

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**CONDIȚII DE MUNCA PENTRU
CONDUCĂTORII AUTO CARE
TRANSPORTĂ MARFĂ ÎN
UNELE STATE MEMBRE ALE
UNIUNII EUROPENE**

studiu documentar

octombrie 2023

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă au caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

Documentele legislative oficiale au fost consultate în limba de origine, iar traducerea informațiilor relevante selectate nu reprezintă o traducere oficială, fiind furnizată ca un mijloc de înțelegere a unui document original, scris în altă limbă.

Baza de date cuprinzând totalitatea studiilor elaborate de Direcția studii și documentare legislativă poate fi accesată prin intermediul paginii de Intranet a Camerei Deputaților la adresa: <http://www.cdep.ro/infoparl/dip.studii?par1=2021>

Documentare și sinteză: Bogdan Mrejeru
Consilier- Direcția studii și documentare legislativă
Palatul Parlamentului, str. Izvor nr.2-4, sect.5, București
Tel: 021.316.03.65; 021.414.13.50/ 51, Interior 1350,
E-mail: doc@cdep.ro

ABSTRACT

Prezentul studiu cu caracter documentar relevă *aspecte comparative privind condițiile de muncă pentru conducătorii auto care transportă mărfuri* în unele state membre UE.

În Uniunea Europeană, fiecare stat membru dispune de reglementări specifice privind activitatea lucrătorilor din domeniul transportului de marfă. Aceste prevederi pot varia și includ cerințe legate de timpul de conducere, perioadele de repaus, utilizarea tahograf-ului, *interdicții privind descărcarea/încărcarea TIR-urilor*, etc (ex: **Franța, Portugalia, Spania**).

În **Portugalia** și **Spania**, există interdicția *privind participarea șoferilor de camion la activitățile de încărcare și descărcare*. În **Franța**, transportatorii francezi au solicitat, de asemenea, ca încărcarea, blocarea, asigurarea, ancorarea și descărcarea mărfurilor să fie responsabilitatea expeditorilor/destinatarilor și nu a conducătorilor auto profesioniști.

CUPRINS

INTRODUCERE	5
FRANȚA.....	8
PORTUGALIA.....	10
SPANIA	12
BIBLIOGRAFIE	14

INTRODUCERE

La nivelul **Uniunii Europene**, se consideră că un lucrător activează în domeniul transportului atunci când:

- desfășoară activități de transport rutier (condus, încărcare, descărcare, asistarea pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul, curățenie și întreținere tehnică, monitorizarea activităților de încărcare și descărcare mărfuri, îndeplinirea unor formalități administrative) ;
- nu are timp liber și este obligat să aștepte la postul de lucru/în vehicul, de exemplu în timpul încărcării sau descărcării.

Normele UE privind *timpul de conducere și perioadele de repaus* pentru conducătorii auto se aplică vehiculelor care transportă mărfuri și au o masă maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone respectiv :

- [Directiva UE privind timpul de lucru în sectorul transportului rutier](#) (**Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier**);
- [Timpul de conducere în sectorul transportului rutier](#) (**Regulamentul UE nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 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 (Text cu relevanță pentru SEE)Text cu relevanță pentru SEE.**¹

Șoferii profesioniști² **pot conduce maximum 9 ore pe zi**. Cu toate acestea, se poate prelungi durata zilnică de conducere la maximum 10 ore dar nu mai mult de două ori pe săptămână. Șoferii nu pot conduce însă mai mult de 56 de ore pe săptămână, iar pe o perioadă de două săptămâni timpul total de condus nu trebuie să depășească 90 de ore.

¹ Regulation (EC) No. 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (recast) (Text with EEA relevance) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072&qid=164605222149>

²<https://eur-lex.europa.eu/RO/legal-content/summary/joint-rules-on-access-to-the-eu-road-haulage-market.html>

Dacă este necesar, se poate prelungi timpul de lucru la maximum 60 de ore într-o săptămână. Această prelungire este posibilă numai dacă media pe 4 luni consecutive a șoferilor respectivi rămâne de 48 de ore pe săptămână.

