



Parlamentul României  
Senat

București, 26 septembrie 2017

## OPINIE

***privind 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 perioadele 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***

### ***COM (2017) 277 final***

Senatul României a examinat **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 perioadele 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 – COM (2017) 277 final** conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene 470/ 20.09.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 25.09.2017, a constatat următoarele:

**1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității.**

Propunerea de Regulament ridică semne de întrebare asupra respectării principiului proporționalității din cauză că necesitatea de clarificare a unor prevederi actuale nu trebuie să ducă la supra reglementare, sarcini administrative suplimentare ce nu pot fi îndeplinite eficient de către autoritățile de control, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport.

**2. În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele 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, se notează:**

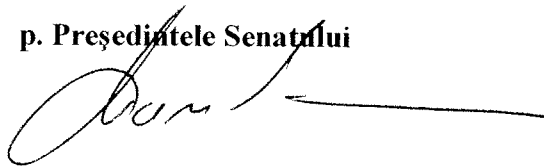
- a) Asigurarea unei eficiențe sporite a pieței transporturilor rutiere printr-o implementare armonizată a regulilor existente (în special în legătură cu perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto), dar nu prin introducerea frecventă a unor reguli și principii noi, care pot genera un efect invers (aplicare neunitară în statele membre și creșterea posibilității de existență a unor abuzuri din partea autorităților de control);
- b) Reglementarea regulilor privind protecția socială, echilibrul dintre viața profesională și cea de familie, perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, fără însă ca această reglementare să se facă în detrimentul siguranței rutiere, a drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, creșterea excesivă a costurilor de conformare pentru firmele de transport sau autoritățile de control;

### **3. Se recomandă:**

- a) Clarificarea și reevaluarea restricțiilor referitoare la efectuarea odihnei șoferilor în cabina auto, din cauză faptului că statele membre nu dețin suficiente parcări securizate, iar această propunere a Comisiei va conduce la creșterea costurilor transportatorilor și scăderea flexibilității operațiunilor de transport. Totodată, este necesară clarificarea termenilor folosiți pentru descrierea cazării corespunzătoare și a facilităților adecvate, în forma prezentă lăsându-se loc la interpretări și provocându-se dificultăți de implementare (spre exemplu, anumite state membre ar putea aprecia ca inadecvate anumite locuri de cazare, în timp ce alte state membre le-ar aprecia ca adecvate). Textul este neclar și sub aspectul documentelor care trebuie prezentate, pentru a se putea face dovada efectuării odihnei săptămânale normale, într-o anumită locație (de exemplu în situația în care operatorul de transport deține o proprietate în zonă sau în situația în care conducătorul auto efectuează odihna săptămânală normală, într-o locație privată aleasă de către acesta);
- b) Reevaluarea propunerii privind obligativitatea întoarcerii acasă a conducătorilor auto la trei săptămâni, deoarece este împotriva drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanelor, această propunere impunând, de facto, restricții privind libera circulație a persoanelor. De exemplu, conducătorul auto are dreptul de a dispune de timpul său liber la rude sau prieteni, în orice altă locație din Uniunea Europeană decât acasă. De asemenea, această modificare va avea un impact negativ și pentru autoritățile de control, întrucât va fi foarte dificil de verificat conformarea și de probat încălcarea acesteia. Stabilirea unei astfel de obligații, fără a indica în mod expres și clar cum poate fi făcută dovada efectuării perioadei de odihnă săptămânală normală acasă (ex. nu este clar cum poate face dovada o întreprindere de transport că s-a organizat, astfel încât un conducător auto să se poată întoarce acasă, în situația în care respectivul conducător auto nu dorește și chiar consideră obositoare pentru el întoarcerea acasă la trei săptămâni) și în ce condiții poate fi constatată încălcarea acestei obligații, va determina în mod cert o aplicare neunitară de către autoritățile de control ale statelor membre, costuri de conformare excesive și posibile abuzuri din partea unor autorități de control. Nu în ultimul rând, este evident faptul că operatorii de transport rutier din statele membre UE periferice sunt dezavantajați de faptul că vor suporta costuri mai mari, pentru întoarcerea conducătorului auto, din cauza distanțelor mai mari de parcurs;

- c) Reevaluarea creșterii perioadei de referință la patru săptămâni consecutive, în legătură cu efectuarea perioadelor de odihnă săptămânală, deoarece duce la reducerea timpului de conducere în decursul unei luni, fapt care va afecta eficiența activităților desfășurate de către operatorii de transport rutier și, implicit, la costuri suplimentare pentru aceștia, prin necesitatea angajării unui alt conducător auto;
- d) Înlocuirea sintagmei „traseu” din cuprinsul Art. 35, alin. 2, lit. (a) și (b) cu sintagma „începutul zilei de lucru”, respectiv „sfârșitul zilei de lucru” (înlocuirea sintagmei start/end of the journey cu start/end of the working day), deoarece traseul poate să dureze mai multe zile; aceste modificări se impun în special pentru a aplica în bune condiții prevederile privind modul în care un conducător auto poate să-și continue călătoria, în caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cartelei tahograf.

**p. Președintele Senatului**



**Iulian – Claudiu MANDA**