



Bruxelles, 3 decembrie 2018
(OR. en)

15084/18

Dosare interinstituționale:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă: Secretariatul General al Consiliului

Destinatar: Delegațiile

Nr. doc. ant.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Nr. doc. Csie: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Subiect: Pachetul privind mobilitatea I:
Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului
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
Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier
- Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor textul abordării generale a Consiliului cu privire la cele trei propuneri sus-menționate, astfel cum a fost convenită în cadrul Consiliului TTE, la 3 decembrie 2018.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

- (1) Experiența dobândită în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009³ și (CE) nr. 1072/2009⁴ a demonstrat că normele prevăzute de aceste regulamente pot fi îmbunătățite în mai multe privințe.
- (2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită. Numărul acestor întreprinderi active în domeniul operațiunilor de transport atât la nivel național, cât și la nivel și internațional cunoaște o creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul transportatorilor care utilizează vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri și a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone prin intermediul unor norme comune și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, această dispoziție ar trebui modificată [...]. Cerințele [...] pentru accesul la profesie ar trebui să devină [...] obligatorii pentru operatorii care utilizează autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, a căror masă maximă autorizată este cuprinsă între 2,5 tone și 3,5 tone și care operează în transportul internațional.
- (2a) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, anumite activități de transport internațional de mărfuri sunt scutite de necesitatea de a poseda o licență comunitară pentru a intra pe piața europeană de transport rutier de mărfuri. În cadrul organizării pieței respective, întreprinderile de transport rutier de mărfuri care transportă mărfuri cu autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone ar trebui să fie scutite de necesitatea de a poseda o licență comunitară sau o altă autorizație de transport.

³ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

⁴ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

- (2b) Deși vehiculele cu o masă maximă autorizată aflată sub un anumit prag sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1071/2009, regulamentul respectiv oferă statelor membre posibilitatea de a aplica, integral sau parțial, dispozițiile acestuia în cazul unor astfel de vehicule.
- (3) În prezent, statele membre au dreptul de a impune ca accesul la ocupația de operator de transport rutier să depindă de respectarea unor cerințe suplimentare față de cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Această posibilitate nu s-a dovedit a fi necesară pentru a răspunde unor nevoi imperioase și a condus la existența unor discrepanțe în ceea ce privește accesul. Prin urmare, ea ar trebui eliminată.
- (4) Pentru a combate practicile abuzive bazate pe așa-numitele societăți de tip „cutie poștală”, este necesar să se garanteze că operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru au o prezență reală și continuă în acel stat membru și își desfășoară activitatea din locul respectiv. Prin urmare și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil și să se permită statelor membre să introducă anumite cerințe suplimentare care să consolideze legătura necesară dintre operatorul de transport și statul membru de stabilire în funcție de nevoile specifice, de exemplu în ceea ce privește infrastructura operațională, cum ar fi birouri ușor accesibile și spațiile de parcare necesare.
- (4a) Prezența reală și continuă în statul membru de stabilire ar trebui să impună, în special, ca întreprinderea să efectueze operațiuni de transport cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv.
- (5) În măsura în care accesul la profesie depinde de buna reputație a întreprinderii în cauză, sunt necesare clarificări legate de persoanele a căror conduită trebuie să fie luată în considerare, de procedurile administrative care trebuie urmate și de perioadele de așteptare în vederea reabilitării în urma pierderii bunei reputații de către managerii de transport.
- (6) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier de mărfuri, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

- (7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (8) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piață, încălcările normelor Uniunii în acest domeniu, inclusiv ale normelor privind accesul la piață, cum ar fi normele privind cabotajul, ar trebui să fie luate în considerare pentru evaluarea bunei reputații a managerilor de transport și a întreprinderilor de transport. Competențele acordate Comisiei pentru a defini gradul de gravitate a încălcărilor ar trebui clarificate în consecință.
- (9) Autoritățile competente naționale identifică cu greu documentele care pot fi prezentate de către întreprinderile de transport pentru a-și dovedi capacitatea financiară, în special în lipsa conturilor anuale certificate. Normele privind dovezile necesare pentru demonstrarea capacității financiare ar trebui să fie clarificate.
- (10) Întreprinderile care desfășoară activități de operator de transport rutier de mărfuri [...] cu ajutorul unor autovehicule sau al unor combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, implicate în transportul internațional și a căror masă maximă autorizată [...] este mai mare de 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone [...] ar trebui să aibă [...] o capacitate financiară minimă pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile [...] efectuate cu aceste vehicule sunt, în general, de dimensiuni limitate, cerințele aferente privind capacitatea financiară ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele care se aplică operatorilor care utilizează vehicule [...] peste această limită. Combinațiile de vehicule ar trebui să fie luate în considerare atunci când se stabilește capacitatea financiară necesară. Autoritatea competentă ar trebui să aplice nivelul superior al cerinței financiare dacă masa maximă autorizată a combinației de vehicule depășește 3,5 tone.
- (10a) Pentru a menține și a crea standarde ridicate pentru întreprinderi, fără a genera efecte negative asupra pieței interne a transporturilor rutiere, statele membre ar trebui să fie autorizate să aplice cerințele financiare referitoare la utilizarea de vehicule grele și în cazul întreprinderilor stabilite pe teritoriul lor în ceea ce privește vehiculele sub 3,5 tone.

- (10b) Pentru garantarea unui sector fiabil al transportului rutier și îmbunătățirea colectării datoriilor către sectorul public, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita respectarea obligațiilor de plată față de entitățile publice, cum ar fi creanțele privind TVA-ul și contribuțiile de asigurări sociale, și de a impune ca întreprinderile să nu facă obiectul unor proceduri introduse în vederea protejării activelor lor.
- (11) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie cât mai complete cu putință, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea aplicării normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu suficientă asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor [...] și categoria lor de risc [...] ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.
- (12) Definiția celei mai grave încălcări referitoare la depășirea perioadei zilnice de conducere, astfel cum este prevăzută în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, nu corespunde dispoziției relevante în vigoare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁵. Această inconsecvență creează incertitudine și permite practici divergente între autoritățile naționale, generând dificultăți în ceea ce privește asigurarea aplicării normelor în cauză. Definiția respectivă ar trebui, prin urmare, clarificată, pentru a se asigura coerența celor două regulamente.
- (13) Normele privind transportul național efectuat cu titlu temporar de către operatorii de transport rutier de mărfuri care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă („cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de pus în aplicare, menținând totodată nivelul de liberalizare atins până în prezent.

[...]

⁵ Regulamentul (CE) 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 (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (14a) Operațiunile de cabotaj ar trebui să contribuie la creșterea factorului de încărcare a vehiculelor grele și la reducerea deplasărilor fără încărcătură și ar trebui permise atâta timp cât nu se desfășoară într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă în statul membru în cauză. Pentru a se asigura faptul că operațiunile de cabotaj nu se desfășoară într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă, operatorii de transport rutier nu ar trebui să aibă permisiunea de a desfășura operațiuni de cabotaj în același stat membru în cursul unui anumit interval după încheierea unei perioade de operațiuni de cabotaj.
- (15) Mijloacele prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Controalele în trafic ar trebui să se bazeze pe documentele de transport și, în cazul în care sunt disponibile, pe înregistrările tahografului. Utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept mijloace de dovedire a conformității, fapt care ar urma să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transportului și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și a dispozițiilor care vizează simplificarea procedurilor administrative.
- (16) Întreprinderile de transport sunt destinatele normelor privind transportul internațional și, ca atare, suportă consecințele oricărei încălcări săvârșite de către acestea. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată sancțiuni pentru expeditori și agenți de expediție în cazul în care aceștia contractează în cunoștință de cauză servicii de transport care presupun încălcarea dispozițiilor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

- (17) În măsura în care prezentul regulament introduce un grad de armonizare în anumite domenii până în prezent nearmonizate de dreptul Uniunii, în special în ceea ce privește transportul cu vehicule utilitare ușoare și practicile de asigurare a aplicării normelor, obiectivele sale, și anume armonizarea condițiilor de concurență și asigurarea mai eficientă a aplicării normelor, nu pot fi realizate în mod suficient de către statele membre, ci pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, având în vedere natura obiectivelor urmărite, precum și caracterul transfrontalier al transportului rutier. În consecință, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite.
- (18) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresele tehnice, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în vederea modificării anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, [...] precum și în vederea modificării anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016⁶. În special, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă în mod sistematic acces la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.
- (19) Prin urmare, este necesară modificarea în consecință a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁶ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Articolul 1
Modificări la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se [...] înlocuiește cu următorul text:

„(a) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și care desfășoară exclusiv operațiuni de transport național în statul lor membru de stabilire;”;

(ii) se introduce următoarea literă (aa):

„(aa) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;”;

(iii) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) întreprinderilor care efectuează exclusiv transporturi rutiere de persoane în scopuri necomerciale sau a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane.