Conducătorii auto nu ar trebui să lucreze mai multe de 6 ore consecutive fără pauză. Dacă lucrează între 6 și 9 ore, au dreptul să ia o pauză de cel puțin 30 de minute. Dacă lucrează mai mult de 9 ore, pauza ar trebui să fie de cel puțin 45 de minute.

După o perioadă de condus de 4,5 ore, șoferii iau o **pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute**, dacă nu este prevăzută o perioadă de odihnă. Alternativ, această pauză poate fi împărțită în două: o primă pauză de cel puțin 15 minute, urmată de o a doua de cel puțin 30 de minute.

În privința **repausului săptămânal**, șoferii care își efectuează perioada de odihnă neîntreruptă trebuie să se odihnească într-un spațiu de cazare adecvat plătit de către angajator, adaptat cu spații de dormit și instalații sanitare corespunzătoare, și **nu în vehicul**. În calitate de angajator, acesta trebuie să suporte costurile unei astfel de cazări.

Lucrătorii în domeniul auto pot efectua o perioadă de repaus redusă doar o dată la două săptămâni, dacă sunt compensați pentru reducere cu o perioadă unică de repaus echivalentă înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează. Trebuie să fie adăugată această compensație la o altă perioadă de repaus de cel puțin 9 ore.

Norme excepționale îi vizează pe conducătorii auto care efectuează transporturi internaționale de mărfuri, și anume:

- conducătorii auto pot efectua două perioade consecutive reduse de repaus săptămânal în străinătate, cu condiția ca în oricare 4 săptămâni consecutive să efectueze cel puțin 4 perioade de repaus săptămânal. Cel puțin două dintre aceste perioade de repaus trebuie să fie perioade normale de repaus săptămânal;
- după două perioade consecutive reduse de repaus săptămânal, trebuie organizată [întoarcerea conducătorului auto](#) în cursul celei de-a 3 săptămâni;
- în cursul celei de-a 3-a săptămâni, perioada de repaus compensatoriu trebuie să preceadă și să fie luată în considerare împreună cu perioada normală de repaus săptămânal.

Conducătorii auto pot efectua perioadele reduse de repaus săptămânal după cum urmează :

- cu cel puțin 45 de ore înainte de călătorie ;
- cel puțin o perioadă normală de repaus săptămânal și o perioadă redusă de repaus săptămânal consecutive (69 de ore) sau două perioade normale de repaus săptămânal (45 ore + 45 ore), după călătorie.

Dacă vehiculele sunt conduse de un singur șofer, acesta trebuie să facă o pauză la fiecare 3 ore atunci când conduce între orele 22:00 și 6:00. Angajatorul trebuie să organizeze activitatea și timpul liber al șoferului în așa fel încât acesta **să nu fie plecat în interes de serviciu mai mult de 4 săptămâni consecutive**.

În conformitate cu normele UE, *locul de întoarcere* al șoferului poate fi: reședința sa oficială sau centrul operațional al angajatorului. Rămâne la latitudinea șoferului să aleagă locul de întoarcere. În cazul în care acesta nu face o alegere, angajatorul poate lua această decizie.

Tahograful

Un tahograf este un dispozitiv care înregistrează : - timpul de conducere ; pauzele și perioadele de odihnă ; - viteza vehiculului și distanța parcursă ; - alte activități sau sarcini efectuate de șofer (cum ar fi încărcarea și descărcarea mărfurilor). În calitate de angajator, acesta trebuie să se asigure că șoferii sunt instruiți să utilizeze corect tahograful. Ei trebuie să păstreze înregistrările tahografului timp de cel puțin 1 an. Copiile pot fi furnizate șoferului sau autorităților locale, la cerere³.

Un număr de țări europene iau în considerare ***interdicția pentru șoferi de la descărcarea și încărcarea TIR-urilor de marfă***. De aproape 2 ani, o astfel de interdicție este în vigoare în ***Portugalia***, de exemplu, iar din septembrie 2022, un decret regal a introdus o interdicție similară și în ***Spania***⁴.

