de la mai multe puncte de încărcare, respectiv se poate efectua livrarea mărfurilor la unul sau la mai multe puncte de livrare, după cum se specifică în scrisoarea de trăsură. Deci instrumentul de control cel mai relevant, în acest caz este scrisoarea CMR/e-CMR și nu tahograful</p>

7 (9a) Articolul 16, al. 3, subpunctul (a) este înlocuit după cum urmează: „(a) conține toate informațiile indicate la alineatul 2 pentru o perioadă precedentă care acoperă ziua controlului și cele 56 de zile anterioare; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;

8 Dificil de identificat în Abordarea Generală curentă a Consiliului. Aparent, există și o asociere cu „trecerea” de la „28” la „56” de zile.

9 Relevant pentru păstrarea evidențelor timp de 28 de zile la bordul vehiculului.



REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 9 - Detectarea timpurie la distanță a posibilelor manipulări sau abuzuri</b>				
<p>2. La cincisprezece ani după introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf în conformitate cu prezentul articol și cu articolele 8 și 10, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamente de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționată în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.</p>		<p>La patru ani de la intrarea în vigoare a prevederilor detaliate la care se face referire în a doua frază a alineatului 1 din articolul 11 care includ specificații pentru înregistrarea trecerilor la graniță și a activităților suplimentare menționate în al doilea și al treilea alineat al articolului 8 al. (1), statele membre vor echipa autoritățile de control cu în mod rezonabil cu echipamentul de detecție timpurie necesar pentru a permite comunicarea datelor la care se face referire în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării.</p>	<p>2. În termen de [1 an de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare] statele membre își vor echipa autoritățile de control în mod rezonabil cu echipamentul de detecție timpurie necesar pentru a permite comunicarea datelor la care se face referire în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.</p>	<p>Este cu siguranță bizar (și ineficient, comparativ cu obligația pentru vehicule/operatori) că, Consiliul acordă, în mod generos, autorităților din statele membre o perioadă de 4 ani pentru a se echipa cu mijloacele necesare care să le permită să controleze tahografele inteligente de la distanță. Considerăm că aceeași perioadă ar trebui să se aplice și în cazul transportatorilor.</p>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 9,4 - Detectarea timpurie la distanță a posibilelor manipulări sau abuzuri</b>				
<p>4. Datele schimbate în timpul comunicării se limitează la datele necesare pentru efectuarea de controale în trafic selective ale vehiculelor al căror tahograf ar fi putut fi manipulat sau folosit abuziv. Aceste date se referă la următoarele evenimente sau date înregistrate de tahograf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ultima tentativă de încălcare a securității;</li> <li>- cea mai lungă întrerupere a alimentării cu energie;</li> <li>- anomalia senzorului;</li> <li>- eroare privind datele de mișcare;</li> <li>- conflict privind mișcarea vehiculului;</li> <li>- conducere auto fără un card valid;</li> <li>- introducerea cardului în timpul mersului;</li> <li>- date privind reglarea orei;</li> <li>- date de calibrare, inclusiv datele ultimelor două calibrări;</li> <li>- numărul de înmatriculare al vehiculului;</li> <li>- viteza înregistrată de tahograf.</li> </ul>		<p>- depășirea duratei maxime de condus.</p>		<p>Modificare importantă și cu implicații majore! Aceasta înseamnă că toți cei care au depășit durata maximă de condus (care: 4,5- ore? Durata zilnică de condus?)</p> <p>Durata săptămânală de condus? Chiar și cu un minut?) ar fi automat „prinși” de DRSC ale poliției rutiere.</p> <p>Înainte de adoptarea acestei măsuri, este necesară evaluarea impactului și acceptabilitatea sale pentru industrie, precum și pragurile/toleranțele posibile, la care se declanșează „depășirea timpului maxim de condus (doar zilnic? depășirea cu 30%? ).</p> <p>UNTRR consideră că nu ar trebui controlate decât situațiile care exced toleranța de 2 h prevăzută în cazul situațiilor excepționale (art.12)</p>
<b>Art. 10 – Interfața cu sistemele de transport inteligente</b>				
		<p>2. Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru la doi ani* de la intrarea în vigoare a prevederilor detaliate menționate în a doua frază a alineatului 1 din articolul 11 care includ specificații pentru înregistrarea trecerilor la frontieră și activităților suplimentare menționate la al doilea și al treilea alineat al articolului 8(1), vor fi echipate cu interfața menționat la alineatul 1.</p> <p>[NOTĂ: se preconizează că va fi cel târziu în iunie 2022.]</p>		<p><b>Un</b> calendar realist pentru introducerea tahografului inteligent 2 (SM2) ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actul de implementare al comisiei privind SM2 – până la mijlocul lui 2020;</li> <li>• Producătorii pregătiți să lanseze pe piață SM2 – până la mijlocul lui 2023;</li> <li>• Obligația de echipare a vehiculelor de transport internațional cu SM2 – finalul lui 2026.</li> </ul>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 11 – Dispoziții detaliate pentru tahograful inteligent</b>				
<p>Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate la care se face referire în articolul 11 pot fi echipate cu interfețe standardizate care permit utilizarea datelor înregistrate sau generate de tahograf în mod operațional, de un dispozitiv extern, sub rezerva respectării următoarelor condiții: a)... b)... c) ...</p>		<p>...</p> <p>Pentru a asigura aplicarea uniformă a obligației de înregistrare sau stocare a datelor referitoare la orice trecere a frontierei de către vehicul și a oricăror date suplimentare menționate la al doilea și al treilea alineat al art. 8(1), Comisia va adopta acte de punere în aplicare în termen de [JO: 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare].</p>	<p>Pentru a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf.</p> <p>În termen de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament de modificare], Comisia va adopta acte de punere în aplicare care vor include dispoziții detaliate pentru înregistrarea oricăror treceri la frontieră ale vehiculului menționată la al doilea alineat al primului subpunct al articolului 8(1) și la al doilea subpunct al articolului 8(1).</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare vor fi adoptate în conformitate cu procedura de examinare la care se face referire în articolul 42 al. (3).</p>	<p>Un calendar realist pentru introducerea tahografului inteligent 2 (SM2) ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actul de implementare al comisiei privind SM2 – până la mijlocul lui 2020;</li> <li>• Producătorii pregătiți să lanseze pe piață SM2 – până la mijlocul lui 2023;</li> <li>• Obligația de echipare a vehiculelor de transport internațional cu SM2 – finalul lui 2026.</li> </ul>