Orice transport rutier pentru care nu se primește o remunerație și care nu creează niciun fel de venituri, cum ar fi transportul de persoane în scopuri caritabile sau exclusiv pentru uz personal, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;”;

(b) [...]

2. La articolul 3, se elimină alineatul (2).
3. Articolul 5 se [...] înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Condiții referitoare la cerința privind sediul

- i) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (a), în statul membru de stabilire o întreprindere:
 - (a) are un sediu în incinta căruia păstrează originalele principalelor sale documente de lucru sau, în cazul documentelor în format electronic, securizează accesul la acestea, în special [...] contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele conținând date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto, documentele conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă în scopul verificării respectării condițiilor prevăzute de prezentul regulament;
 - (aa) este înregistrată în registrul societăților comerciale al statului membru respectiv sau într-un registru similar în cazul în care dreptul intern impune acest lucru;
 - (aaa) face obiectul impozitului pe venit și, dacă dreptul intern impune acest lucru, are alocat un cod de înregistrare în scopuri de TVA;
 - (b) odată ce autorizația a fost acordată, dispune de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în întregime în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;

- (c) își desfășoară efectiv și în mod continuu activitățile administrative și comerciale cu instalațiile [...] corespunzătoare la sediul situat în statul membru respectiv, precum și operațiunile de transport utilizând vehiculele menționate la litera (e) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;

[...]

- (e) [...] în regim continuu are la dispoziție în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile stabilite la litera (b) și de conducători auto proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

ii) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune unei întreprinderi să dispună, în statul membru de stabilire:

- (a) proporțional cu dimensiunea activității întreprinderii, de personal administrativ calificat în mod corespunzător la sediu sau pot impune ca managerul de transport să fie accesibil în timpul programului de lucru standard;
- (b) proporțional cu dimensiunea activității întreprinderii, de infrastructură operațională, alta decât echipamentul tehnic menționat la alineatul (1) litera (c), pe teritoriul statului membru respectiv, inclusiv de un birou care să fie deschis în timpul programului de lucru standard.”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport și a directorilor executivi ai acesteia [...] și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport și ale directorilor executivi ai acesteia [...] și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.”;

(ii) la litera (a) de la al treilea paragraf, se adaugă următorul punct (vii):

„(vii) drept fiscal.”;

(iii) la litera (b) de la al treilea paragraf, se adaugă următoarele puncte (xi) și (xii):

„(xi) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;

(xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b), atunci când managerului de transport sau întreprinderii de transport i-a fost aplicată, într-unul sau în mai multe state membre, o condamnare pentru o infracțiune gravă sau o sancțiune pentru una dintre cele mai grave încălcări a normelor Uniunii, enumerate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică și desfășoară în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.

În cursul procedurii administrative, managerului de transport sau reprezentanților legali ai întreprinderii de transport, după caz, trebuie să li se recunoască dreptul de a-și prezenta argumentele și explicațiile.

În cursul procedurii administrative, autoritatea competentă analizează dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în respectivul caz particular. În cadrul acestei analize, autoritatea competentă ia în considerare numărul de încălcări grave ale normelor naționale și ale Uniunii, astfel cum se menționează la alineatul (1) al treilea paragraf, precum și numărul celor mai grave încălcări ale normelor Uniunii, enumerate în anexa IV, pentru care managerului de transport sau întreprinderii de transport li s-au aplicat condamnări sau sancțiuni. Orice constatare trebuie argumentată și justificată corespunzător.

În cazul în care constată că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată, autoritatea competentă decide că întreprinderea în cauză continuă să se bucure de o bună reputație. Motivele acestei decizii se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip este indicat în raportul la care se face referire la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații;”;

(c) se introduce următorul alineat (2a):

„(2a) Comisia [...] adoptă [...] acte de punere în aplicare de stabilire a listei categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, conform alineatului (1) al treilea paragraf litera (b), care, pe lângă cele prevăzute în anexa IV, pot duce la pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în sensul articolului 12 alineatul (1).

În acest scop, Comisia:

- (a) stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;
- (b) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave și de a denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;
- (c) prevede frecvența începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luându-se în considerare numărul de vehicule [...] utilizate în cadrul activităților de transport gestionate de managerul de transport.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (3a). ”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an [...] de capital și rezerve:

- în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR [...] pentru primul autovehicul sau prima combinație de vehicule utilizat(ă) care are o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone sau care este adaptată pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și de 5 000 EUR pentru fiecare astfel de vehicul suplimentar utilizat [...];
- în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR [...] pentru primul autovehicul sau prima combinație de vehicule utilizat(ă) care este implicat(ă) în transportul internațional și care are o masă maximă autorizată mai mare de 2,5 tone, dar nu mai mare de 3,5 tone și 900 EUR pentru fiecare astfel de vehicul suplimentar utilizat. Statele membre pot impune ca întreprinderea stabilită pe teritoriul lor să demonstreze că are la dispoziție pentru aceste vehicule același volum de capital și rezerve ca în cazul vehiculelor menționate la punctul anterior. În acest caz, autoritatea competentă a statului membru în cauză informează Comisia în consecință, iar Comisia pune aceste informații la dispoziția publicului.”;

(a1) după alineatul (1) se introduce următorul alineat:

„(1a) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1) primul paragraf, statele membre pot impune întreprinderii, managerului de transport sau oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către acestea, să nu aibă datorii fără caracter personal restante față de organismele de drept public și să nu fie în stare de faliment sau în situație de insolvență sau de lichidare.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prin derogare de la alineatul (1), [...] autoritatea competentă [...] poate impune ca o întreprindere să demonstreze capacitatea sa financiară printr-un certificat stabilit de autoritatea competentă, cum ar fi o garanție bancară [...] sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte [...] instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, [...] sau un alt document obligatoriu [...], care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.

(2a) Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate pentru anul înregistrării unei întreprinderi, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau alt document obligatoriu, astfel cum este stabilit de autoritatea competentă, care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.”

6. La articolul 8, alineatul (9) se înlocuiește cu următorul text:

„(9) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 24a, acte delegate de modificare a anexelor I, II și III în vederea adaptării acestora la evoluțiile pieței și la progresele tehnice.”

6a. La articolul 9, se adaugă următorul alineat:

„(2) În scopul acordării licenței unei întreprinderi de transport rutier de mărfuri care operează doar autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone, statele membre pot decide să excepteze de la examinările menționate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus în mod neîntrerupt, pentru o perioadă de zece ani înainte de [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], o întreprindere de același tip.”