De asemenea, Ministerul Transporturilor din ***Franța*** ia în considerare o legislație similară. Acesta este unul dintre subiectele din pachetul de negocieri legate de îmbunătățirea condițiilor de muncă pentru șoferi. Organizația franceză de transport [OTRE Ile-de-France](#) negociază cu guvernul introducerea de penalități pentru expeditori pentru timpul de nefuncționare la docurile de încărcare. Transportatorii francezi ar dori, de asemenea, ca încărcarea, blocarea, asigurarea, ancorarea și descărcarea mărfurilor să fie responsabilitatea expeditorilor/destinatarilor și efectuate sub responsabilitatea acestora.

Subiectul nu este nou, deoarece, având în vedere lipsa de șoferi în Europa, organizațiile de transport de marfă și miniștrii transporturilor din statele UE se gândesc la cum să îmbunătățească confortul șoferului. Companiile de transport și marile multinaționale au format Trucking Collaborative Platform, care dorește să dezvolte standarde pentru serviciul șoferilor. BMW Group, IKEA Supply AG și Scania și Volkswagen, printre alții, s-au alăturat platformei. Dar este vorba și de schimbări la nivel legal.

³https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/rules-working-road-transport/index_ro.htm

⁴ <https://cargoon.eu/en/education/drivers-dont-want-to-load-and-unload-trucks/>

În cele ce urmează vom prezenta *aspecte comparative privind condițiile de muncă pentru lucrătorii* care activează în domeniul transporturilor de marfă la nivelul unor state membre UE.

ASPECTE COMPARATIVE

FRANȚA

Cadrul legal privind lucrătorii din domeniul transportului de mărfuri este prevăzut de:

[Décret n° 2022-104 du 1er février 2022 relatif aux entreprises de transport terrestre détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national](#)

[Décret n° 2016-418 du 7 avril 2016 adaptant le titre VI du livre II de la première partie du code du travail aux entreprises de transport détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national et modifiant le code des transports](#)

[Décret n°2017-825 du 5 mai 2017 relatif au renforcement des règles visant à lutter contre les prestations de service internationales illégales](#)

[Décret n° 2018-736 du 21 août 2018 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport et portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres et au domaine portuaire \(article 4\)](#)

[Décret n° 2019-555 du 4 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au détachement de travailleurs et au renforcement de la lutte contre le travail illégal](#)

[Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 modifiée concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services](#)

[Directive 2014/67/UE du Parlement Européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement \(UE\) n ° 1024](#)

[Directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et](#)

[Article 25 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances](#)

Articles L.1331-1 à L.1332-8 du code des transports

Décret n°2022-104 relatif aux entreprises de transport terrestre détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national

Articles R.1331-1 à R. 1333-4 du code des transports

Arrêté du 20 novembre 2017 relatif aux modèles de déclaration et d'attestation de détachement

Décret n° 2018-736 du 21 août 2018 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport et portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres et au domaine portuaire (article 4)

Regulile privind *durata timpului de lucru*⁵ pentru conducătorii auto/personalul din cadrul firmelor de transport de mărfuri sunt următoarele :

- *Durata maximă zilnică a timpului de lucru este de 12 ore.* Durata maximă pentru lucrul de noapte este de 10 ore pentru un muncitor sau pentru un salariat care, în decurs de 24 ore, efectuează o parte din muncă în intervalul cuprins între orele 24.00 și 05.00 ;
- *Durata maximă săptămânală a timpului de lucru este de 56 ore într-o săptămână (izolată) și 48 de ore ca medie pe 3 luni, pentru șoferii pe rute lungi ; - 52 ore într-o săptămână (izolată) și 48 ore ca medie pe 3 luni, pentru restul personalului ;*
- *Durata repausului zilnic* pentru șoferul supus unei reglementări europene privind timpul de conducere și cel de repaus este de 11 ore, cu posibilitatea de repaus redusă, de 9 ore, de 3 ori pe săptămână; - pentru alți șoferi: 10 ore consecutive în orice perioadă de 24 ore ;
- *Durata repausului săptămânal* pentru șoferul supus unei reglementări europene privind timpul de conducere și cel de repaus: 45 ore cu posibilitate de repaus redusă de 24 ore timp de 2 săptămâni consecutive, cu obligația de a compensa înainte de sfârșitul celei de-a 3-a săptămâni. Alți șoferi: 48 ore, sub formă de perioade de repaus succesive, cu durate egale sau inegale, fără ca această durată să poată fi mai mică de 35 ore la domiciliu, respectiv de 24 ore în afara domiciliului ;
- *Regimul pauzelor* de lucru - 30 minute atunci când timpul de lucru zilnic este cuprins între 6 și 9 ore ; - 45 minute atunci când timpul de lucru zilnic este mai mare de 9 ore; De asemenea, există posibilitatea de a fracționa pauzele în perioade cu durata de minim 15 minute fiecare.

