

Întrebări și răspunsuri privind punerea în aplicare a pachetului de măsuri privind mobilitatea 1

Pachetul de măsuri privind mobilitatea 1 este deja în vigoare, iar dispozițiile sociale privind durata de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto se aplică de la 20 august 2020. Prioritatea actuală a Comisiei Europene este de a asigura o înțelegere comună și o punere în aplicare coerentă a noilor dispoziții. Prin urmare, Comisia a pregătit un prim set de întrebări și răspunsuri pentru a aborda cele mai presante probleme legate de punerea în aplicare a acestor măsuri. Dacă este necesar, această listă va fi completată treptat cu alte întrebări și răspunsuri cu privire la celelalte dispoziții din pachetul de măsuri privind mobilitatea 1. Lista ar trebui să servească drept ghid pentru conducătorii auto, operatorii de transport rutier și autoritățile de aplicare a legii, pentru a garanta că normele sunt aplicate și controlate în mod armonizat la nivelul UE.

DECLARAȚIE DE DECLINARE A RESPONSABILITĂȚII: Acest set de întrebări și răspunsuri a fost pregătit de serviciile Comisiei și nu angajează Comisia Europeană. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a formula interpretări obligatorii ale dreptului Uniunii. În acest context, trebuie notat faptul că articolul 8 alineatul (8) și articolul 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, abordate în întrebările 1-6, fac în prezent obiectul unei proceduri de anulare în fața Curții de Justiție. Exemplele oferite sunt doar ilustrative, iar lista de exemple concrete va fi completată progresiv.

I. Întoarcerea conducătorului auto

[1. Cum trebuie înțeleasă și aplicată obligația de întoarcere la „domiciliu” a conducătorului auto? Care sunt obligațiile și drepturile angajatorului și ale conducătorului auto?]

Articolul 8 alineatul (8a)

Obiectivul măsurii este de a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto din transportul rutier, evitând ca aceștia să petreacă perioade excesiv de lungi pe drum.

Întreprinderea de transport are obligația de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se poată întoarce „la domiciliu” o dată la fiecare trei sau patru săptămâni consecutive (depinde dacă conducătorul auto a avut consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse).

Articolul 8 alineatul (8a) din regulament se referă la două locuri posibile de întoarcere care trebuie oferite și organizate de angajator, și anume centrul operațional al angajatorului, dacă conducătorul auto își are reședința obișnuită în statul membru în care este stabilit angajatorul sau locul de reședință al conducătorului auto, în cazul în care acesta din urmă diferă de locul de stabilire al angajatorului.

După cum se menționează în considerentul (14) din regulament, „[...] conducătorii auto au libertatea să aleagă unde își petrec perioada de repaus”, este la latitudinea conducătorului auto să aleagă una din cele două opțiuni oferite de angajator. Așadar, conducătorul auto nu poate fi obligat de angajator să aleagă locul de stabilire al angajatorului ca loc de întoarcere.

În cazul în care conducătorul auto nu optează pentru niciuna din aceste două posibilități, angajatorul poate alege, în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil. În acest context, angajatorul trebuie să demonstreze că i-a trimis conducătorului auto o invitație (de exemplu, prin e-mail) ca să aleagă între locul de reședință și centrul operațional al întreprinderii, dar că acesta nu i-a răspuns.

Nu contează unde își va petrece în cele din urmă conducătorul auto perioada de repaus. În acest sens, regulamentul nu prevede niciun loc anume și nu poate exista nicio încălcare a legislației UE în acest sens. Însă angajatorul trebuie să ofere posibilitățile de întoarcere prevăzute în regulament. Acesta prevede o obligație de natură organizatorică, combinată cu obligația de a păstra evidențele corespunzătoare pentru controalele efectuate de autoritățile competente.

Deși conducătorul auto își poate alege locul de repaus, acesta nu are posibilitatea de a-l scuti pe angajator de obligațiile sale de a-i organiza munca astfel încât să se poată întoarce periodic la „domiciliu”. Această obligație îi revine întreprinderii de transport, indiferent de declarația conducătorului auto și de decizia pe care acesta o va lua.