7. La articolul 11 alineatul (4), al treilea paragraf se elimină.
8. La articolul 12 alineatul (2), al doilea paragraf se elimină.
9. La articolul 13 alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă este din nou îndeplinită în mod permanent.”
10. La articolul 14 alineatul (1) se adaugă un al doilea paragraf, după cum urmează:

„Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații.”
11. Articolul 16 se modifică după cum urmează:
 - (a) alineatul (2) se modifică după cum urmează:
 - (i) se adaugă următoarele puncte:

„(g) numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția întreprinderii în temeiul articolului 5 [...] alineatul (1) litera (e);

[...]
 - (j) clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE.”;

(ii) al doilea, al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(j). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii. Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

În toate cazurile, datele menționate la primul paragraf literele (e)-(j) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor sunt atestați sau, în lipsa atestării, se supun unei obligații formale de confidențialitate.”;

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate datele conținute în registrul electronic național sunt actualizate și corecte.”;

(c) alineatul (7) se elimină.

12. La articolul 18, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Autoritățile competente ale statelor membre fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcările grave menționate la articolul 6 alineatul (2). Un stat membru care primește notificarea unei încălcări grave menționate la articolul 6 alineatul (2) care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni într-un alt stat membru în ultimii doi ani înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

- (3) Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și, atunci când este necesar, efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul lor. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre trebuie să fie fundamentate. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibile nerespectări ale articolului 3 alineatul (1) litera (a), indică scopul solicitării și precizează în mod suficient de detaliat informațiile care sunt solicitate.
- (3a) Statele membre furnizează informațiile solicitate de către alte state membre în conformitate cu alineatul (3) în termen de treizeci de zile lucrătoare de la data primirii cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.
- (4) În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este insuficient fundamentată, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de zece zile lucrătoare. Statul membru solicitant furnizează elemente suplimentare care să fundamenteze solicitarea. Dacă acest lucru nu este posibil, solicitarea poate fi respinsă de către statul membru care primește solicitarea.
- (5) În cazul în care este dificil [...] să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză, care primește solicitarea, informează în acest sens statul membru solicitant în termen de zece zile lucrătoare, oferind justificări. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare.
- [...]
- (6a) Schimbul de informații menționat la alineatul (2) se realizează prin intermediul sistemului de schimb de mesaje ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings – Registrul european al întreprinderilor de transport rutier) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1213/2010*.

Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între autoritățile competente ale statelor membre prevăzute la alineatele (3)-(5) ale prezentului articol sunt puse în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012**. În acest scop, fiecare stat membru poate desemna punctul de contact menționat la alineatul (1) drept autoritate competentă și informează Comisia cu privire la aceasta prin intermediul IMI.

* Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010 de stabilire a normelor comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier (JO L 335, 18.12.2010, p. 21).

** Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

- (7) Statele membre se asigură că informațiile care le sunt transmise în conformitate cu prezentul articol sunt utilizate numai în scopul (scopurile) pentru care au fost solicitate. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul de a respecta prezentul regulament și este în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (8) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.
- (9) O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile relevante din dreptul național și din dreptul Uniunii pentru a cerceta și a preveni presupusele încălcări ale prezentului regulament.”

12a. La articolul 23, se adaugă următoarele alineate:

- „(2) Prin derogare de la articolul 1 alineatul (2), până la [JO: doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], întreprinderile de transport rutier de mărfuri implicate în operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, cu excepția cazului în care în legislația statului membru de stabilire sunt prevăzute dispoziții contrare.

- (3) Prin derogare de la articolul 16 alineatul (2), cerința de a include clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc în registrele electronice naționale se aplică de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare referitor la o formulă comună privind clasificarea în funcție de gradul de risc menționată la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE. ”

13. Articolul 24 se elimină.

14. Se introduce următorul articol 24a:

„Articolul 24a

Exercitarea delegării

- (1) Comisiei îi este conferită competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament (de modificare)].
- (3) Delegarea de competențe menționată la [...] articolul 8 alineatul (9) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016*.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (6) Un act delegat adoptat în temeiul [...] articolului 8 alineatul (9) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

15. Articolul 25 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (3) se elimină;
- (b) se adaugă următorul alineat:

„(3a) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

16. Articolul 26 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) litera (b) se modifică după cum urmează:

„(b) numărul autorizațiilor acordate în temeiul prezentului regulament, al autorizațiilor suspendate și al autorizațiilor retrase, în funcție de an și de tip, numărul declarațiilor de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective. Rapoartele referitoare la perioada de după [JO: data menționată la articolul 23 alineatul (2)] includ, de asemenea, o defalcare a acestor elemente în funcție de: 1) operatorii de transport rutier de persoane; 2) operatorii de transport rutier de mărfuri care utilizează exclusiv autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și 3) toți ceilalți operatori de transport rutier de mărfuri;”;

- (b) se introduce următorul alineat [...]:

[...]

„(1a) La fiecare doi ani, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 alineatele (3) [...]-(7), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.”

17. Anexa IV se modifică după cum urmează:

- (a) la punctul 1, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Depășirea, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a perioadei de conducere cu 50 % sau mai mult.”;

- (b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat(e) sau prezența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.”

Articolul 2

Modificări la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se modifică după cum urmează:

1. [...] La articolul 1 alineatul (5) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(ca) până la [JO: ziua anterioară împlinirii a doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare]: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;

(cb) începând cu [JO: doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare]: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;”

[...]

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), al treilea paragraf se elimină [...]. [...]

(b) alineatul (4) [...] se înlocuiește cu următorul text:

„Licența comunitară și copiile conforme corespund modelului stabilit în anexa II, care stabilește și condițiile care reglementează utilizarea acestora. Acestea conțin cel puțin două dintre elementele de siguranță enumerate în anexa I.

În cazul vehiculelor folosite pentru transportul de mărfuri a căror masă maximă admisibilă nu depășește 3,5 tone și pentru care se aplică cerințele financiare mai reduse stabilite la articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autoritatea emitentă scrie în secțiunea «observații speciale» a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia, textul: « $\leq 3,5$ t ».

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 14b, acte delegate de modificare a anexelor I și II, în vederea adaptării lor la progresele tehnice.”

4. La articolul 5, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 14b, acte delegate de modificare a anexei III, în vederea adaptării sale la progresele tehnice.”

5. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) [...] se adaugă următorul alineat:

„(2a) Întreprinderile de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru în intervalul de 5 zile ulterior încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv.”;

(b) la alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent și privind fiecare operațiune ulterioară de cabotaj efectuată. În cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul statului membru gazdă în perioada de 5 zile precedentă transportului internațional, operatorul de transport rutier de mărfuri prezintă dovezi clare și cu privire la toate operațiunile care au fost desfășurate în perioada respectivă.”;

(c) se introduce următorul alineat (4a):

„(4a) Dovezile menționate la alineatul (3) se păstrează la bordul vehiculului respectiv și se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere [...] în momentul controlului în trafic. Ele pot fi prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi e-CMR*. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate [...] pentru a furniza, în timpul de desfășurare a controlului în trafic, oricare dintre dovezile menționate la alineatul (3) care se dovedesc a nu fi disponibile la bord.”;

(d) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

„(5) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația aceluși stat membru, să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a), (b), (ca) și (cb), i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operațiuni de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.

* Scrisoare electronică de trăsură în temeiul „Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele.”

6. La articolul 10 alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante, și, după consultarea comitetului înființat în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului,** decide, în termen de o lună de la primirea solicitării statului membru respectiv, dacă sunt necesare sau nu măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă.

** Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).”

7. Se introduce următorul articol 10a:

„Articolul 10a

Controalele

- (1) [...] Statele membre organizează numărul de controale [...] ale operațiunilor de cabotaj pe care îl consideră necesar pentru a asigura punerea corectă în aplicare a normelor privind cabotajul pe teritoriul lor [...].
- (2) [...] Statele membre întreprind, cel puțin de [...] două ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Statele membre pot combina aceste activități cu cele stabilite la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE***. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

*** Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

**** Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).”

8. Se introduc următoarele articole 14a și 14b:

„Articolul 14a

Răspunderea

Statele membre prevăd sancțiuni împotriva expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia contractează în cunoștință de cauză servicii de transport care implică încălcări ale prezentului regulament.