⁵https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RO_Tariful_orar_minim_de_remunera%C5%A3ie%202022_09.pdf

În efortul de a aborda deficitul de forță de muncă în sectorul transportului rutier de mărfuri și de a îmbunătăți condițiile de muncă, organizația franceză de transport rutier de mărfuri [OTRE](#) (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) a propus interzicerea participării șoferilor de vehicule grele (HGV) la operațiunile de încărcare și descărcare⁶. Ca răspuns, ministerul francez al Transporturilor a lansat un studiu asupra problemei.

Inspirată de măsuri similare din Portugalia și Spania, OTRE dorește să facă profesia de lucrător în domeniul transportului de mărfuri mai atractivă, în special pentru tineri și femei.

PORTUGALIA

În Portugalia, utilizarea tahografelor este reglementată prin [Decretul-Lege 129/2014](#), din 16 octombrie, care aprobă Regulamentul privind utilizarea tahografelor în transportul rutier⁷. Acest regulament se bazează și pe [Regulamentul UE nr.561/2006](#). Conducătorii de vehicule echipate cu tahograf în Portugalia trebuie să respecte aceleași reguli ca și șoferii din Spania.

Următoarele vehicule trebuie să fie echipate cu tahograf în Portugalia:

- *Vehicule de marfă mai mari de 3,5 tone ;*
- *Vehicule de pasageri cu mai mult de opt locuri (inclusiv scaunul șoferului) ;*
- *Vehicule utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase.*

Autoritățile portugheze efectuează în mod regulat controale privind utilizarea tahografelor de către șoferii profesioniști. Nerespectarea reglementărilor privind tahograful poate duce la amenzi și alte sancțiuni atât pentru șoferi, cât și pentru companiile de transport.

[Decretul Lege nr.57/2021](#) se aplică tuturor încărcărilor și descărcărilor de mărfuri efectuate în Portugalia, indiferent de naționalitatea companiei de transport sau a șoferului. **Articolul 23 C** din acest act normativ stabilește că în cazurile în care operațiunea de încărcare sau descărcare este în sarcina căraușului, pentru că s-a stabilit în mod expres în contract, *acesta din urmă trebuie să recurgă la lucrători instruiți care **nu sunt șoferi** pentru efectuarea acestuia.*

⁶ <https://trans.info/french-hauliers-urge-government-to-follow-spain-in-banning-driver-loading-351995>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/tachographs-in-road-transport.html>

De asemenea, se stabilește că operațiunile de descărcare pot fi efectuate de către șofer numai în prezența altei persoane⁸. Când operațiunea este efectuată de către conducătorul auto, în cazurile de mai sus expeditorul sau destinatarul trebuie să asigure toate mijloacele necesare, asigurând toate condițiile de siguranță. Operațiunile efectuate asupra vehiculului, necesare pentru încărcare și descărcare, sunt în sarcina persoanei care le efectuează, expeditorul sau destinatarul trebuie să asigure mijloacele necesare și să ofere instrucțiuni de siguranță. Sunt excluse operațiunile de amarare și acostare, în care șoferul prezent trebuie să consilieze și să intervină.