REGLEMENTĂRI CURENTE	PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 34 – Folosirea cardurilor de conducător auto și a foilor de înregistrare</b>				
<p>7. Conducătorul auto va introduce în tahograful digital simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru. Cu toate acestea, un stat membru poate solicita conducătorilor auto implicați în operațiuni de transport pe teritoriul acestora să adauge specificații geografice mai detaliate la simbolul țării, cu condiția ca statul membru să fi notificat respectivele specificații geografice detaliate Comisiei înainte de 1 aprilie 1998. Conducătorii auto nu vor avea obligația de a introduce informațiile menționate în prima frază a primului subpunct în cazul în care tahograful înregistrează automat datele referitoare la locație în conformitate cu art. 8.</p>	<p>7. Conducătorul auto va introduce în tahograful digital simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat precum și locul și ora la care conducătorul auto a trecut o graniță la bordul vehiculului, în momentul în care ajunge într-un loc în care poate opri în siguranță. Statele membre pot solicita conducătorilor auto implicați în operațiuni de transport pe teritoriul acestora să adauge specificații geografice mai detaliate la simbolul țării, cu condiția ca statul membru să fi notificat respectivele specificații geografice detaliate Comisiei înainte de 1 aprilie 1998.</p>	<p>7. Conducătorul auto va introduce în tahograful digital simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru[...]. La un an de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate la care se face referire în a doua frază a alineatului 1 din art. 11 care conțin specificații care permit introducerea sau stocarea datelor de trecere a frontierei, conducătorul va introduce și simbolul țării în care intră după trecerea graniței unui stat membru, la începutul primei opriri pe care o face în respectivul stat membru. Acea primă oprire va fi efectuată în cel mai apropiat loc adecvat de la sau de după graniță. În cazul trecerii graniței unui stat membru cu feribotul sau trenul, conducătorul auto va introduce simbolul țării în portul sau în gara de destinație. Statele membre pot solicita conducătorilor auto implicați în operațiuni de transport pe teritoriul acestora să adauge specificații geografice mai detaliate la simbolul țării, cu condiția ca statul membru să fi notificat respectivele specificații geografice detaliate Comisiei înainte de 1 aprilie 1998.</p>	<p>7. Dacă tahograful nu poate înregistra automat trecerea frontierei, la primul punct de oprire disponibil și adecvat, va introduce simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, precum și locul și ora la care conducătorul a trecut o graniță. Codul țării în care intră conducătorul după trecerea unei frontiere va fi introdus în secțiunea „început” de pe tahograf. Statele membre pot solicita conducătorilor auto implicați în operațiuni de transport pe teritoriul acestora să adauge specificații geografice mai detaliate la simbolul țării, cu condiția ca statul membru să fi notificat respectivele specificații geografice detaliate Comisiei înainte de 1 aprilie 1998.</p>	<p>Introducerea manuală trebuie efectuată la „prima oprire planificată” de după graniță.</p>