Articolul 14b

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Comisiei îi este conferită competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 [...] alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament (de modificare)].

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 [...] alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.*****
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 [...] alineatul (4) și al articolului 5 alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

***** JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

9. Articolul 15 se elimină.

10. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Rapoarte

- (1) Până cel târziu la data de 31 [...] martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia asupra numărului de operatori de transport rutier de mărfuri care dețin licențe comunitare la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori și asupra numărului de copii conforme corespunzătoare vehiculelor aflate în circulație la acea dată. Rapoartele referitoare la perioada ulterioară [datei menționate la articolul 1 alineatul (5) litera (ca)] cuprind și o defalcare a acestor cifre în operatori de transport rutier de mărfuri implicați în operațiuni de transport internațional exclusiv cu vehicule cu o masă maximă admisibilă care nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.
- (2) Până cel târziu la data de 31 [...] martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în fiecare dintre cei doi ani calendaristici anteriori, precum și cu privire la numărul total de atestate de conducător auto aflate în circulație la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani [...] precedenți. Rapoartele referitoare la perioada ulterioară [datei menționate la articolul 1 alineatul (5) litera (ca)] cuprind și o defalcare a acestor cifre în operatori de transport rutier de mărfuri implicați în operațiuni de transport internațional exclusiv cu vehicule cu o masă maximă admisibilă care nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.
- (3) Până cel târziu la data de 31 [...] martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de controale de cabotaj efectuate în cursul celor doi ani [...] precedenți în conformitate cu articolul 10a. Aceste informații includ numărul de controale în trafic efectuate și numărul de vehicule controlate [...].

- (4) Până la [patru ani după intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia redactează un raport privind situația pieței comunitare a transporturilor rutiere. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor, și a evoluției condițiilor de angajare ale profesiei, precum și o evaluare care stabilește dacă armonizarea normelor din domeniile privind, printre altele, asigurarea respectării reglementărilor în vigoare, tarifele de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și legislația în materie de siguranță și în materie socială, a progresat într-o asemenea măsură, încât s-ar putea prevedea o deschidere mai mare a piețelor naționale ale transportului rutier, inclusiv a cabotajului.”

Articolul 3

Revizuirea

- (1) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament, în special impactul articolului 2 care modifică articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, până la [JO: 3 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.
- (2) În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (3) După caz, rapoartele prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt însoțite de propuneri relevante.

Articolul 4
Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Acesta se aplică de la [JO: 18 luni de la data intrării în vigoare] [...].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European Pentru Consiliu

Președintele Președintele

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

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

- (2) În urma evaluării eficienței și a eficacității punerii în aplicare a setului actual de norme sociale ale Uniunii în domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, au fost identificate anumite deficiențe ale cadrului juridic existent. Normele neclare și inadecvate referitoare la repausul săptămânal, la locurile de repaus, la pauze în cazul conducerii în echipaj și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de control divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor.
- (3) Evaluarea ex post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea controlului aplicării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.
- (3a) Pentru a se îmbunătăți claritatea și coerența, ar trebui definită exceptarea de la domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a utilizării în scopuri necomerciale a unui vehicul.
- (4) Existența unor norme clare, adecvate și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.
- (5) Cerința actuală privind pauzele s-a dovedit a fi inadecvată și lipsită de caracter practic pentru conducătorii auto în echipă. Prin urmare, este necesar să se adapteze cerința privind înregistrarea pauzelor la caracterul specific al operațiunilor de transport efectuate de conducători auto care conduc vehiculul în echipă, fără a se pune în pericol siguranța conducătorului auto și siguranța rutieră.

⁹ Regulamentul (CE) 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 (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (6) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliu. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală pot prelungi în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispoziției privind perioada de repaus săptămânal normală, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru o perioadă de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Pentru conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport național, cerințele actuale pot fi menținute printr-o excepție stabilită de statul membru în cauză.

Este, de asemenea, necesar să se prevadă că operatorii trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceste perioade petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi și conducătorii auto să poată beneficia de perioade de repaus prelungite luate în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse. Organizarea întoarcerii ar trebui să permită ajungerea la un centru operațional al întreprinderii în statul său membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto. Operatorul ar trebui să poată dovedi organizarea întoarcerii periodice prin intermediul înregistrărilor tahografelor, al registrelor de sarcini ale conducătorilor auto sau al altor dovezi asemănătoare.

- (7) [...] Pentru a promova progresul social, este oportun să se specifice unde poate fi luată perioada de repaus săptămânal, asigurându-se faptul că conducătorii auto beneficiază de condiții de odihnă adecvate. Calitatea spațiului de cazare are o importanță deosebită în timpul perioadei de repaus săptămânal normale, pe care conducătorul auto ar trebui să o petreacă în afara cabinei vehiculului într-un spațiu de cazare adecvat, costurile fiind suportate de angajator.
- (7a) Parcările sigure și securizate, echipate cu locuri de repaus adecvate sunt esențiale pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă din sector și pentru menținerea siguranței rutiere. Prin urmare, este deosebit de important să se promoveze dezvoltarea infrastructurii de parcare, cuprinzând zone de repaus, care să garanteze standardele dorite în materie de siguranță, securitate și servicii. Este important să existe suficiente oportunități de cofinanțare din partea Uniunii Europene în conformitate cu actele juridice actuale și viitoare ale Uniunii care să stabilească condițiile de sprijin financiar, în vederea accelerării și a promovării construcției acestei infrastructuri de parcare. Cu toate acestea, statele membre nu au obligativitatea finanțării unei infrastructuri de parcare suplimentare pe teritoriul lor dincolo de obligațiile existente în temeiul orientărilor Uniunii privind infrastructura TEN-T. Comisia ar trebui să examineze disponibilitatea parcarilor sigure și securizate.

- (8) Conducătorii auto se [...] confruntă cu situații imprevizibile care nu le permit să ajungă la o destinație dorită pentru a efectua un repaus săptămânal fără să încalce normele Uniunii. Este de dorit să se ia măsuri pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să facă față mai ușor acestor circumstanțe și să poată ajunge la destinație pentru o perioadă de repaus săptămânal. Aceste circumstanțe excepționale reprezintă circumstanțe care au loc brusc, sunt inevitabile și nu pot fi anticipate, iar aplicarea tuturor dispozițiilor regulamentului devine, în mod neașteptat, imposibilă pentru o perioadă scurtă de timp. Pentru a se asigura o punere în aplicare corectă, conducătorul auto ar trebui să documenteze circumstanțele. În plus, ar trebui să existe o garanție care să asigure faptul că timpul de conducere nu este excesiv [...].
- (9) Pentru a reduce și a preveni practicile divergente de control al aplicării și a spori în continuare eficacitatea și eficiența controlului transfrontalier al aplicării normelor, este esențial să se stabilească norme clare pentru cooperarea administrativă regulată între statele membre.
- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare pentru a clarifica dispozițiile regulamentului respectiv și a stabili abordări comune asupra aplicării și controlului respectării acestora. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011¹⁰.
- (11) Pentru a îmbunătăți eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării normelor sociale, ar trebui exploatat pe deplin potențialul sistemelor de tahograf actuale și viitoare. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă, mai ales în timpul operațiunilor de transport internațional. În același scop, ar trebui promovată instalarea tahografelor inteligente în parcurile de vehicule existente care operează în transportul internațional folosind tahografe analogice sau digitale.
- (11a) În mod specific, în cazul vehiculelor care nu sunt echipate cu un tahograf inteligent, trecerea frontierelor statelor membre ar trebui înregistrată în tahograf la cel mai apropiat loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei.