Operațiunile de încărcare și descărcare efectuate în afara perioadei normale de funcționare a instalațiilor expeditorului sau destinatarului trebuie să fie însoțite de reprezentanții acestora, care trebuie să deschidă și să închidă instalațiile, inclusiv la stațiile de service. La terminalele portuare de containere, unde operațiunea de recepție a fost anunțată și acceptată în prealabil de către terminal, dacă timpul de nefuncționare depășește 2 ore, excluzând orele de masă la terminal, iar aceasta nu este responsabilitatea transportatorului sau a clientului acestuia, terminalul trebuie să acorde prioritate imediată la descărcarea containerului, cu excepția cauzelor de forță majoră care o împiedică. În cazul mărfurilor periculoase lichide, gazoase și în vrac, conducătorul auto poate efectua operațiuni din motive de siguranță, în funcție de pregătirea specifică a acestora și de utilizarea echipamentului.

Mai mult, operațiunile de încărcare și descărcare trebuie efectuate de către expeditori sau destinatari. Dacă acestea sunt în responsabilitatea transportatorului, „transportatorul trebuie să folosească un lucrător, altul decât un șofer, care este calificat și instruit în acest scop”.

Șoferii pot fi chemați doar să efectueze încărcare și descărcare, în condițiile contractului colectiv aplicabil, „la distribuția de mărfuri, înțelegându-se ca atare distribuția de mărfuri din depozitele centrale către magazinele respective, mutari și door to door” (și cu prezența altei persoane) și „din motive de siguranță, în funcție de pregătirea specifică primită și de utilizarea echipamentelor specifice, în cazul transportului de carburanți, vrac și transporturi auto, fără a prejudicia la prevederile specifice privind mărfurile care conțin materiale periculoase”.

În caz de nerespectare a regulilor, sunt prevăzute amenzi între 1.250 și 15.000 de euro, în funcție de faptul dacă în cauză este o persoană fizică sau o persoană juridică.”⁹

⁸ <https://fleet.ie/portugal-is-banning-drivers-from-loading-and-unloading/>

⁹ <https://jovitrans.com/en/por-que-el-transporte-milk-run-podria-ser-el-futuro-de-la-logistica-duplicate-1/>

SPANIA

Conform [Art. 19 din Legea 45/1999](#):

1. *Un șofer nu va fi considerat lucrător detașat în sensul Legii nr.45/1999 atunci când efectuează operațiuni bilaterale de transport de marfă în baza unui contract de transport din statul membru de stabilire către Spania sau din Spania către statul membru de stabilire. Un șofer nu va fi considerat detașat atunci când efectuează călătoria rutieră inițială sau finală a unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE, dacă respectiva călătorie rutieră, luată în considerare izolat, este o operațiune de transport bilateral¹⁰.*

2. *Nici șoferul nu va fi considerat lucrător detașat atunci când, pe lângă efectuarea unei operațiuni de transport bilateral din statul membru de stabilire către alt stat membru sau țară terță sau dintr-un alt stat membru sau țară terță către statul membru Statul de stabilire, el sau ea efectuează o încărcare și/sau descărcare în statele membre sau țări terțe pe care le traversează, atâta timp cât nu încarcă și descarcă mărfuri în același stat membru, adică să spună, atâta timp cât el sau ea nu efectuează transport intern sau de cabotaj.*

În cazul în care în timpul operațiunii de transport bilateral care începe în statul membru de stabilire nu se desfășoară nicio activitate suplimentară de încărcare și/sau descărcare și este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire, excluderea cu privire la activități se va aplica unui maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare, în condițiile stabilite la alineatul precedent.

Excluderile privind activitățile suplimentare de încărcare și/sau descărcare stabilite la cele două alineate precedente se vor aplica atâta timp cât șoferii înregistrează manual datele de trecere a frontierei în conformitate cu articolul 34.7 din Regulamentul (UE) nr.165/2014, privind tahografele în transportul rutier, până la data la care tahografele inteligente care îndeplinesc cerința de înregistrare a trecerilor de frontieră și a altor activități suplimentare menționate la articolul 8.1, primul paragraf, din Regulamentul (UE) nr.165/2014 menționat anterior trebuie să fie instalate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată în în conformitate cu articolul 8.1, al patrulea paragraf, din regulamentul menționat.