În concluzie, angajatorul este obligat să-i ofere conducătorului auto, printr-o organizare adecvată a muncii, posibilitatea de a se întoarce fie la locul său de reședință, fie la centrul operațional al angajatorului de care conducătorul auto aparține în mod obișnuit. O astfel de organizare trebuie să fie întreprinsă în mod activ, fără o cerere specială din partea conducătorului auto. În ceea ce privește locul concret de repaus, conducătorul auto va decide. Regulamentul nu îi impune angajatorului sau conducătorului auto să păstreze dovezi specifice.

De exemplu, un conducător auto polonez cu reședința în Slovacia și angajat de o societate stabilită în Polonia efectuează operațiuni de transport între Franța și Spania. Angajatorul trebuie să-i ofere conducătorului auto posibilitatea de a alege și să-i organizeze munca în consecință, astfel încât să îi permită să se întoarcă în mod regulat fie la locul de reședință (Slovacia), fie la centrul operațional al întreprinderii (Polonia). Cu toate acestea, conducătorul auto poate informa angajatorul cu privire la decizia sa de a lua o pauză pentru a merge în alt loc, de exemplu în sudul Italiei în vacanță. După această pauză, conducătorul auto va merge direct din locul în care și-a petrecut perioada de repaus în Italia în locul în care își va relua activitatea (Spania sau Franța).

[2. Cum trebuie să dovedească întreprinderea de transport că a organizat munca astfel încât conducătorul auto să aibă posibilitatea de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii?]

Articolul 8 alineatul (8a)

Întreprinderile de transport utilizează înregistrările tahografelor, registrele de sarcini ale conducătorilor auto sau alte documente pentru a dovedi respectarea obligației de a organiza întoarcerea conducătorului auto [considerentul (14) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Alte documente care dovedesc că angajatorul i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se

întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii ar putea include, de exemplu, bilete sau orice altă dovadă a altor formule de călătorie (de exemplu, dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un mini-bus pus la dispoziție de angajator).

Dovezile trebuie păstrate la sediul întreprinderii și prezentate la cererea autorităților de control din statul membru de stabilire al angajatorului sau a autorităților de control ale oricărui alt stat membru. Conducătorului auto nu ar trebui să i se ceară să dețină astfel de dovezi sau altele privind locul în care a petrecut o perioadă de repaus săptămânal normală sau o pauză mai lungă. După efectuarea unui control rutier, autoritățile de control ar putea, de exemplu, să decidă să solicite informații suplimentare privind activitatea unui conducător auto autorităților din statul membru în care este stabilită întreprinderea de transport rutier. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Directiva 2006/22/CE prevăd că statele membre își acordă reciproc asistență în aplicarea regulamentului și în verificarea respectării acestuia.

Obligația angajatorului de a permite întoarcerea regulată a conducătorului auto este de natură organizatorică, fiind combinată cu obligația de a ține evidențe corespunzătoare pentru controalele efectuate de autoritățile competente. Prin urmare, o declarație semnată de un conducător auto (de exemplu, în cadrul unui contract de muncă sau al unei declarații în care indică anticipat că renunță la dreptul de întoarcere, adică înainte ca un conducător auto să primească o ofertă din partea angajatorului) prin care renunță la dreptul său de a alege „domiciliul” de întoarcere nu poate exonera angajatorul de obligația de a-i oferi o posibilitate reală de întoarcere și nici de obligația de a-i organiza munca în consecință.

[3. Cine ar trebui să achite costurile de călătorie ale conducătorului auto care se întoarce fie la centrul operațional al întreprinderii, fie la locul de reședință?]

Articolul 8 alineatul (8a)

În cazul în care conducătorul auto își încheie perioada de lucru în locul ales din cele două puse la dispoziție pentru întoarcere sau în apropierea unuia dintre acestea, nu există costuri suplimentare de deplasare pentru angajator.

În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare.

În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto.

Aceleași principii li se aplică și conducătorilor auto care au reședința într-o țară terță și sunt angajați de o întreprindere stabilită în UE.

[4. Această dispoziție li se aplică și conducătorilor auto independenți? Cum poate dovedi un conducător auto independent că și-a îndeplinit obligația de revenire la locul său de reședință sau la centrul de operațiuni al întreprinderii?]