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (11b) Pentru a se asigura că operatorii, conducătorii auto și autoritățile de control beneficiază cât mai curând posibil de avantajele tahografelor inteligente, inclusiv de înregistrarea automată de către acestea a trecerii frontierelor, parcul de vehicule existent ar trebui echipat cu aceste instrumente, într-o perioadă de timp adecvată după intrarea în vigoare a dispozițiilor tehnice detaliate, asigurându-se astfel suficient timp pentru pregătire.
- (11c) Pentru a reduce sarcina care le revine operatorilor și autorităților de control, în cazul în care un agent de control îndeplinește sigiliul unui tahograf în scopul controlului, resigilarea de către agentul de control ar trebui să fie permisă, în anumite circumstanțe bine documentate.
- (11d) Este important ca, atunci când efectuează operațiuni de transport rutier pe teritoriul UE, operatorii de transport rutier stabiliți în țări terțe să intre sub incidența unor norme echivalente cu prezentul act legislativ. Comisia ar trebui să evalueze respectarea acestui principiu la nivelul UE și să propună soluții adecvate care să fie negociate de UE în contextul AETR.
- (12) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului¹¹ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se modifică după cum urmează:

1. [...] La articolul 4, se adaugă următoarea literă:

„(r) «transport în scopuri necomerciale»: orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în numele unui terț sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți și în cazul căruia nu există nicio legătură cu o activitate profesională sau comercială;

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

2. Articolul 6 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă petrecută așa cum se prevede la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră sub incidența prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 3 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 document imprimat sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.”

3. La articolul 7 se adaugă al treilea paragraf, după cum urmează:

„Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate [...] să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul.”

4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Pe parcursul a patru săptămâni consecutive, un conducător auto efectuează cel puțin patru perioade de repaus săptămânal, dintre care cel puțin două sunt perioade de repaus săptămânal normale. [...]

Perioadele de repaus săptămânal reduse se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție. În cazul în care două perioade de repaus săptămânal reduse sunt efectuate consecutiv, perioada de repaus săptămânal următoare este precedată sau urmată de o perioadă de repaus luată în compensație.

O perioadă de repaus săptămânal începe până la sfârșitul a șase perioade de douăzeci și patru de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă.”

[...]

(c) [...] alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) În cazul în care un conducător auto alege 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 cabine de dormit corespunzătoare pentru fiecare șofer și să fie în staționare.

Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă anterioară nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. [...]

Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.

Până cel târziu la [JO: trei ani de la data intrării în vigoare], Comisia evaluează disponibilitatea parcarilor sigure și securizate care permit o perioadă de repaus confortabil în timp ce vehiculul este în staționare.”;

(d) se adaugă următorul alineat:

„(8a) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată [...] să se întoarcă la unul dintre centrele operaționale din statul membru de stabilire al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse. Cu toate acestea, în cazul în care un conducător auto a luat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive fără a se întoarce, întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă deja la sfârșitul celei de a treia săptămâni.

Întreprinderea documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cerere autorităților de control.”

5. La articolul 9, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal, conducătorul auto are acces la o cușetă aflată la dispoziția sa.”

5a. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

„Un 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 perioade maxime de conducere 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.

Un stat membru poate, în aceleași condiții, să prevadă ca un conducător auto care desfășoară exclusiv transporturi rutiere efectuate în întregime pe teritoriul său, să efectueze, pe parcursul a două săptămâni consecutive, cel puțin:

- două perioade de repaus săptămânal normale sau
- o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore, reducerea fiind compensată cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.”

6. [...] Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„[...] 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 poate deroga, în circumstanțe excepționale, și de la articolul 6 alineatele (1) și (2) și de la articolul 8 alineatul (2) prin depășirea timpului de conducere zilnic și săptămânal cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto indică manual natura și cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul său de sarcini, până la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.”

7. Articolul 13 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) vehiculele care circulă exclusiv pe insule sau în regiuni izolate de restul teritoriului național, a căror suprafață nu depășește 2 300 de kilometri pătrați și care nu sunt conectate cu restul teritoriului național printr-un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor, și nici nu se învecinează cu alt stat membru; ”.

(b) se adaugă următoarea literă (q):

„(q) vehicule utilizate pentru livrarea de beton gata de utilizare.”

8. La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazuri de urgență, statele membre pot acorda, în circumstanțe excepționale, o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care trebuie bine justificată și notificată de îndată Comisiei.”

9. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Statele membre se asigură că toți conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) sunt supuși unor norme naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii. Statele membre informează Comisia cu privire la normele naționale relevante aplicabile acestor conducători auto.”

9a. La articolul 16, alineatul (3) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) conține toate informațiile indicate la alineatul (2) pentru o perioadă minimă care include ziua controlului și cele 56 de zile precedente; aceste informații trebuie actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;”

10. La articolul 19, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale cu gravitatea lor, stabilită în conformitate cu anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹², cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică Comisiei aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni, până la data prevăzută la articolul 29 al doilea paragraf. Ele notifică fără întârziere orice modificări ulterioare ale măsurilor. Comisia informează statele membre în consecință.”

¹² Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

11. Articolul 22 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre lucrează în strânsă cooperare și își acordă fără întârzieri nejustificate asistență reciprocă pentru a facilita aplicarea uniformă a prezentului regulament și controlul efectiv al respectării acestuia, în conformitate cu cerințele stabilite la articolul 8 din Directiva 2006/22/CE.”

(b) la alineatul (2) se adaugă următoarea literă (c):

„(c) alte informații specifice, inclusiv clasificarea în funcție de gradul de risc al întreprinderii, care pot avea consecințe pentru respectarea dispozițiilor prezentului regulament.”

(c) se introduc următoarele alineate (3a) și (3b):

„(3a) În scopul schimbului de informații în cadrul prezentului regulament, statele membre recurg la organismele de legătură intracomunitară desemnate în temeiul articolului 7 din Directiva 2006/22/CE.

(3b) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.”

11a. La articolul 24, se introduce următorul alineat:

„(2a) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

12. La articolul 25, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazurile prevăzute la alineatul (1) litera (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili abordări comune în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).”

Articolul 2

Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se modifică după cum urmează:

-1. La articolul 1 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, la instalarea, la folosirea, la testarea și la controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³ și cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului¹⁴, cu Directiva 92/106/CEE a Consiliului¹⁵, cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, cu Directiva 96/71/CE și cu Directiva 2014/67/UE în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în transportul rutier și cu Directiva xxx/xxx/UE de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în transportul rutier.*”

* Notă: Trimiterile la normele privind detașarea lucrătorilor vor trebui aliniate cu compromisul final cu privire la dosarele respective.

¹³ 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 (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

¹⁴ Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

¹⁵ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

-1a. La articolul 3, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În termen de cel mult patru ani de la sfârșitul anului intrării în vigoare* a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, care conțin specificații privind înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare, toate vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare și care sunt echipate cu un tahograf neconform cu specificațiile din respectivele dispoziții detaliate sunt echipate cu un tahograf inteligent, astfel cum figurează în articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament.”

* [NOTĂ: prevăzută pentru sfârșitul anului 2024.]

-1b. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7
Protecția datelor

(1) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Directivei 2002/15/CE, a Directivei 92/6/CEE a Consiliului, a Directivei 92/106/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009, a Directivei 96/71/CE și a Directivei 2014/67/UE în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, precum și a Directivei xxx/xxx/UE de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu Directiva [...] 2002/58/CE și sub supravegherea autorității de supraveghere a statului membru menționate la articolul 51 din Regulamentul (UE) 2016/679.