De la acea dată, excluderile menționate anterior privind activitățile suplimentare se vor aplica numai șoferilor care folosesc vehicule echipate cu tahografe inteligente, în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

¹⁰https://www.mites.gob.es/es/sec_trabajo/debes_saber/desplazamiento-trabajadores-eng/desplazamiento/specialRules.htm#

(3) În niciun caz, un conducător auto care călătorește prin Spania fără a încărca sau descărca mărfuri pe teritoriul lor nu poate fi considerat lucrător detașat.

În privința **utilizării tahografelor**, aceasta este reglementată în Spania prin **Decretul Regal nr.1061/2009**, din 4 septembrie, prin care se aprobă Regulamentul privind utilizarea tahografelor în transportul rutier. Acest regulament se bazează pe Regulamentul Uniunii Europene nr.561/2006, care stabilește regulile privind timpii de conducere și perioadele de odihnă pentru șoferii profesioniști.

Următoarele vehicule trebuie să fie echipate cu tahograf în Spania:

- *Vehicule de marfă cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone ;*
- *Vehicule de pasageri cu mai mult de opt locuri (inclusiv locul șoferului) ;*

Conducătorii vehiculelor echipate cu tahograf trebuie: - introducă cardul de șofer în tahograf înainte de a începe lucrul ; - înregistreze timpul de conducere, perioadele de odihnă și alte activități pe tahograf ; - descarce datele tahografului la fiecare 28 de zile ; păstreze o evidență a datelor tahografului timp de un an.

Prin [Decretul Regal nr.3/2022](#), din 1 martie 2022, Spania a implementat deja o **interdicție privind participarea șoferilor de camion la activitățile de încărcare și descărcare începând cu data de 2 septembrie 2022.**

Conform prevederilor actul normativ menționat, în majoritatea covârșitoare a cazurilor, *șoferii de vehicule¹¹ de peste 7,5 tone nu au voie să efectueze operațiuni de încărcare sau descărcare¹².*

Câteva excepții se aplică în situații specifice, cum ar fi în transportul de animale, când coletele sunt foarte mici, cisternele sunt descărcate sau se folosește o autobasculantă¹³.

În afară de interdicția de încărcare, se mai prevede că transportatorului trebuie să i se plătească o despăgubire de către expeditor după ce a așteptat o oră pentru a fi încărcat sau descărcat (până în septembrie 2022, transportatorii trebuiau compensați după ce au așteptat 2 ore).

Companiile care încalcă dispozițiile privind *timpul de așteptare* pentru ca șoferii să încarce sau să descarce pot fi amendate cu până la 4.600 EUR.

¹¹ <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/how-spain-tackling-driver-shortages>

¹² <https://trans.info/spain-approved-loading-ban-277834>

¹³ <https://www.freshplaza.com/europe/article/9456493/the-ban-on-drivers-participating-in-the-loading-or-unloading-of-goods-is-now-in-force-in-spain/>

BIBLIOGRAFIE

Resurse Internet:

European Union Regulation 561/2006, which establishes the rules on driving times and rest periods for professional drivers: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/tachographs-in-road-transport.html>

Royal Decree 1061/2009, of 4 September, which approves the Regulation on the use of tachographs in road transport (**Spain**): <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tacografo-digital/english-version/legislation-and-documentation/summary-of-the-applicable-legislation>

Decree-Law 129/2014, of 16 October, which approves the Regulation on the use of tachographs in road transport (Portugal): https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TacografoDigital/Documents/SPTD_MSA_Policy_1_2_IMTT.PDF

<https://trans.info/french-hauliers-urge-government-to-follow-spain-in-banning-driver-loading-351995>

<https://cargoon.eu/en/education/drivers-dont-want-to-load-and-unload-trucks/>

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/D%C3%A9tachement%20TR%20-%20Dur%C3%A9e%20de%20travail%20march%20RO.pdf>