Articolul 8 alineatul (8a)

Articolul 8 alineatul (8a) se aplică numai conducătorilor auto angajați.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 nu definește ce înseamnă un raport de muncă. Cu toate acestea, în lipsa unei trimeri la dreptul național, această noțiune trebuie înțeleasă ca având o semnificație autonomă întemeiată pe elemente obiective.

Pentru interpretarea sa, ne putem inspira din jurisprudența referitoare la situații similare (a se vedea cauzele C-658/18, punctul 88 și următoarele; C-147/17, punctul 41 și următoarele; C-316/13, punctul 27 și următoarele). Existența unui raport de muncă ar trebui stabilită pe baza faptelor care descriu desfășurarea efectivă a muncii, și nu pe baza descrierii pe care o dau părțile raportului în cauză. Potrivit Curții, pentru a determina dacă o persoană este sau nu este lucrător salariat, trebuie aplicate criteriile obiective care să distingă raportul de muncă în funcție de drepturile și obligațiile persoanelor în cauză. Caracteristica esențială a raportului de muncă o constituie împrejurarea că o persoană îndeplinește, într-o anumită perioadă, în favoarea unei alte persoane și sub îndrumarea acesteia, prestații în schimbul cărora primește o remunerație”.

În același sens, chiar dacă definiția „conducătorului auto independent” din Directiva 2002/15/CE nu este aplicabilă ca atare în contextul Regulamentului (CE) nr. 561/2006, se poate avea în vedere și această definiție. O activitate desfășurată în calitate de „conducător auto independent” în sensul definiției respective nu ar trebui să fie considerată ca dând naștere unui raport de muncă în sensul articolului 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Lucrătorii cu adevărat independenți nu intră în domeniul de aplicare al articolului 8 alineatul (8a). Cu toate acestea, o persoană, care este doar declarată drept lucrător care desfășoară o activitate independentă, dar a cărei situație îndeplinește condițiile care caracterizează un raport de muncă cu o altă persoană (fizică sau juridică), trebuie considerată lucrător salariat în sensul articolului 8 alineatul (8a) și, prin urmare, intră sub incidența acestei dispoziții.

II. Interdicția de a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului

[5. Ce se înțelege prin „spațiu de cazare adecvat și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei pentru perioadele de repaus săptămânal normale”?]

Articolul 8 alineatul (8)

Legislația clarifică faptul că perioadele de repaus săptămânal normale de cel puțin 45 de ore trebuie efectuate într-un spațiu de cazare adecvat, adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate. Această perioadă de repaus săptămânal normală nu se poate efectua în cabina vehiculului.

În legislație nu există nicio definiție și nicio listă de criterii pentru a defini noțiunea de cazare adecvată și este important să se permită o oarecare flexibilitate în ceea ce privește tipul de cazare pe care îl pot utiliza conducătorii auto.

Cu toate acestea, articolul 8 alineatul (8) prevede în mod clar că spațiul de cazare trebuie să ofere spațiu de dormit și instalații sanitare adecvate. Instalațiile ar trebui să garanteze un nivel de protecție suficient al vieții private pentru fiecare persoană în parte.

Mai multe tipuri de cazare pot îndeplini aceste criterii, de exemplu un hotel, un apartament închiriat la motel sau o locuință privată.

[6. Ce dovezi ar trebui să prezinte un conducător auto în timpul controlului pentru a dovedi că nu a efectuat perioada de repaus săptămânal normală în camion, ci într-un spațiu de cazare adecvat?]

Articolul 8 alineatul (8)

Articolul 34 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 precizează că statele membre nu le impun conducătorilor auto obligația de a prezenta niciun fel de formulare care să ateste activitățile acestora în afara vehiculului. Această dispoziție se aplică, de asemenea, în cazul perioadelor de repaus săptămânal normale efectuate în afara vehiculului. Astfel, autoritățile de aplicare a legii nu îi pot solicita conducătorului auto să prezinte documente care să dovedească faptul că perioada sa de repaus săptămânal normală anterioară controlului rutier nu a fost petrecută în vehicul.

Conducătorii auto sau angajatorii pot fi amendați pentru nerespectarea interdicției de a efectua perioada de repaus săptămânal normală (sau o perioadă de repaus de peste 45 de ore luată în compensație) în incinta vehiculului numai în cazul în care aceștia/conducătorii lor auto sunt surprinși într-o perioadă de repaus săptămânal normală în interiorul vehiculului în momentul controlului.

III. Regula privind transportul cu feribotul

[7. Un conducător auto care însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul, pe o durată de minimum 8 ore și care are acces la o cabină de dormit trebuie să efectueze celelalte părți ale perioadei de repaus săptămânal normale într-un spațiu de cazare adecvat sau i se permite să petreacă în vehicul această parte din perioada de repaus săptămânal normală?]

Articolul 9

În conformitate cu articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade anterioare de repaus săptămânal reduse nu trebuie efectuate la bordul unui vehicul. Acestea trebuie efectuate în spații de cazare adecvate, după cum se precizează în regulament.

Articolul 9 alineatul (1) din regulament se referă la situația în care un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și, în acest context, prevede anumite derogări. Deși se referă la articolul 8 în ansamblu, acesta nu permite derogarea de la interdicția prevăzută la articolul 8 alineatul (8) de a efectua anumite tipuri de repaus în vehicul. În schimb, din acest articol rezultă că derogările permise pot viza numai posibilitatea de a „întrerupe” anumite perioade de repaus, și anume o perioadă de repaus zilnic normală, o perioadă de repaus săptămânal redusă sau o perioadă de repaus săptămânal normală. Prin urmare, aceasta nu face decât să deroge de la dispoziția conform căreia un „repaus” constituie „orice perioadă neîntreruptă în care conducătorul auto poate dispune liber de timpul său”.

Așadar, conducătorul auto nu poate, înainte de îmbarcarea și/sau după debarcarea de pe feribot/tren, să petreacă o parte din perioada sa de repaus săptămânal normală în vehicul.

IV. Perioade de repaus săptămânal reduse

[8. În cazul în care un conducător auto a efectuat consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse, cele două perioade de compensare pot fi legate separat de alte perioade de repaus de cel puțin 9 ore și pot fi efectuate în timpul operațiunii de transport internațional?]

Articolul 8 alineatul (6b)

Orice derogare de la normele generale trebuie interpretată și aplicată în mod strict, pentru a nu aduce atingere obiectivelor legislației. Așa cum se menționează în considerentul 8 din Regulamentul (UE) 2020/1054 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, intenția legiuitorului este de a-i permite conducătorului auto care efectuează o călătorie internațională pe distanțe lungi să se întoarcă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală și să fie compensat pentru perioadele anterioare de repaus săptămânal reduse.

Articolul 8 alineatul (6b) din regulament precizează în mod clar că perioada de repaus săptămânal normală luată după două perioade de repaus săptămânal reduse este precedată de perioada de repaus luată în compensație pentru ultimele două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse și nu de vreo altă activitate, cum ar fi condusul sau alte activități. Astfel, cele două compensații trebuie luate în bloc și trebuie să fie legate de perioada de repaus săptămânal normală obligatorie după cele două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse.

V. Depășirea excepțională a duratei de conducere

[9. Care sunt circumstanțele excepționale în care conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală? Cum se controlează astfel de circumstanțe excepționale?]

Articolul 12 alineatele (2) și (3)

Depășirea perioadelor de conducere zilnice și/sau săptămânale este permisă exclusiv pentru a permite vehiculului să ajungă la un loc de oprire adecvat și în măsura necesară pentru a garanta siguranța persoanelor, a vehiculelor sau a încărcăturii acestora ori în circumstanțe excepționale, în cazul în care un conducător auto trebuie să ajungă la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal normală. Aceste două noi derogări pot fi utilizate atunci când, din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de voința conducătorului auto sau a operatorului (condiții meteorologice, trafic congestionat, întâzieri la punctele de încărcare/descărcare etc.), un conducător auto nu poate ajunge într-unul din locurile indicate mai sus pentru o perioadă de repaus săptămânal fără a încălca normele privind perioadele de repaus zilnic sau săptămânal.

De exemplu, un conducător auto dintr-o țară periferică angajat într-un lung traseu internațional care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute care i-au întârziat deplasarea, nu este în măsură să ajungă la locul său de reședință, în temeiul acestei dispoziții, nu ar trebui să petreacă 45 de ore de repaus săptămânal normal într-un alt loc care nu este departe de locul său de reședință.

Așa cum se indică la noul alineat (4) din articolul 12 din regulament, conducătorul auto trebuie să indice manual pe un document imprimat, pe foaia de înregistrare sau pe tahograf motivul derogării de la timpul maxim de conducere. Această declarație obligă conducătorul auto să răspundă pentru informațiile introduse.

Prelungirea perioadelor de conducere în circumstanțele excepționale menționate mai sus nu trebuie să ducă la scurtarea perioadei de repaus după această prelungire. Așa cum se menționează la noul alineat (5) din articolul 12 din regulament, orice perioadă de prelungire în temeiul acestui articol 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 care s-a aplicat derogarea.

[10. Un conducător auto care depășește timpul de conducere zilnic și săptămânal din cauza unor circumstanțe excepționale poate depăși, de asemenea, durata maximă de conducere de două săptămâni de 90 de ore?]

Articolul 12 alineatele (2) și (3)

Posibilitatea ca un conducător auto să depășească perioadele de conducere zilnice și/sau săptămânale în circumstanțe excepționale pentru a ajunge la locul de reședință sau la centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal sau o perioadă de

repaus săptămânal normală nu îi permite acestuia derogarea de la limita maximă de timp de conducere de 90 de ore prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Noul alineat (2) din articolul 12 din regulament enumeră în mod clar dispozițiile aplicabile conducătorului auto în acest caz, și anume articolul 6 alineatele (1) și (2) privind limitele maxime ale timpului de conducere zilnic și săptămânal și articolul 8 alineatul (2) privind obligația conducătorului auto de a efectua o nouă perioadă de repaus zilnic în cursul fiecărei perioade de 24 de ore după încheierea perioadei anterioare de repaus zilnic sau săptămânal. În toate cazurile, conducătorul auto trebuie să respecte limita maximă de 90 de ore de conducere în cursul a două săptămâni.

De exemplu, un conducător auto care a condus 56 de ore într-o anumită săptămână (săptămâna 1) poate conduce două ore suplimentare după o pauză de 30 de minute ca să ajungă la domiciliu pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală. În săptămâna următoare (săptămâna 2), conducătorul auto va trebui să se asigure că nu conduce mai mult de 32 de ore. Această prelungire de două ore va trebui compensată printr-o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii 1.

VI. Conducerea în echipaj

[11. Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj este obligat să ia o pauză de 45 de minute în vehiculul în mișcare? Pauza poate dura mai mult de 45 de minute?]

Articolul 7

Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj nu este obligat să ia o pauză de 45 de minute în vehiculul în mișcare, așezat lângă un conducător auto care conduce efectiv un vehicul. Este la latitudinea conducătorului auto să aleagă dacă dorește sau nu să își ia pauza într-un vehicul în mișcare sau în afara acestuia.

Întreruperea poate fi, cu siguranță, mai lungă de 45 minute dacă este efectuată în afara vehiculului. Pauza luată într-un vehicul în mișcare trebuie să fie de 45 de minute, luată în bloc, așa cum se prevede la articolul 7 al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Timpul rămas petrecut în vehicul, așezat lângă un conducător auto care conduce efectiv vehiculul respectiv, trebuie înregistrat ca perioadă de disponibilitate, în conformitate cu articolul 3 litera (b) al treilea paragraf din Directiva 2002/15/CE.

VII. Trecerea frontierei

[12. Când începe să se aplice obligația de înregistrare manuală a trecerii frontierelor?]

Articolul 34 alineatul (6) litera (f) și articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul 165/2014

Potrivit articolului 34 alineatul (6) litera (f) și articolului 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, conducătorul auto înregistrează manual simbolul țării în care intră, după trecerea frontierei unui stat membru. Obligația se aplică de la 20 august 2020 pentru vehiculele echipate cu un tahograf analogic și de la 2 februarie 2022 pentru vehiculele echipate cu un tahograf digital.

Conducătorul auto trebuie să se oprească în cel mai apropiat loc de oprire cu putință, la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în gara de sosire.

De asemenea, este important de notat faptul că, începând cu 20 august 2020, conducătorii de vehicule echipate cu un tahograf analogic trebuie să înregistreze simbolul țării în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, așa cum se întâmpla deja în cazul vehiculelor echipate cu un tahograf digital.