- (2) Statele membre se asigură în special că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de actele juridice menționate la alineatul (1), în ceea ce privește:
- utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 8;
 - utilizarea comunicării la distanță în scopuri de control, astfel cum se menționează la articolul 9, utilizarea tahografului cu o interfață, astfel cum se menționează la articolul 10, schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto, astfel cum se menționează la articolul 31, în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu țări terțe;
 - ținerea unei evidențe de către întreprinderile de transport, astfel cum se menționează la articolul 33.
- (3) Tahografele digitale se proiectează în așa fel încât să asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele care sunt necesare pentru îndeplinirea scopurilor actelor juridice menționate la alineatul (1).
- (4) Proprietarii vehiculelor, întreprinderile de transport și orice altă entitate interesată respectă, acolo unde este aplicabil, dispozițiile relevante referitoare la protecția datelor cu caracter personal.”

1. Articolul 8 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf [...] se înlocuiește cu următorul text:

„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;
- de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru;
- de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și

- locul de încheiere a zilei de lucru.”

(b) la al doilea paragraf, se adaugă următoarea teză:

„Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță privește vehiculele înmatriculate într-un stat membru¹⁶ pentru prima oară la doi ani* de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, fără a aduce atingere obligației de a moderniza anumite vehicule mai târziu, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4).”

* [NOTĂ: prevăzută pentru cel târziu iunie 2022.]

1a. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) prima teză de la alineatul (2) se modifică după cum urmează:

„La patru ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, care conțin specificații privind înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) a doua și a treia liniuță, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamentele de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționată la prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de punere în aplicare.”;

¹⁶ NOTĂ: alte dispoziții ale prezentului regulament care conțin o trimitere similară la data de înmatriculare a vehiculului vor fi aliniate cu această precizare suplimentară („într-un stat membru”).

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai la cererea echipamentului autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este limitat la autoritățile de control autorizate să verifice încălcările actelor juridice prevăzute la articolul 7 alineatul (1) și ale prezentului regulament și la ateliere în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.”;

(c) la alineatul (4), se adaugă următoarea liniuță:

„- depășirea perioadei maxime de conducere.”;

1aa. La articolul 10, se adaugă următorul alineat:

(2) „Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru la doi ani* de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, care conțin specificații privind înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) a doua și a treia liniuță, sunt echipate cu interfața menționată la alineatul (1).”

* [NOTĂ: prevăzută pentru cel târziu iunie 2022.]

1ab. La articolul 11 primul paragraf, după prima teză se introduce următoarea teză:

„Comisia asigură intrarea în vigoare a actelor de punere în aplicare prin care se furnizează dispozițiile detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de a înregistra și stoca date privind orice trecere a frontierei de către vehicul, precum și activități suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) a doua și a treia liniuță până la [JO: 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare].”

1ac. La articolul 22 alineatul (5), ultimele două paragrafe se înlocuiesc cu următorul text:

„Sigiliile îndepărtate sau rupte se înlocuiesc de către un montator sau un atelier aprobat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile de la îndepărtarea acestora. În cazul în care sigiliile au fost îndepărtate sau rupte în scopul controlului, acestea pot fi înlocuite de un agent de control echipat cu aparatură de sigilare și marcă specială unică, fără întârzieri nejustificate.

Atunci când un agent de control îndepărtează un sigiliu, cardul de control este introdus în tahograf din momentul îndepărtării sigiliului și până la încheierea inspecției, inclusiv în cazul aplicării unui nou sigiliu. Agentul de control emite o declarație scrisă care cuprinde cel puțin următoarele informații:

- numărul de identificare al vehiculului;
- numele agentului;
- autoritatea de control și statul membru;
- numărul cardului de control;
- numărul sigiliului îndepărtat;
- data și ora îndepărtării sigiliului;
- numărul noului sigiliu, în cazul în care agentul de control a aplicat un nou sigiliu.

Înainte de înlocuirea sigiliilor, un atelier aprobat efectuează o verificare și calibrare a tahografului, cu excepția cazului în care un sigiliu a fost îndepărtat sau rupt în scopul controlului și înlocuit de un agent de control.”;

1ad. La articolul 26, se adaugă următorul alineat:

„(7a) Autoritatea competentă a statului membru emitent poate impune unui conducător auto să preschimbe cardul de conducător auto cu unul nou dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante.”

1b. La articolul 34, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, decât în cazul în care retragerea foii sau a cardului respectiv este autorizată sau este necesară pentru a introduce simbolul după trecerea unei frontiere. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.”

1c. La articolul 34 alineatul (6) se adaugă următoarea literă (f):

„(f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul statului membru după trecerea frontierei acestui stat, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat loc de oprire 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 stația de sosire.”

2. La articolul 34 alineatul (7), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru [...].

La un an după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, care conțin specificații permițând înregistrarea și stocarea de date privind trecerea frontierelor, conducătorul auto introduce și simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat loc de oprire 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 stația de sosire.

Statele membre pot impune conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul lor să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statele membre respective să fi notificat Comisiei acele specificații geografice detaliate înainte de 1 aprilie 1998.”

3. Articolul 36 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) foile de înregistrare din ziua în curs și din cele 56 de zile precedente,”

(b) alineatul (1) punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.”

(c) alineatul (2) punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.”

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Articolul 1 alineatul (9a) și articolul 2 alineatul (3) se aplică de la 31.12.2024. Până la data respectivă, articolul 16 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și articolul 36 alineatul (1) punctele (i) și (ii) și alineatul (2) punctul (ii) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se aplică în versiunea anterioară modificărilor introduse prin prezentul regulament.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto, pe de o parte, și condiții comerciale și de concurență echitabile pentru operatori, pe de altă parte.

¹⁷ JO C , , p. .

¹⁸ JO C , , p. .

- (2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru asigurarea faptului că toți conducătorii auto beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate, care le limitează în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.
- (3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza unei concurențe loiale între operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.
- (4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. Acest lucru creează insecuritate juridică și inegalitate de tratament pentru conducătorii auto și operatori, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.
- (5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru este esențial pentru a proteja condițiile de lucru ale conducătorilor auto și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor existente privind un control uniform, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, spre a include verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE. În acest sens, controalele necesare privind conformitatea ar trebui să vizeze întreprinderile care nu respectă normele privind perioadele de conducere și de odihnă. Controale cuprinzătoare pot fi efectuate doar la sediile întreprinderilor. Controalele în trafic ar trebui să se limiteze la normele care pot fi controlate pe baza documentației de la bordul vehiculului.
- (6) Cooperarea administrativă între statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor sociale în domeniul transportului rutier s-a dovedit a fi insuficientă, motiv pentru care controlul la nivel transfrontalier este mai dificil, ineficient și lipsit de consecvență. Este necesar, prin urmare, să se stabilească un cadru pentru o comunicare și o asistență reciprocă eficientă, inclusiv pentru schimbul de date privind încălcările și de informații cu privire la bunele practici de control.

- (6a) Pentru a facilita controalele în trafic, actualizarea informațiilor privind detașarea și comunicarea într-un format standardizat în limbile oficiale, declarația de detașare ar trebui procesată prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI).
- (6b) Schimbul de informații în cadrul cooperării administrative și al asistenței reciproce dintre statele membre ar trebui să fie în conformitate cu normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute de Regulamentul (UE) 2016/679. În ceea ce privește schimbul de informații prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), acesta ar trebui, de asemenea, să fie în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001* și cu Regulamentul (UE) nr. 1024/2012.**

* Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1)

** Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”) (JO L 316, 14.11.2012, p. 1)

- (7) Pentru a îmbunătăți în continuare eficacitatea, eficiența și coerența controalelor, este oportună dezvoltarea caracteristicilor și a utilizării actualelor sisteme naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. Accesul la datele conținute în sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc ar permite o mai bună orientare a controalelor către operatorii neconformi, iar o formulă uniformă pentru evaluarea gradului de risc al unei întreprinderi de transport ar trebui să contribuie la un tratament mai echitabil al operatorilor cu ocazia controalelor.
- (8) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2006/22/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Comisia ar trebui să asigure egalitatea de tratament între întreprinderi atunci când ia în considerare criteriile specificate în prezenta directivă pentru elaborarea unei formule comune în vederea calculării gradului de risc al întreprinderilor. Aceste competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011¹⁹.

¹⁹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁰ și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului²¹ la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă.
- (10) Comisia, în propunerea sa din 8 martie 2016²² privind revizuirea Directivei 96/71/CE, a recunoscut că punerea în aplicare a acestei directive ridică probleme și dificultăți juridice deosebite în sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate, și a indicat că aceste probleme ar trebui abordate cel mai bine prin legislația specifică sectorului transportului rutier.
- (11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.
- (12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente dintre serviciul prestat și conducătorul auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. Pentru a facilita punerea în aplicare a normelor, ar trebui să se facă o distincție între diferitele tipuri de operațiuni de transport în funcție de gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă.
[...]

²⁰ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.97, p. 1).

²¹ Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

²² COM(2016)128.

- (12a) Ar trebui clarificat faptul că transportul internațional în tranzit pe teritoriul unui stat membru nu constituie o situație de detașare. Astfel de operațiuni se caracterizează prin faptul că conducătorul auto tranzitează statul membru fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a prelua sau a lăsa călători și, din aceste motive, există doar o legătură slabă între activitățile conducătorului auto și statul membru tranzitat.
- (12b) În plus, atunci când un conducător auto se angajează în operațiuni de transport bilateral din statul membru în care este stabilită întreprinderea către teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe sau către statul membru de stabilire, natura serviciului este strâns legată de statul membru de stabilire. Un conducător auto poate să efectueze mai multe operațiuni de transport bilateral în cursul unei singure călătorii. În cazul în care normele privind detașarea lucrătorilor și, prin urmare, condițiile de muncă și de încadrare în muncă garantate în statul membru gazdă, s-ar aplica acestor operațiuni bilaterale, aceasta ar constitui o restricție disproporționată a libertății de a presta servicii de transport rutier transfrontaliere.
- (12c) Pentru a asigura utilizarea eficientă a resurselor de transport, un număr limitat de activități de transport suplimentare pe traseu ar trebui să fie posibile fără activarea normelor privind detașarea lucrătorilor. Aceste activități constau în încărcarea de mărfuri într-un stat membru care este traversat pe traseul operațiunii bilaterale, descărcarea acelorași mărfuri într-un alt stat membru sau, pe traseul de întoarcere, înainte de a ajunge în statul membru de stabilire, încărcarea de mărfuri și descărcarea acelorași mărfuri într-un alt stat membru.

- (12d) Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când un conducător auto efectuează alte tipuri de operațiuni, în special operațiuni de cabotaj sau operațiuni de transport internațional non-bilateral în statul membru respectiv. Operațiunile de cabotaj înseamnă transport național efectuat temporar într-un stat membru gazdă și, prin urmare, sunt strâns legate de teritoriul statului membru gazdă, fără o legătură strânsă cu statul membru de stabilire. O operațiune internațională de transport non-bilateral se caracterizează prin faptul că conducătorul auto este angajat în transportul internațional în afara statului membru în care este stabilită întreprinderea. Prin urmare, serviciile prestate sunt mai degrabă legate de statele membre gazdă implicate, decât de statul membru de origine. În aceste cazuri, sunt necesare norme sectoriale doar în ceea ce privește regimul de control al aplicării normelor.
- (12e) În mod similar, în cazul în care conducătorul auto este angajat în cadrul unei operațiuni de transport combinat, natura serviciului furnizat în timpul segmentului rutier inițial sau final este strâns legată de statul membru de stabilire în cazul în care segmentul rutier propriu-zis reprezintă o operațiune de transport bilateral. Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când operațiunea de transport pe segmentul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru gazdă sau ca o operațiune de transport internațional non-bilateral și, prin urmare, ar trebui să se aplice normele referitoare la detașare într-un astfel de caz.
- (13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital. În scopul de a monitoriza conformitatea cu obligațiile prevăzute în prezenta directivă și în Directiva 96/71/CE, statele membre ar trebui să fie autorizate să impună operatorilor rutieri numai cerințele administrative specificate în prezenta directivă, care sunt adaptate pentru sectorul transportului rutier. În timp ce anumite documente ar trebui să fie disponibile în cazul unui control în trafic, alte documente ar trebui să fie puse la dispoziție de către operatorii rutieri prin intermediul autorităților competente din statul membru în care este stabilit operatorul, în cadrul asistenței reciproce dintre statele membre prevăzută în capitolul III din Directiva 2014/67/UE.

- (13a) Pentru a facilita o mai bună și mai uniformă aplicare a condițiilor minime pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE și pentru a facilita respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor administrative atunci când aceștia detașează conducători auto, Comisia ar trebui să elaboreze unul sau mai multe module IMI.
- (13b) În vederea adaptării anexelor prezentei directive la evoluțiile în materie de bune practici, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor respective. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație*. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (13c) Este important ca, în timp ce efectuează operațiuni de transport rutier pe teritoriul Uniunii, operatorii de transport rutier stabiliți în țări terțe să fie supuși unor norme echivalente cu normele prevăzute în prezenta directivă. Comisia ar trebui să evalueze respectarea acestui principiu la nivelul Uniunii și să propună soluții adecvate pentru aplicarea eficientă a normelor.
- (13d) Prezenta directivă se aplică de la 30 iulie 2020. Data respectivă va fi data de la care Directiva 2018/957 ar trebui să se aplice în sectorul transportului rutier, în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din aceasta.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(14) Prin urmare, Directiva 2006/22/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2006/22/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului”;

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta directivă stabilește condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014* și a Directivei 2002/15/CE**.

* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

** 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 (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).”

3. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE.”;

- (b) la alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 să fie verificate.”;

- (ba) se introduce următorul alineat:

„(3a) Fiecare stat membru organizează controale privind conformitatea cu dispozițiile Directivei 2002/15/CE ținând seama de sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc prevăzut la articolul 9c din prezenta directivă. Controalele respective vizează o întreprindere dacă unul sau mai mulți dintre conducătorii auto ai acesteia au încălcat în mod continuu sau grav dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014.”;

- (c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnalate, menționându-se, de asemenea, dacă s-au transportat călători sau mărfuri.”

4. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.”;

5. La articolul 7 alineatul (1), se adaugă următoarea literă (d):

„(d) pentru a asigura schimbul de informații cu celelalte state membre în temeiul articolului 8 din prezenta directivă în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor naționale de transpunere a prezentei directive și a Directivei 2002/15/CE.”

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Informațiile schimbate la nivel bilateral în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7 alineatul (2):

(a) cel puțin o dată la șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive;

(b) la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.”;

(b) se introduce următorul alineat (1a):

„(1a) Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul 1 litera (b) de la prezentul articol în termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care acest lucru nu este posibil, cererea poate fi respinsă de către statul membru.

În cazul în care este dificil să se răspundă unei cereri de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare, oferind justificări. Statele membre în cauză poartă un dialog în vederea găsirii unei soluții pentru orice dificultăți apărute.”;

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Schimbul de informații prevăzut la prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012*.

* Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei («Regulamentul IMI») (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).”

7. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau a dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE comise de fiecare întreprindere.

Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor, care ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor, precum și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.”;

(b) la alineatul (2), a doua teză se elimină;

(ba) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, alături de gradul de gravitate al acestora.

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a din prezenta directivă, acte delegate de modificare a anexei III în vederea luării în considerare a evoluțiilor în materie de reglementare și a aspectelor de siguranță rutieră.

Categoria pentru încălcările cele mai grave ar trebui să includă încălcările în care nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (CE) nr. 165/2014 creează un risc ridicat de deces sau de vătămare corporală gravă.”

(c) se introduc următoarele alineate (4) și (5):

„(4) Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc trebuie să fie accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză.

(5) Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, la cerere sau acordând acces direct, tuturor autorităților competente din alte state membre, respectând termenele prevăzute la articolul 8.”

8. La articolul 11, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, și al perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).”

8a. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 12
Procedura comitetelor*

- (1) Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

8b. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 15
Actualizarea anexelor*

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a, acte delegate de modificare a anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare la evoluțiile în materie de bune practici.”

8c. Se introduce următorul articol:

„Articolul 15a

Exercitarea delegării

- (1) Comisiei îi este conferită competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de 5 ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare*.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

9. Anexa I se modifică după cum urmează:

- (a) în partea A, se adaugă următorul punct 6:

„6. timpul de lucru săptămânal maxim extins [...] de 60 de ore, conform dispozițiilor de la articolul [...] 4 litera (a) din Directiva 2002/15/CE.”;

- (b) în partea B, se adaugă următoarele puncte:

„4. timpul de lucru săptămânal mediu maxim, pauzele și cerințele privind munca de noapte, conform dispozițiilor de la articolele 4, 5 și 7 din Directiva 2002/15/CE.;

5. respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora, în conformitate cu articolul 8 alineatele (8) și (8a) din Regulamentul nr. 561/2006.”

Articolul 2

- (1) Prezentul articol instituie norme specifice în ceea ce privește anumite aspecte ale Directivei 96/71/CE referitoare la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și ale Directivei 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele administrative și măsurile de control pentru detașarea conducătorilor auto în cauză.

- (1a) Aceste norme specifice se aplică conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite în statele membre care aplică una dintre măsurile transnaționale menționate la articolul 1 alineatul (3) literele (a) și (b) din Directiva 96/71/CE.
- (2) [...] Un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează operațiuni de transport bilateral.

În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile înseamnă o deplasare de mărfuri, pe baza unui contract de transport, din statul membru de stabilire, astfel cum este definită în articolul 2 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, către un alt stat membru sau o țară terță ori dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță către statul membru de stabilire.

- (2a) Pentru vehiculele echipate cu un tahograf inteligent care respectă condițiile privind înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, statele membre aplică și exceptarea prevăzută la alineatul (2) în ceea ce privește transportul de mărfuri în cazul în care:

- conducătorul auto care efectuează o operațiune de transport bilateral efectuează, în plus, o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca mărfurile să nu fie încărcate și descărcate în același stat membru.

În cazul în care o operațiune de transport bilateral începând din statul membru de stabilire în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire, exceptarea se aplică pentru până la două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare, în condițiile stabilite mai sus.”

- (2b) În sensul transportului internațional ocazional sau regulat de călători, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, o operațiune de transport bilateral constă în preluarea călătorilor în statul membru de stabilire și lăsarea lor în alt stat membru sau într-o țară terță sau în statul membru de stabilire (tururi internaționale cu ușile închise).

(2c) Pentru vehiculele echipate cu un tahograf inteligent care respectă condițiile privind înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, statele membre aplică și exceptarea prevăzută la alineatul (2) în ceea ce privește transportul de persoane în cazul în care conducătorul auto, pe lângă efectuarea operațiunii de transport bilateral, mai efectuează și următoarele:

- o preluare de călători și/sau
- o debarcare de călători

în state membre sau în țări terțe pe care le traversează, cu condiția ca conducătorul auto să nu ofere servicii de transport de călători între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere.

(2d) Un conducător auto care efectuează operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și 1073/2009, este considerat ca fiind detașat în temeiul Directivei 96/71/CE.

(2e) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat pe teritoriul unui stat membru pe care îl tranzitează fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a prelua sau a lăsa călători.

(2f) În cazul în care conducătorul auto efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE, conducătorul auto nu ar trebui să fie considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral astfel cum este definită la alineatul (2).

[...]

(4) Prin derogare de la articolul 9 alineatele (1) și (2) din Directiva 2014/67/UE, statele membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control în legătură cu detașarea conducătorilor auto:

- (a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite o declarație de detașare autorităților naționale competente cel târziu la data începerii detașării, [...] prin intermediul unui formular standard multilingv al interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012. Formularul standard al declarației de detașare constă în următoarele informații:
- (i) identitatea operatorului de transport rutier;
 - (ii) detaliile de contact ale unui manager de transport sau ale unei (unor) alte persoane de contact din statul membru de stabilire care să asigure legătura cu autoritățile competente din statul membru gazdă în care sunt prestate serviciile și să trimită și să primească documente sau comunicări;
 - (iii) numărul preconizat al conducătorilor auto detașați și identitatea acestora;
 - (iiia) data de începere a contractului de muncă al fiecărui conducător auto;
 - (iv) data [...] preconizată de începere și durata prevăzută a detașării;
 - (v) numerele de înmatriculare ale autovehiculelor [...];
 - (vi) tipul serviciilor de transport, și anume transport de mărfuri, transport de călători, transport internațional, operațiuni de cabotaj;
- (b) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic:
- (i) o copie a declarației de detașare;
 - (ii) dovezi ale operațiunii (operațiunilor) de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009;

(iii) înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj, în conformitate cu cerințele de înregistrare și de păstrare a evidențelor prevăzute de Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014; [...]

(c) obligația operatorului de transport rutier de a furniza, după terminarea perioadei de detașare, pe suport de hârtie sau în format electronic, copii ale documentelor menționate la litera (b) [...], precum și documente privind remunerația conducătorilor auto detașați aferente perioadei de detașare și contractul de muncă al acestora sau un document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului²³, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată. În conformitate cu articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67/UE, autoritatea competentă din statul membru gazdă adresează solicitarea corespunzătoare autorității competente din statul membru de stabilire, iar aceasta din urmă solicită respectivele informații operatorului.

Cu toate acestea, în ceea ce privește documentele privind remunerația și dovezile de plată aferente conducătorilor auto detașați, statul membru poate impune, de asemenea, obligația ca operatorul de transport să încarce documentația pe interfața publică IMI, fără întârzieri nejustificate, la transmiterea solicitării prin IMI de către autoritatea competentă a statului membru gazdă.

Pentru a verifica faptul că, în conformitate cu alineatele (2)-(2c), conducătorul auto nu trebuie considerat detașat, statele membre pot impune ca măsură de control numai obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, dovezi ale operațiunii (operațiunilor) internaționale de transport relevante, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și înregistrările tahografului menționate la litera (b) punctul (iii).

(5) În scopuri de [...] control, operatorul de transport menține la zi declarația de detașare menționată la alineatul (4) litera (a).

²³ Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

- (6) Până la [JO: șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia stabilește, prin intermediul unui act de punere în aplicare, funcționalitățile declarației de detașare în IMI și modul în care informațiile menționate la alineatul (4) litera (a) punctele (i)-(vi) de mai sus trebuie prezentate în declarația de detașare. Acest act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 2a alineatul (2).

Articolul 2a

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 3

- (1) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, în special impactul articolului 2, până la [3 ani de la data transpunerii prezentei directive] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentei directive. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.
- (2) În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (3) După caz, rapoartele prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt însoțite de propuneri relevante.

Articolul 3a

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se modifică după cum urmează:

- (1) se introduce următoarea literă:

„6a. Directiva xxx/xxx/UE de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier: Articolul 2 alineatul (4).”

(2) se adaugă următoarea literă:

„7b. Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului: articolul 8.”

Articolul 4

(1) Statele membre adoptă și publică, până cel târziu la 30 iulie 2020, actele cu putere de lege și actele administrative necesare conformării cu prezenta directivă. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică aceste dispoziții de la [JO: a se completa cu aceeași dată ca la paragraful anterior].

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele