



Cuprins

I Acte legislative

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele 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** 1
- ★ **Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier** 17
- ★ **Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri ⁽¹⁾** 33

DIRECTIVE

- ★ **Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 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 Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012** 49

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2020/1054 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 15 iulie 2020

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele 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 European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

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, în vederea asigurării nediscriminării și atragerii de lucrători calificați. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, proporționale, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat și puse în aplicare într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.
- (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 Consiliului ⁽⁴⁾, au fost identificate anumite deficiențe la punerea în aplicare a cadrului juridic respectiv. Normele neclare referitoare la perioadele de repaus săptămânal, la locurile de repaus și la pauze în cazul conducerii în echipaj, precum și la absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de asigurare a respectării normelor 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. Cu toate acestea, duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime contribuie în mod eficient la îmbunătățirea condițiilor sociale ale conducătorilor auto și la siguranța rutieră în general. Sunt necesare eforturi susținute pentru a se asigura conformitatea.

⁽¹⁾ JO C 197, 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176, 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 (JO C 151, 6.5.2020, p. 1). Poziția Parlamentului European din 9 iulie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Pentru a promova siguranța rutieră, este important ca întreprinderile de transport să fie încurajate să adopte o cultură a siguranței care să fie respectată la toate nivelurile. În special, pentru a preîntâmpina încălcarea normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus sau punerea în pericol a siguranței rutiere, nu ar trebui să se permită corelarea remunerării bazate pe performanță cu durata necesară pentru transportul de persoane la destinație sau pentru livrarea de mărfuri.
- (4) Evaluarea ex-post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea în ceea ce privește asigurarea respectării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente și neuniforme a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.
- (5) 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.
- (6) Existența unor norme clare, adecvate, proporționale 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 și nedenate între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.
- (7) Cerințele existente privind pauzele s-au dovedit a fi inadecvate și lipsite de caracter practic pentru conducătorii auto în echipaj. 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 echipaj, fără a se pune în pericol siguranța conducătorului auto și siguranța rutieră.
- (8) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliul lor. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală pot prelungi în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispozițiilor privind perioadele de repaus săptămânal normale, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport internațional cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Având în vedere diferențele dintre transportul de persoane și transportul de mărfuri, această posibilitate nu ar trebui să se aplice conducătorilor auto atunci când efectuează transport de persoane.
- (9) Orice flexibilitate în ceea ce privește programarea perioadelor de repaus ale conducătorilor auto ar trebui să fie transparentă și previzibilă pentru conducătorul auto, să nu periclitizeze în niciun fel siguranța rutieră prin creșterea gradului de oboseală a conducătorilor auto și să nu deterioreze condițiile de muncă. Prin urmare, această flexibilitate nu ar trebui să modifice timpul de lucru actual al conducătorului auto sau durata maximă de conducere de două săptămâni pentru conducătorul auto și ar trebui să fie supusă unor norme mai stricte privind compensația pentru perioadele de repaus reduse.
- (10) Pentru a asigura faptul că această flexibilitate nu este utilizată în mod abuziv, este esențial să se definească în mod clar domeniul său de aplicare și să se prevadă controale corespunzătoare. Prin urmare, domeniul de aplicare ar trebui să fie limitat la conducătorii auto care, în perioada de referință, își petrec perioadele de repaus săptămânal reduse în afara statelor membre ale întreprinderilor și în afara țării de reședință a conducătorului auto. Verificarea se poate efectua prin consultarea înregistrărilor tahografelor în trafic și la sediul întreprinderii de transport, deoarece acestea cuprind localizarea la începutul și la sfârșitul perioadei de repaus, precum și informații privind fiecare conducător auto.
- (11) Pentru a putea asigura în mod eficace respectarea normelor, este esențial ca, la efectuarea controalelor rutiere, autoritățile competente să fie în măsură să stabilească dacă s-au respectat în mod corespunzător duratele de conducere și perioadele de repaus din ziua respectivă și din cele 56 de zile precedente.
- (12) Date fiind evoluțiile tehnologice rapide, sistemele de conducere devin treptat automatizate, iar intervenția directă a conducătorului auto este necesară într-o măsură mai mică sau nu mai este deloc necesară. Pentru a veni în întâmpinarea acestor schimbări, ar putea fi necesară adaptarea legislației actuale, inclusiv a normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus, astfel încât să se garanteze siguranța rutieră și condiții de concurență echitabile și să se îmbunătățească condițiile de muncă, permițând totodată Uniunii să exploreze noi tehnologii și practici inovatoare. Prin urmare, Comisia ar trebui să prezinte un raport de evaluare cu privire la utilizarea sistemelor de conducere autonomă în statele membre, inclusiv cu privire la beneficiile tehnologiilor de conducere autonomă. Raportul respectiv ar trebui să fie însoțit, după caz, de o propunere legislativă.
- (13) 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 perioadelor de repaus săptămânal normale, pe care conducătorul auto ar trebui să le petreacă în afara cabinei vehiculului într-un spațiu de cazare adecvat, costurile fiind suportate de întreprinderea de transport în calitate de angajator. Pentru a se asigura condiții bune de muncă și siguranța conducătorilor auto, este necesar să se clarifice cerința de a asigura conducătorilor auto un spațiu de cazare de calitate și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei pentru perioadele de repaus săptămânal normale, dacă acestea nu sunt efectuate la domiciliu.

- (14) Este, de asemenea, necesar să se prevadă ca întreprinderile de transport să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât perioadele 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 de transport în statul membru de stabilire al acesteia sau la locul de reședință al conducătorului auto, iar conducătorii auto au libertatea să aleagă unde își petrec perioada de repaus. Pentru a demonstra că își îndeplinește obligațiile privind organizarea întoarcerii periodice, întreprinderea de transport ar trebui să poată utiliza înregistrările tahografelor, registrele de sarcini ale conducătorilor auto sau alte documente. Astfel de dovezi ar trebui să fie disponibile la sediul întreprinderii de transport și să fie prezentate la cererea autorităților de control.
- (15) Cu toate că perioadele de repaus săptămânal normale și perioadele de repaus mai lungi nu pot fi efectuate în vehicul sau într-un spațiu de parcare, ci doar într-un spațiu de cazare adecvat, este deosebit de important ca conducătorii auto să poată să localizeze spații de parcare sigure și securizate, care să asigure un nivel adecvat de securitate și să fie dotate cu utilități corespunzătoare. Comisia a examinat deja modalitățile de încurajare a amenajării unor spații de parcare de înaltă calitate, inclusiv cerințele minime necesare. Prin urmare, Comisia ar trebui să elaboreze standarde pentru spații de parcare sigure și securizate. Aceste standarde ar trebui să contribuie la promovarea unor spații de parcare de înaltă calitate. Standardele ar putea fi revizuite pentru a asigura un acces îmbunătățit la combustibili alternativi, în concordanță cu politicile de dezvoltare a acestor infrastructuri. De asemenea, este important ca spațiile de parcare să fie menținute neacoperite cu gheață și zăpadă.
- (16) Spațiile de parcare sigure și securizate ar trebui să facă obiectul unor proceduri de audit în vederea certificării în conformitate cu standardele Uniunii. Respectivul proceduri de audit ar trebui să asigure, de asemenea, că spațiile de parcare continuă să îndeplinească aceste standarde. Astfel, Comisia ar trebui să fie însărcinată cu elaborarea unei proceduri de certificare pentru amenajarea în Uniune a unor spații de parcare sigure și securizate.
- (17) În interesul siguranței rutiere și al asigurării respectării normelor, este important ca toți conducătorii auto să fie pe deplin familiarizați cu normele privind duratele de conducere și perioadele de repaus și cu riscurile pe care le prezintă oboseala la volan. În această privință, este important să se pună la dispoziție informații ușor accesibile privind locurile de repaus disponibile. Prin urmare, Comisia ar trebui să furnizeze informații cu privire la spațiile de parcare sigure și securizate prin intermediul unui site web ușor de utilizat. Aceste informații ar trebui actualizate permanent.
- (18) Pentru a asigura menținerea siguranței și a securității spațiilor de parcare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea de standarde privind nivelul serviciilor în spațiile de parcare sigure și securizate, precum și de proceduri pentru certificarea siguranței și securității spațiilor de parcare. 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 legiferare⁽⁵⁾. 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.
- (19) Orientările revizuite privind TEN-T stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁶⁾ prevăd amenajarea de spații de parcare pe autostrăzi la aproximativ fiecare 100 km, pentru a le oferi utilizatorilor de vehicule comerciale spații de parcare cu un nivel adecvat de siguranță și securitate. Pentru a accelera și a promova a construirea unei infrastructuri adecvate de parcare, este important să fie disponibile suficiente posibilități de cofinanțare din partea Uniunii în conformitate cu actele juridice actuale și viitoare ale Uniunii de stabilire a condițiilor acordării de sprijin financiar.
- (20) Multe dintre operațiunile de transport rutier din interiorul Uniunii includ un traseu parcurs cu nave feribot sau cu trenul. În consecință, pentru acest tip de operațiuni ar trebui stabilite dispoziții clare și adecvate în ceea ce privește perioadele de repaus și pauzele.

⁽⁵⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (21) Conducătorii auto se confruntă câteodată cu situații imprevizibile care nu le permit să ajungă la o destinație dorită pentru a efectua perioade de 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 survin brusc, sunt inevitabile și nu pot fi anticipate, iar aplicarea dispozițiilor prezentului regulament devine, în mod neașteptat, imposibilă pentru o perioadă scurtă de timp. Prin urmare, astfel de circumstanțe nu pot fi invocate în mod sistematic pentru a evita respectarea dispozițiilor prezentului regulament. Pentru a se asigura în mod adecvat respectarea normelor, conducătorul auto ar trebui să documenteze circumstanțele excepționale care determină abaterea de la norme. În plus, ar trebui să existe o garanție care să asigure faptul că durata de conducere nu este excesivă.
- (22) Pentru a reduce și a preveni practicile divergente în materie de asigurare a respectării normelor și a spori în continuare eficacitatea și eficiența asigurării la nivel transfrontalier a respectării normelor, este esențial să se stabilească norme clare pentru cooperarea administrativă regulată între statele membre.
- (23) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele naționale privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁷⁾ sunt aplicate într-un mod efectiv, proporțional și cu efect de descurajare. Este important ca profesioniștilor să li se asigure un acces ușor la informațiile privind sancțiunile care se aplică în fiecare stat membru. Autoritatea Europeană a Muncii, instituită prin Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁸⁾, ar putea facilita acest acces punând la dispoziție informațiile prin intermediul site-ului web unic la nivelul Uniunii care funcționează ca portal unic pentru accesarea surselor de informații și serviciilor la nivelul Uniunii și la nivel național în toate limbile oficiale ale Uniunii, astfel cum se stabilește prin Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁹⁾.
- (24) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea clarificării dispozițiilor regulamentului respectiv și a stabilirii abordărilor comune în ceea ce privește aplicarea și asigurarea respectării acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁰⁾.
- (25) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea stabilirii unor dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind activitățile și toate trecerile de frontieră ale vehiculului și a unor dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a dispozițiilor referitoare la funcțiile și cerințele privind datele, și la instalarea tahografelor. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (26) Pentru ca asigurarea respectării normelor sociale să devină mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, sistemele de tahograf actuale și inteligente ar trebui să fie pe deplin exploatate, iar tahografele inteligente ar trebui să devină obligatorii și pentru vehiculele utilitare ușoare care depășesc o anumită greutate și care sunt utilizate în transportul internațional contra cost în numele unui terț. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă.
- (27) Asigurarea respectării normelor sociale într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, evoluția rapidă a noilor tehnologii, digitalizarea la nivelul întregii economii a Uniunii și necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile în rândul întreprinderilor care efectuează transporturi rutiere internaționale fac necesară scurtarea perioadei de tranziție pentru instalarea de tahografe inteligente în vehiculele înmatriculate. Tahografele inteligente vor contribui la simplificarea controalelor și vor facilita astfel activitatea autorităților naționale.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de instituire a unei Autorități Europene a Muncii, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 883/2004, a Regulamentului (UE) nr. 492/2011 și a Regulamentului (UE) 2016/589 și de abrogare a Deciziei (UE) 2016/344 (JO L 186, 11.7.2019, p. 21).

⁽⁹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21.11.2018, p. 1).

⁽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).

- (28) 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, parcurile de vehicule existente ar trebui echipate cu astfel de instrumente într-o perioadă de timp adecvată după intrarea în vigoare a dispozițiilor tehnice detaliate. O astfel de perioadă asigură suficient timp pentru pregătire.
- (29) În cazul vehiculelor care nu sunt echipate cu tahografe inteligente, trecerea frontierelor statelor membre ar trebui înregistrată în tahograf la cel mai apropiat loc de oprire cu puțință, la frontieră sau după trecerea frontierei.
- (30) Înregistrarea activităților în tahograf este un element important al activității conducătorilor auto. Prin urmare, este esențial să li se ofere conducătorilor auto o formare adecvată referitoare la modul de utilizare a noilor caracteristici ale tahografelor care sunt introduse pe piață. În calitate de angajatori, întreprinderile de transport ar trebui să suporte costurile aferente acestei formări.
- (31) Agenții de control care verifică respectarea dreptului relevant al Uniunii din sectorul transportului rutier se confruntă cu dificultăți datorate varietății de dispozitive de tip tahograf aflate în uz și evoluției rapide a tehnicilor sofisticate de manipulare. Acest lucru este valabil în special atunci când controalele sunt efectuate în trafic. Prin urmare, este esențial ca agenții de control să beneficieze de formare adecvată pentru a asigura că sunt pe deplin informați în legătură cu cele mai recente evoluții tehnologice și tehnici de manipulare.
- (32) Pentru a reduce sarcina care le revine întreprinderilor de transport și autorităților de control, în cazul în care un agent de control îndepărtează sigiliul unui tahograf în scopul controlului, resigilarea de către agentul de control ar trebui să fie permisă, în anumite circumstanțe bine documentate.
- (33) Având în vedere evoluția tehnologică continuă, Comisia analizează posibilitatea dezvoltării de noi soluții tehnice care să ofere aceleași beneficii și același grad de securitate ca și cele oferite de tahograful inteligent, la costuri conexe egale sau mai scăzute.
- (34) Este important ca, atunci când efectuează operațiuni de transport rutier pe teritoriul Uniunii, întreprinderile de transport stabilite în țări terțe să intre sub incidența unor norme echivalente cu normele Uniunii. Comisia ar trebui să evalueze aplicarea acestui principiu la nivelul Uniunii și să propună soluții adecvate care să fie negociate în contextul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (denumit în continuare „acordul AETR”).
- (35) Transportul de mărfuri este diferit de transportul de persoane. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze dacă ar trebui propuse norme mai adecvate pentru transportul de persoane, în special pentru serviciile ocazionale, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (36) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume îmbunătățirea siguranței rutiere și a condițiilor de muncă pentru conducătorii auto din Uniune prin armonizarea normelor referitoare la duratele de conducere, pauze și perioadele de repaus în transportul rutier, precum și armonizarea normelor privind utilizarea și asigurarea aplicării tahografelor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere natura acestor obiective, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (37) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 2 alineatul (1) se introduce următoarea literă:

„(aa) de mărfuri în cadrul operațiunilor de transport internațional sau în cadrul operațiunilor de cabotaj cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, de la 1 iulie 2026; sau”.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(aa) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru:

(i) transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale; sau

(ii) livrarea de mărfuri produse în mod artizanal,

numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului, iar transportul să nu se efectueze contra cost în contul altcuiva;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(ha) vehiculele, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror o masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone, care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri, în cazul în care transportul nu se efectuează contra cost în contul altcuiva, ci în contul propriu al societății sau al conducătorului auto, și cu condiția ca principala activitate a persoanei care conduce vehiculul să nu fie cea de conducere;”.

3. La articolul 4 se adaugă următoarea literă:

„(r) «transport în scopuri necomerciale»: orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva 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 care nu este legată de o activitate profesională sau comercială.”

4. La articolul 6, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă petrecută astfel cum este prevăzut la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 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 al Parlamentului European și al Consiliului (*). Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare ori pe un document imprimat, sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.

(* 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).”

5. La articolul 7 se adaugă următorul paragraf:

„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.”

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(6) În oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:

(a) două perioade de repaus săptămânal normale; sau

(b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.

O perioadă de repaus săptămânal începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente.

Prin derogare de la primul paragraf, un conducător auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri poate, în afara statului membru de stabilire, să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, acel conducător auto să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal dintre care cel puțin două perioade de repaus săptămânal să fie perioade de repaus săptămânal normale.

În sensul prezentului alineat, se consideră că un conducător auto efectuează operațiuni de transport internațional în cazul în care conducătorul auto începe cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în afara statului membru de stabilire al angajatorului și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(6b) Orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu alineatul (6) al treilea paragraf, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.”;

(c) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate.

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

(d) se introduce următorul alineat:

„(8a) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, 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 conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în conformitate cu alineatul (6), întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație.

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

(e) se adaugă următorul alineat:

„(10) Până la 21 august 2022, Comisia evaluează dacă pot fi adoptate norme mai adecvate pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de persoane, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, și prezintă un raport Parlamentului și Consiliului.”

7. Se introduce următorul articol:

„Articolul 8a

(1) Comisia se asigură că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate sunt ușor accesibile conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri și de persoane. Comisia publică o listă a tuturor spațiilor de parcare care au fost certificate, pentru a le asigura conducătorilor auto următoarele condiții adecvate:

— detectare și prevenire a accesului neautorizat;

- iluminat și vizibilitate;
- puncte de contact și proceduri pentru situații de urgență;
- instalații sanitare adecvate atât pentru bărbați, cât și pentru femei;
- posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor;
- conexiuni care permit comunicarea;
- sursă de alimentare (electrică).

Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe un site web oficial unic, actualizat periodic.

(2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23a pentru a stabili standarde care să ofere detalii suplimentare referitoare la nivelul serviciilor și nivelul de securitate în ceea ce privește condițiile enumerate la alineatul (1) și referitoare la procedurile de certificare a spațiilor de parcare.

(3) Toate spațiile de parcare care au fost certificate pot să indice că sunt certificate în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (*), statele membre încurajează crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale.

(4) Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate certificate în conformitate cu actele delegate menționate la alineatul (2). Acest raport poate cuprinde o listă de măsuri pentru sporirea numărului și a calității spațiilor de parcare sigure și securizate.

(* Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1)."

8. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) 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 redusă, 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 reduse, conducătorul auto are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă aflată la dispoziția sa.

În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, derogarea respectivă se aplică deplasărilor cu feribotul sau cu trenul numai în cazul în care:

(a) durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și

(b) conducătorul auto care acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.”;

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

„(2) Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă.”

9. Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

Până la 31 decembrie 2025, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre. Respectivul raport se axează în mod special pe impactul potențial al acestor sisteme asupra normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus. Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.”

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

„(1) Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să periclitaze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.”

11. La articolul 12 se adaugă următoarele paragrafe:

„De asemenea, în circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate deroga de la articolul 6 alineatele (1) și (2) și de la articolul 8 alineatul (2) prin depășirea duratei de conducere zilnice și săptămânale cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclitiza prin aceasta siguranța rutieră.

În aceleași condiții, conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu până la două ore, cu condiția să facă o pauză neîntreruptă de 30 de minute imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normale.

Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

Orice perioadă de prelungire se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.”

12. La articolul 13, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

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

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

(b) se adaugă următoarele litere:

„(q) vehicule sau combinații de vehicule care transportă utilaje de construcții pentru o întreprindere de construcții pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

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

13. 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 se motivează în mod corespunzător și se notifică de îndată Comisiei. Comisia publică imediat aceste informații pe un site web public.”

14. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

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

15. 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;”

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

„(1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective și proporționale cu gravitatea încălcărilor, astfel cum se indică în anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), 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 norme și măsuri, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității. Statele membre notifică fără întârziere orice modificări ulterioare care le vizează. Comisia informează statele membre cu privire la aceste norme și măsuri, precum și cu privire la orice modificare a acestora. Comisia se asigură că aceste informații sunt publicate pe un site web public special în toate limbile oficiale ale Uniunii, care cuprinde informații detaliate cu privire la astfel de sancțiuni aplicabile în statele membre.

(* 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 în ceea ce privește 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).”

17. 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 asigurarea cu eficacitate a respectării acestuia, în conformitate cu cerințele stabilite la articolul 8 din Directiva 2006/22/CE.”;

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

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

(c) se introduc următoarele alineate:

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

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

18. Se introduce următorul articol:

„Articolul 23a

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8a se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2020.

Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8a 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 8a intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

19. La articolul 24, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

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

(*) 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).”

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

„(2) În cazurile menționate la alineatul (1) litera (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili abordări comune.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă 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, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica respectarea Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (CE) nr. 1071/2009 (*), (CE) nr. 1072/2009 (**), (CE) nr. 1073/2009 (***) ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului (****), a Directivelor 92/6/CEE (*****) și 92/106/CEE (*****) ale Consiliului și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în transportul rutier, a Directivelor 96/71/CE (*****), 2014/67/UE (******) și (UE) 2020/1057 (******) ale Parlamentului European și ale Consiliului.

(*) 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).

(**) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

(***) Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

(****) 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).

(*****) 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).

(******) 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).

(******) 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, 21.1.1997, p. 1).

(******) 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).

(******) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 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 Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).”

2. La articolul 3, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În termen de cel mult trei ani de la sfârșitul anului intrării în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, următoarele categorii de vehicule care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipează cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament:

- (a) vehiculele echipate cu un tahograf analogic;
- (b) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile până la 30 septembrie 2011;
- (c) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2011; și
- (d) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2012.

(4a) În termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, vehiculele care sunt echipate cu un tahograf inteligent conform cu specificațiile din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei (*) și care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipează cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament.

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografulor și a componentelor acestora (JO L 139, 26.5.2016, p. 1).”

3. La articolul 4 alineatul (2), după a patra liniuță se introduce următoarea liniuță:

„— au suficientă capacitate de memorie pentru a stoca toate datele necesare în temeiul prezentului regulament;”.

4. 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 Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009, a Directivelor 2002/15/CE, 92/6/CEE și 92/106/CEE și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, a Directivelor 96/71/CE, 2014/67/UE și (UE)2020/1057.

(2) Statele membre se asigură, în special, că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de actele juridice ale Uniunii menționate la alineatul (1), în ceea ce privește:

(a) utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 8;

(b) utilizarea comunicării la distanță în scopul controlului, 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, și în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu țări terțe; și

(c) 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 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.”

5. La articolul 8, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil:

— locul de începere a zilei de lucru;

— 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.

Pentru a facilita verificarea de către autoritățile de control a respectării normelor, tahograful inteligent înregistrează, de asemenea, dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau de persoane, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță și la al doilea paragraf se aplică vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, fără a aduce atingere obligației de a moderniza anumite vehicule mai târziu, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4).”

6. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

„(2) La trei ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamentele de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționate la prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a respectării normelor. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.”;

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

„(3) Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai în urma unei cereri emise de echipamentele autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este permis numai autorităților de control autorizate să verifice încălcările actelor juridice ale Uniunii menționate la articolul 7 alineatul (1) și ale prezentului regulament, precum și atelierelor, în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.”;

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

„— depășirea duratei maxime de conducere.”

7. La articolul 10 se adaugă următorul paragraf:

„Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf se echipează cu interfața menționată la primul paragraf.”

8. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf.

Până la 21 august 2021, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind orice trecere de frontieră a vehiculului și activitățile prevăzute la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf a doua și a treia liniuță și la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf.

Până la 21 februarie 2022, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a normelor referitoare la funcțiile și cerințele privind datele, inclusiv articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament, și la instalarea tahografelor în cazul vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).”;

(b) la al doilea paragraf, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Dispozițiile detaliate menționate la primul, al doilea și al treilea paragraf din prezentul articol:”

9. La articolul 22 alineatul (5), al treilea și al patrulea paragraf 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 sau ruperea 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 cu o marcă specială unică, fără întârzieri nejustificate.

Atunci când un agent de control îndepărtează un sigiliu, cardul de control se introduce 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, atunci când 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.”

10. La articolul 26 se introduce 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.”


11. Articolul 34 se modifică după cum urmează:

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


„(1) 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, în afara cazului în care retragerea foii sau a cardului respectiv este autorizată sau este necesară pentru a introduce simbolul țării 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.”;

(b) la alineatul (5), litera (b) se modifică după cum urmează:

(i) punctul (iv) se înlocuiește cu următorul text:

„(iv) cu semnul : pauzele, repausul, concediul anual sau concediul medical;”;

(ii) se adaugă următorul punct:

„(v) cu semnul «traseu parcurs pe feribot/în tren»: împreună cu semnul : perioada de repaus pe feribot sau în tren, astfel cum se prevede la articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”;

(c) la alineatul (6) se adaugă următoarea literă:

„(f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce 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 posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.”;

(d) alineatul (7) 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.

Începând cu 2 februarie 2022, 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 posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în 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.

Introducerea informațiilor menționate la primul paragraf de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat datele de localizare în conformitate cu articolul 8.”

12. Articolul 36 se modifică după cum urmează:

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

(i) punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

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

(ii) 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.”;

(b) la 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*.

Cu toate acestea, articolul 1 punctul 15 și articolul 2 punctul 12 se aplică de la 31 decembrie 2024.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2020.

Pentru Parlamentul European

Președintele

D.M. SASSOLI

Pentru Consiliu

Președintele

J. KLOECKNER

REGULAMENTUL (UE) 2020/1055 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 15 iulie 2020****de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier**

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 European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Experiența dobândită în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 ⁽⁴⁾ și (CE) nr. 1072/2009 ⁽⁵⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului a demonstrat că normele din respectivele regulamente pot fi îmbunătățite în mai multe privințe.
- (2) Până în prezent, cu excepția cazului în care dreptul intern prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care exercită ocupația 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 operațiilor de transport atât la nivel național, cât și la nivel internațional este în creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se evita eventualele lacune și pentru a se asigura, prin intermediul unor norme comune, un nivel minim de profesionalizare în sectorul transportatorilor care utilizează autovehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri și a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, regulamentul respectiv ar trebui modificat. 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 depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone și care sunt implicate în transportul internațional.
- (3) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, anumite activități de transport internațional de mărfuri sunt exceptate de la obligația de a deține 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 obligația de a deține o licență comunitară sau o altă autorizație de transport.
- (4) 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.
- (5) În prezent, statele membre au dreptul de a condiționa accesul la ocupația de operator de transport rutier 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, aceasta ar trebui să fie eliminată.

⁽¹⁾ JO C 197, 8.6.2018, p. 38.⁽²⁾ JO C 176, 23.5.2018, p. 57.⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 (JO C 153, 7.5.2020, p. 1). Poziția Parlamentului European din 9 iulie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ 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).⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

- (6) Pentru a combate fenomenul așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală” și pentru a asigura o concurență loială și condiții de concurență echitabile pe piața internă, 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 conduc operațiunile de transport din locul respectiv. Prin urmare și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice și să se consolideze dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil, evitând, totodată, impunerea unei sarcini administrative disproporționate.
- (7) 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.
- (8) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 impune întreprinderilor să își desfășoare în mod efectiv și permanent operațiunile utilizând echipamentele și instalațiile tehnice corespunzătoare într-un centru operațional situat în statul membru de stabilire și permite stabilirea de cerințe suplimentare la nivel național, cea mai comună dintre acestea fiind cerința de a dispune de locuri de parcare în statul membru de stabilire. Cu toate acestea, cerințele respective, aplicate în mod neuniform, nu au fost suficiente pentru a asigura o legătură reală cu statul membru respectiv în vederea combaterii în mod eficient a societăților de tip „cutie poștală” și pentru a reduce riscul de apariție a cabotajului sistematic și a conducătorilor auto „nomazi” coordonați de o întreprindere la care vehiculele nu se întorc. Având în vedere că pentru a asigura buna funcționare a pieței interne în domeniul transporturilor pot fi necesare norme specifice privind dreptul de stabilire și prestarea de servicii, este oportun să se armonizeze în continuare cerințele privind stabilirea și să se consolideze cerințele legate de prezența vehiculelor utilizate de operatorul de transport în statul membru de stabilire. Definirea unui interval minim clar în care vehiculul trebuie să se întoarcă contribuie, de asemenea, la asigurarea faptului că aceste vehicule pot fi întreținute în mod corect cu echipamentele tehnice situate în statul membru de stabilire și facilitează controalele.

Ciclu acestor întoarceri ar trebui să fie sincronizat cu obligația întreprinderii de transport prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾ de a-și organiza operațiunile într-un mod care să permită conducătorului auto să se întoarcă acasă cel puțin o dată la patru săptămâni, astfel încât ambele obligații să poată fi îndeplinite prin întoarcerea conducătorului auto împreună cu vehiculul cel puțin la fiecare al doilea ciclu de patru săptămâni. Această sincronizare consolidează dreptul conducătorului auto de a se întoarce și reduce riscul ca vehiculul să se întoarcă doar pentru a îndeplini această nouă cerință privind stabilirea. Cu toate acestea, cerința de a se întoarce în statul membru de stabilire nu ar trebui să necesite efectuarea unui anumit număr de operațiuni în statul membru de stabilire sau să limiteze în alt mod posibilitatea operatorilor de a furniza servicii la nivelul întregii piețe interne.

- (9) În măsura în care accesul la ocupația de operator de transport rutier 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.
- (10) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (11) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, ale normelor privind cabotajul și ale legislației aplicabile obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (12) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piața internă, 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. Condițiile împunerii în temeiul căreia Comisia urmează să definească gradul de gravitate a încălcărilor în cauză ar trebui clarificate în consecință.
- (13) Autoritățile competente naționale au întâmpinat dificultăți în identificarea documentelor pe care întreprinderile de transport le pot prezenta pentru a-și demonstra capacitatea financiară, în special în lipsa conturilor anuale certificate. Normele privind dovezile necesare pentru demonstrarea capacității financiare ar trebui să fie clarificate.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Întreprinderile care exercită ocupația 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 depășește 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 au, în general, o amploare limitată, 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 cerințelor financiare dacă masa maximă autorizată a combinației de vehicule depășește 3,5 tone.
- (15) 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 a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone.
- (16) Pentru a asigura fiabilitatea sectorului transportului rutier și pentru a îmbunătăți colectarea de datorii față de organismele de drept public, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita respectarea obligațiilor de plată către entitățile publice, cum ar fi obligația fiscală privind taxa pe valoarea adăugată și contribuțiile de asigurări sociale, și de a impune ca întreprinderile să nu facă obiectul unor proceduri introduse în vederea protejării activelor lor.
- (17) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie actualizate și cât mai complete cu putință, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea respectării normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu satisfăcătoare asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor și clasificarea operatorilor în funcție de gradul de risc ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a respectării 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.
- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea adoptării, printre altele, a procedurilor tehnice de consultare electronică a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre. Acestea ar putea include procedurile necesare pentru a asigura faptul că autoritățile competente pot avea acces, în timpul controalelor în trafic, la clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc pe baza sistemului armonizat prevăzut la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (7). Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (8).
- (19) Definiția celei mai grave încălcări referitoare la depășirea duratei de conducere zilnice, 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. Această inconsecvență creează incertitudine și permite practici divergente între autoritățile naționale, generând dificultăți în ceea ce privește asigurarea respectării normelor în cauză. Definiția respectivă ar trebui, prin urmare, clarificată, pentru a se asigura coerența celor două regulamente.
- (20) 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 (denumit în continuare „cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de controlat, menținând totodată nivelul de liberalizare atins până în prezent.
- (21) 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.

(7) 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 în ceea ce privește 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).

(8) 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).

- (22) Liberalizarea sporită stabilită prin articolul 4 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului ⁽⁹⁾, comparativ cu cabotajul în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, a fost benefică pentru promovarea transporturilor combinate și ar trebui, în principiu, să fie reținută, însă este necesar să se garanteze că aceasta nu este utilizată în mod abuziv. Experiența arată că, în anumite părți ale Uniunii, respectiva dispoziție a fost utilizată în mod sistematic pentru a eluda caracterul temporar al cabotajului și dreptul temei pentru prezența continuă a vehiculelor în alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea. Astfel de practici neloiale riscă să conducă la dumping social și pun în pericol respectarea cadrului juridic privind cabotajul. Prin urmare, ar trebui să fie posibil ca statele membre să deroge de la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE și să aplice dispozițiile privind cabotajul din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 pentru a soluționa astfel de probleme, prin introducerea unei limite proporționale pentru prezența continuă a vehiculelor pe teritoriul lor.
- (23) Asigurarea eficientă și eficace a respectării normelor reprezintă o condiție prealabilă pentru o concurență loială în cadrul pieței interne. Este esențial să se continue digitalizarea instrumentelor de control pentru a elibera capacități de control, pentru a reduce sarcinile administrative inutile ce revin operatorilor de transport internațional și, în special, întreprinderilor mici și mijlocii, pentru a se acorda o mai mare atenție operatorilor de transport cu grad ridicat de risc și pentru a depista practicile frauduloase. 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. Pentru a simplifica furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente, utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept mijloace de dovadă a respectării. 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 transporturilor și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și să se stabilească dispoziții care vizează simplificarea procedurilor administrative.
- (24) Întreprinderile de transport sunt destinatarele 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 norme clare și previzibile privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.
- (25) Autoritatea Europeană a Muncii, a cărei sferă a activităților, astfel cum este stabilită la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁰⁾, cuprinde Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, va juca un rol important în sprijinirea statelor membre pentru ca acestea să asigure în mod adecvat respectarea normelor prezentului regulament. Acest rol va viza în special controalele concertate, facilitarea cooperării și schimburile de informații între statele membre, promovarea și schimbul de bune practici, sprijinirea consolidării capacităților, formarea și campaniile de sensibilizare.
- (26) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresele tehnice, 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 I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, precum și modificarea 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 din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație ⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume introducerea unui 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 control și armonizarea condițiilor de concurență și îmbunătățirea aplicării, nu pot fi realizate

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de instituire a unei Autorități Europene a Muncii, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 883/2004, a Regulamentului (UE) nr. 492/2011 și a Regulamentului (UE) 2016/589 și de abrogare a Deciziei (UE) 2016/344 (JO L 186, 11.7.2019, p. 21).

⁽¹¹⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere natura obiectivelor urmărite precum și caracterul transfrontalier al transportului rutier, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

- (28) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹²⁾ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009

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

1. La articolul 1, alineatul (4) se modifică după cum urmează:

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

„(a) întreprinderilor care exercită ocupația 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 efectuează exclusiv operațiuni de transport național în statul lor membru de stabilire;”;

- (b) se introduce următoarea literă:

„(aa) întreprinderilor care exercită ocupația 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;”;

- (c) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) întreprinderilor care efectuează servicii de transport rutier de persoane exclusiv în scopuri necomerciale sau a căror ocupație principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane;”;

- (d) se adaugă următorul paragraf:

„În sensul primului paragraf litera (b), orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva 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 care nu are nicio legătură cu o activitate profesională, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;”.

2. La articolul 3, alineatul (2) se elimină.

3. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Condiții referitoare la cerința privind sediul

(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (a), în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie:

- (a) să aibă un sediu în incinta căruia poate avea acces la originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, 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 și la detașarea acestora, documentele conținând date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care autoritatea competentă trebuie să aibă acces în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de prezentul regulament;
- (b) să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;

⁽¹²⁾ 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).

- (c) să fie înregistrată în registrul societăților comerciale al statului membru respectiv sau într-un registru similar în cazul în care dreptul intern impune acest lucru;
- (d) să fie supusă la plata impozitului pe profit și, dacă dreptul intern impune acest lucru, să aibă un cod de înregistrare în scopuri de TVA;
- (e) odată ce autorizația a fost acordată, să dispună 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;
- (f) să își desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediu, astfel cum se menționează la litera (a), situat în statul membru respectiv, și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent utilizând vehiculele menționate la litera (g) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;
- (g) să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile stabilite la litera (e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din statul membru respectiv; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.
- (2) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune unei întreprinderi ca, în statul membru de stabilire:
- (a) să dispună la sediu de personal administrativ calificat în mod corespunzător, în efectiv proporțional cu dimensiunea activității întreprinderii, sau pot impune ca managerul de transport să poată fi contactat în timpul programului de lucru standard;
- (b) să dispună de infrastructură operațională, alta decât echipamentele tehnice menționate la alineatul (1) litera (f), proporțională cu dimensiunea activității întreprinderii, 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 respectivei întreprinderi, 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 impuse 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 al treilea paragraf litera (a) punctul (vi), cuvântul „și” se elimină;
- (iii) la al treilea paragraf litera (a), se adaugă următorul punct:
- „(vii) drept fiscal; și”;
- (iv) la al treilea paragraf litera (b), se adaugă următoarele puncte:
- „(xi) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;
- (xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale;
- (xiii) cabotajul.”;
- (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 ale normelor Uniunii enumerate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică și finalizează în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii în cauză.
- În cursul procedurii administrative, managerului de transport sau reprezentanților legali ai întreprinderii de transport, după caz, li se recunoaște dreptul de a-și prezenta argumentele și explicațiile.
- ”

În cursul procedurii administrative, autoritatea competentă analizează dacă, având în vedere circumstanțele specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o măsură 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 motivată și justificată corespunzător.

În cazul în care concluzionează că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată autoritatea competentă decide ca întreprinderea în cauză să își păstreze buna 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 ajunge la concluzia că pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.”;

(c) se introduce următorul alineat:

„(2a) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a listei categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, astfel cum este menționat la alineatul (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 temeiul 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 (3).”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„(1) 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:

- (a) 9 000 EUR, pentru primul autovehicul utilizat;
- (b) 5 000 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă) cu o masă maximă autorizată care depășește 3,5 tone; și
- (c) 900 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă), cu o masă maximă autorizată care depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone.”.

Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin:

- (a) 1 800 EUR pentru primul vehicul utilizat; și
- (b) 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Statele membre pot impune ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să demonstreze că au la dispoziție pentru aceste vehicule același volum de capital și rezerve ca în cazul vehiculelor menționate la primul paragraf. În aceste cazuri, autoritatea competentă a statului membru în cauză informează Comisia în consecință, iar Comisia pune respectivele informații la dispoziția publicului.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(1a) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune întreprinderii, managerului de transport sau oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statele membre, 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.”;

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

„(2) Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau poate impune ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea 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 printr-un alt document obligatoriu, care asigură o garanție personală și solidară pentru întreprindere pentru sumele stabilite la alineatul (1).”;

(d) se introduce următorul alineat:

„(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 prin alt document obligatoriu, astfel cum este stabilit de autoritatea competentă, care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1).”

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Statele membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de trei ani, pentru a se asigura că persoana sau persoanele menționate la alineatul (1) sunt la curent în mod suficient cu evoluțiile din cadrul sectorului.”;

(b) alineatul (9) se înlocuiește cu următorul text:

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

7. La articolul 9, se adaugă următorul paragraf:

„În scopul acordării licenței unei întreprinderi de transport rutier de mărfuri care utilizează 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 10 ani înainte de 20 august 2020, o întreprindere de același tip.”

8. La articolul 11 alineatul (4), al treilea paragraf se elimină.

9. La articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Autoritățile competente verifică periodic dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolul 3 din prezentul regulament. În acest scop, statele membre efectuează controale, inclusiv, dacă este cazul, inspecții la sediul întreprinderii în cauză, vizând acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând un risc sporit. În acest scop, statele membre extind aplicarea sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc, stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), la totalitatea încălcărilor menționate la articolul 6 din prezentul regulament.

(*) 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 în ceea ce privește 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).”;

(b) la alineatul (2), al doilea paragraf se elimină.

10. 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.”

11. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) se adaugă următorul paragraf:

„Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații și, în orice caz, nu înainte ca acesta să demonstreze că a urmat o pregătire adecvată timp de cel puțin trei luni sau că a promovat un examen referitor la domeniile enumerate în partea I din anexa I la prezentul regulament.”;

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

„(2) Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile naționale relevante și cu alineatul (1) de la prezentul articol, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport care a fost declarat inapt își pierde valabilitatea în toate statele membre.”

12. Articolul 16 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) numele managerilor de transport desemnați ca îndeplinind cerințele prevăzute la articolul 3 privind buna reputație și competența profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;”

(ii) se adaugă următoarele litere:

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

(h) numărul persoanelor angajate în întreprindere la data de 31 decembrie a anului precedent, care se înregistrează în registrul național până la data de 31 martie a fiecărui an;

(i) clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.”;

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

„Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(i). În aceste cazuri, datele menționate la literele (e) și (f) sunt puse la dispoziție 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 (g), (h) și (i) sunt puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic, în termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (6) care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Datele menționate la primul paragraf literele (e)-(i) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă respectivele autorități au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor s-au angajat să păstreze confidențialitatea sau, în lipsa acestui angajament, 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) la articolul 16 alineatul (6) se adaugă următoarele paragrafe:

„În termen de 14 luni de la adoptarea unui act de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele menționate la alineatul (2) primul paragraf literele (g), (h) și (i) să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 25 alineatul (2)”;

(d) alineatul (7) se elimină.

13. Articolul 18 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 18

Cooperarea administrativă între statele membre

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre transmit Comisiei denumirea și adresa punctului lor de contact național până la 4 decembrie 2011. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

(2) Autoritățile competente ale statelor membre cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului regulament.

(3) 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.

(4) Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și 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 respective pot include accesul la documentele necesare pentru a demonstra îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 5. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre sunt justificate și motivate în mod corespunzător. 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 care sunt informațiile și documentele solicitate.

(5) Statele membre furnizează informațiile solicitate de către alte state membre în temeiul alineatului (4) în termen de 30 de zile lucrătoare de la data primirii cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.

(6) În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este motivată insuficient, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării. Statul membru solicitant furnizează motive suplimentare în sprijinul solicitării. În cazul în care statul membru solicitant nu este în măsură să furnizeze motive suplimentare, statul membru care primește solicitarea poate respinge cererea.

(7) În cazul în care este dificil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării, prezentând motivele dificultății. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare. În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru solicitant, Comisia este informată și ia măsurile necesare.

(8) Schimbul de informații menționat la alineatul (3) se realizează prin intermediul sistemului de schimb de mesaje, și anume Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (*European Registers of Road Transport Undertakings* – ERRU) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei (*). Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între autoritățile competente ale statelor membre prevăzute la alineatele (4)-(7) sunt puse în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (**). 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.

(9) Statele membre se asigură că informațiile care le sunt transmise în temeiul prezentului 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) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (**).

(10) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.

(11) 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.

(*) 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 («Regulamentul IMI») (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

(***) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).”

14. La articolul 23, se adaugă următoarele alineate:

„Prin derogare de la articolul 1 alineatul (2), până la 21 mai 2022, întreprinderile de transport rutier de mărfuri care desfășoară 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 se prevede altfel.

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 după 14 luni de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.”

15. Articolul 24 se elimină.

16. Se introduce următorul articol:

„Articolul 24a

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la 20 iulie 2020.

(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 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 8 alineatul (9) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

17. Articolul 25 se modifică după cum urmează:

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

„(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).”

(*) 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).”;

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

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

18. Articolul 26 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Raportare și revizuire”;

(b) la alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) numărul autorizațiilor acordate în temeiul prezentului regulament, în funcție de an și de tip, numărul autorizațiilor suspendate, numărul autorizațiilor retrase, numărul declarațiilor de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective. Rapoartele referitoare la perioada de după 21 mai 2022 includ, de asemenea, o defalcare a acestor elemente între:

(i) operatorii de transport rutier de persoane;

(ii) 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

(iii) toți ceilalți operatori de transport rutier de mărfuri;”;

(c) se adaugă următoarele alineate:

„(3) La fiecare doi ani, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 alineatele (4)-(9), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.

(4) Până la 21 august 2023, pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3) și a dovezilor suplimentare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport detaliat privind nivelul de cooperare administrativă dintre statele membre, eventualele deficiențe în această privință și eventualele modalități de îmbunătățire a cooperării. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

(5) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament până la 21 august 2023 și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.

(6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.

(7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.”

19. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„**Lista celor mai grave încălcări în sensul articolului 6 alineatul (2)**”;

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

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

(c) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat 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

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009

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

1. La articolul 1, alineatul (5) se modifică după cum urmează:

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

„(c) până la 20 mai 2022: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(ca) începând cu 21 mai 2022: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;”.

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

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

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

„(4) 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 autorizată 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: «≤ 3,5 t».

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

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

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

4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) Operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv.”;

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

„(3) Se consideră că serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident respectă prezentul 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 patru 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) Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere și pe durata controlului în trafic. Acestea 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 scrisoarea electronică de trăsură (e-CMR) în temeiul Protocolului adițional de la Geneva la Convenția privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR) cu privire la scrisoarea electronică de trăsură din 20 februarie 2008. 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, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile menționate la alineatul (3).”;

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

„(5) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a)-(ca) în conformitate cu legislația respectivului stat membru, 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.”

5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

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

„(3) Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante, și, după consultarea comitetului instituit 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 măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă.

(*) Regulamentul (CE) 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).”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(7) În plus față de alineatele (1)-(6) din prezentul articol și prin derogare de la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE, statele membre pot, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a evita utilizarea abuzivă a acestei din urmă dispoziții prin furnizarea unor servicii nelimitate sau continue, constând în segmente rutiere inițiale sau finale efectuate într-un stat membru gazdă în cadrul unor operațiuni de transport combinat între state membre, să prevadă că articolul 8 din prezentul regulament se aplică transportatorilor rutieri de marfă atunci când efectuează astfel de segmente rutiere inițiale sau finale pe teritoriul statului membru respectiv. În ceea ce privește aceste segmente de transport rutier de mărfuri, statele membre pot prevedea o perioadă mai lungă decât perioada de șapte zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2) din prezentul regulament și pot prevedea o perioadă mai scurtă decât perioada de patru zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2a) din prezentul regulament. Aplicarea articolului 8 alineatul (4) din prezentul regulament în cazul acestor operațiuni de transport nu aduce atingere cerințelor care decurg din Directiva 92/106/CEE. Statele membre care aplică derogarea prevăzută la prezentul alineat informează Comisia cu privire la aceasta înainte de aplicarea măsurilor naționale relevante. Statele membre revizuiesc aceste măsuri cel puțin o dată la cinci ani și informează Comisia cu privire la această revizuire. Statele membre pun normele, inclusiv durata perioadelor respective, la dispoziția publicului într-un mod transparent.”

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Controale

(1) Pentru a asigura într-un mod mai eficient respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, statele membre veghează ca pe teritoriul lor să se aplice o strategie națională de control coerentă. Strategia respectivă se concentrează pe întreprinderile clasificate ca având un grad de risc ridicat, astfel cum se menționează la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*).

(2) Fiecare stat membru se asigură că controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE includ, după caz, un control asupra operațiunilor de cabotaj.

(3) Cel puțin de două ori pe an, statele membre întreprind controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu asigurarea respectării normelor în domeniul transportului rutier în două sau mai multe state membre, fiecare autoritate națională acționând pe propriul teritoriu. Statele membre pot combina aceste activități cu cele prevăzute 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 fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate, după încheierea controalelor 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 (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește 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)."

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 14a

Răspundere

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale prezentului regulament.

Articolul 14b

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la 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 20 august 2020.
- (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 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 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 obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

8. Articolul 15 se elimină.

9. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Raportare și revizuire

(1) Până 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 de după 20 mai 2022 cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.

- (2) Până 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 anteriori. Rapoartele referitoare la perioada de după 20 mai 2022 cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.
- (3) Până la 21 august 2022, statele membre transmit Comisiei strategia lor națională de control adoptată în temeiul articolului 10a. Până la data de 31 martie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la operațiunile de control efectuate în cursul anului calendaristic anterior în temeiul articolului 10a, incluzând, după caz, numărul de controale efectuate. În aceste informări se precizează numărul de vehicule controlate.
- (4) Până la 21 august 2024, Comisia redactează un raport privind situația pieței transporturilor rutiere în Uniune. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor și a evoluției condițiilor de angajare în cadrul profesiei.
- (5) Până la 21 august 2023, Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament, în special impactul modificărilor aduse articolului 8, introduse prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.
- (6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.

(*) Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO L 249, 31.7.2020, p. 17)."

Articolul 3

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următorul punct:

„15. 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 (*): articolul 18 alineatul (8).

(*) JO L 300, 14.11.2009, p. 51.”

Articolul 4

Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 21 februarie 2022.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2020.

Pentru Parlamentul European

Președintele

D.M. SASSOLI

Pentru Consiliu

Președintele

J. KLOECKNER

REGULAMENTUL (UE) 2020/1056 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 15 iulie 2020****privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Eficiența transportului de mărfuri și a logisticii este vitală pentru creșterea și competitivitatea economiei Uniunii, pentru funcționarea pieței interne și pentru coeziunea socială și economică a tuturor regiunilor Uniunii.
- (2) Scopul prezentului regulament este de a încuraja digitalizarea transportului de mărfuri și a logisticii, pentru a reduce costurile administrative, a îmbunătăți capacitățile autorităților competente de asigurare a respectării legii și a spori eficiența și sustenabilitatea transporturilor.
- (3) Circulația mărfurilor, inclusiv a deșeurilor, este însoțită de o cantitate mare de informații care sunt încă partajate pe suport de hârtie, între întreprinderi, precum și între întreprinderi și autoritățile competente. Utilizarea documentelor pe suport de hârtie reprezintă o sarcină administrativă semnificativă pentru operatorii de logistică și un cost suplimentar pentru operatorii de logistică și industriile conexe (cum ar fi comerțul și producția), în special pentru IMM-uri, și are un impact negativ asupra mediului.
- (4) Absența unui cadru juridic uniform la nivelul Uniunii care să impună autorităților competente să accepte informațiile relevante referitoare la transportul de mărfuri, cerute de legislație, în formă electronică, este considerată a fi principalul motiv al lipsei progresului în ceea ce privește simplificarea și îmbunătățirea eficienței schimburilor de informații, care sunt posibile prin intermediul mijloacelor electronice disponibile. Acceptarea de către autoritățile competente a informațiilor în formă electronică cu specificații comune ar facilita nu numai comunicarea dintre autoritățile competente și operatorii economici, ci și, indirect, dezvoltarea unei comunicări electronice uniformizate și simplificate între întreprinderi în întreaga Uniune. Aceasta ar conduce, de asemenea, la reduceri semnificative ale costurilor administrative pentru operatorii economici și, în special, pentru IMM-uri, care reprezintă marea majoritate a întreprinderilor de transport și de logistică din Uniune.
- (5) Unele domenii din dreptul unional al transporturilor impun autorităților competente să accepte informații digitalizate, dar acest lucru nu se referă nici pe departe la toate actele juridice relevante ale Uniunii. Ar trebui să fie posibil să se utilizeze mijloace electronice pentru a pune la dispoziția autorităților competente informații de reglementare privind transportul de mărfuri pe întreg teritoriul Uniunii cu privire la toate etapele relevante ale operațiunilor de transport desfășurate în cadrul Uniunii. Mai mult, această posibilitate ar trebui să se aplice tuturor informațiilor de reglementare și tuturor modurilor de transport.
- (6) Autoritățile competente ar trebui, prin urmare, să fie obligate să accepte informațiile puse la dispoziție pe cale electronică ori de câte ori operatorii economici sunt obligați să pună la dispoziție informațiile ca dovadă a conformității cu cerințele stabilite în actele juridice ale Uniunii vizate de prezentul regulament. Această cerință ar trebui să acopere, de asemenea, informațiile solicitate cu titlu suplimentar de autorități, în conformitate cu dispozițiile actelor juridice ale Uniunii menționate, de exemplu, atunci când lipsesc anumite informații. Același lucru ar trebui să se aplice atunci când dreptul intern impune furnizarea de informații de reglementare identice, integral sau parțial, cu informațiile furnizate în temeiul actelor juridice relevante ale Uniunii care intră sub incidența prezentului regulament. Autoritățile ar trebui, de asemenea, să depună eforturi pentru a comunica pe cale electronică cu operatorii economici în cauză în legătură cu informațiile respective. O astfel de comunicare nu ar trebui

⁽¹⁾ JO C 62, 15.2.2019, p. 265.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 12 martie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 (JO C 157, 8.5.2020, p. 1). Poziția Parlamentului European din 8 iulie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

să aducă atingere dispozițiilor relevante din actele juridice ale Uniunii și din dreptul intern legate de măsurile ulterioare în timpul verificării informațiilor de reglementare sau în urma acestora. Obligația autorităților competente de a accepta informațiile puse la dispoziție pe cale electronică de către operatorii economici ar trebui să se aplice, de asemenea, ori de câte ori prin dispozițiile din actele juridice ale Uniunii sau din dreptul intern care intră sub incidența prezentului regulament se impune furnizarea de informații care sunt, de asemenea, menționate în convențiile internaționale relevante, cum ar fi convențiile care reglementează contractele internaționale de transport în diferitele moduri de transport, de exemplu Convenția ONU privind contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR), Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), Rezoluția IATA 672 privind scrisoarea de transport aerian în format electronic, Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) și Convenția de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare (CMNI).

- (7) Întrucât prezentul regulament are scopul doar de a facilita și încuraja furnizarea de informații între operatorii economici și autoritățile competente prin mijloace electronice, acesta nu ar trebui să aducă atingere dispozițiilor din actele juridice ale Uniunii sau din dreptul intern care stabilesc conținutul informațiilor de reglementare și, în special, nu ar trebui să impună, suplimentar, nicio cerință privind informațiile de reglementare și nicio cerință lingvistică. Cu toate că prezentul regulament urmărește să permită respectarea cerințelor privind informațiile de reglementare transmise prin mijloace electronice, mai degrabă decât prin intermediul documentelor pe suport de hârtie, acesta nu aduce atingere posibilității operatorilor economici în cauză de a prezenta informațiile respective pe suport de hârtie, astfel cum se prevede în dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii sau din dreptul intern, și ar trebui să nu aducă atingere cerințelor relevante ale Uniunii cu privire la documentele care trebuie utilizate pentru prezentarea structurată a informațiilor în cauză. Prezentul regulament ar trebui să nu aducă atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾ referitoare la cerințele procedurale privind expedierea de deșeuri și nici dispozițiilor referitoare la controalele efectuate de birourile vamale. De asemenea, prezentul regulament ar trebui să nu aducă atingere obligațiilor de raportare, inclusiv cele privind competențele autorităților vamale sau competențele altor autorități, prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ sau în actele de punere în aplicare sau delegate, adoptate în temeiul acestuia, ori în Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾.
- (8) Utilizarea mijloacelor electronice pentru schimbul de informații de reglementare poate reduce costurile administrative pentru operatorii economici și poate spori eficiența autorităților competente. Atât operatorii economici, cât și autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a permite schimburile electronice de informații de reglementare referitoare la transportul de mărfuri (eFTI) în format care poate fi citit automat prin intermediul platformelor bazate pe tehnologia informațiilor și a comunicațiilor (platforme eFTI), inclusiv achiziționarea echipamentelor necesare. Cu toate acestea, ar trebui să se mențină responsabilitatea operatorilor economici în cauză de a furniza informații în format lizibil pentru om ori de câte ori autoritățile competente solicită acest lucru în mod expres, pentru a permite autorităților competente să își îndeplinească atribuțiile în situațiile în care nu este disponibil accesul la o platformă eFTI.
- (9) Pentru a permite operatorilor economici să furnizeze informații relevante în formă electronică în același mod în toate statele membre, este necesară utilizarea unor specificații comune, care ar trebui să fie adoptate de Comisie prin intermediul unor acte delegate și de punere în aplicare menționate în prezentul regulament.
- (10) Specificațiile comune privind definiția și caracteristicile tehnice ale elementelor de date ar trebui să asigure interoperabilitatea datelor prin stabilirea unui set global unic de date care să fie utilizat pentru comunicarea electronică a informațiilor. Acest set global de date ar trebui să conțină toate elementele de date care corespund cerințelor de informare cuprinse în dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii și din dreptul intern, fiecare element de date comun unuia sau mai multor subseturi fiind inclus o singură dată.
- (11) Specificațiile comune ar trebui să stabilească de asemenea proceduri comune și norme detaliate pentru autoritățile competente în ceea ce privește accesul la informațiile respective și prelucrarea acestora, inclusiv orice comunicare conexă între autoritățile competente și operatorii economici în cauză, cum ar fi cererile de informații suplimentare, necesare pentru ca autoritățile competente să își exercite competențele care le revin în materie de asigurare a aplicării legii, în conformitate cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii și din dreptul intern.

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri (JO L 190, 12.7.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent gheșului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64).

- (12) La definirea specificațiilor comune respective, ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de specificațiile relevante privind schimbul de date prevăzute în actele juridice relevante ale Uniunii și în standardele europene și internaționale relevante privind schimbul de date, inclusiv standardele multimodale, precum și de principiile și recomandările stabilite în Comunicarea Comisiei din 23 martie 2017 intitulată „Cadrul european de interoperabilitate – Strategie de implementare”, care oferă o abordare a furnizării serviciilor publice digitale europene, convenită de comun acord de către statele membre. Ar trebui acordată atenția cuvenită faptului că specificațiile respective rămân neutre din punct de vedere tehnologic și sunt deschise tehnologiilor inovatoare.
- (13) În vederea reducerii la minimum a costurilor atât pentru autoritățile competente cât și pentru operatorii economici, ar putea fi luată în considerare instituirea de puncte de acces pentru autoritățile competente. Punctele de acces respective ar acționa doar ca intermediari între platformele eFTI și autoritățile competente și, prin urmare, nu ar trebui nici să stocheze, nici să prelucreză datele eFTI la care intermediază accesul, cu excepția metadatelor legate de prelucrarea datelor eFTI, cum ar fi registrele de operațiuni necesare în scopuri statistice sau de monitorizare. Statele membre ar putea, de asemenea, să convină să instituie puncte de acces comune pentru autoritățile lor competente respective.
- (14) Prezentul regulament ar trebui să stabilească cerințele funcționale aplicabile platformelor eFTI, care ar trebui să fie utilizate de operatorii economici atunci când pun la dispoziția autorităților competente informațiile de reglementare referitoare la transportul de mărfuri, în formă electronică, pentru a îndeplini condițiile pentru acceptarea obligatorie a acestor informații de către autoritățile competente, astfel cum se prevede în prezentul regulament. De asemenea, ar trebui stabilite cerințele pentru furnizorii terți de servicii aferente platformelor (furnizori de servicii eFTI). Cerințele respective ar trebui să asigure, în special, că toate datele eFTI pot fi prelucrate numai în conformitate cu un sistem cuprinzător de control al accesului bazat pe drepturi, care să furnizeze funcționalități atribuite, că toate autoritățile competente pot avea acces imediat la aceste date în conformitate cu competențele care le revin în materie de asigurare a respectării legii, că prelucrarea prin mijloace electronice a datelor cu caracter personal poate fi efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾; și că prelucrarea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial să fie efectuată într-un mod care respectă confidențialitatea informațiilor respective.
- (15) Comisia ar trebui să adopte specificații privind cerințele funcționale pentru platformele eFTI. La adoptarea specificațiilor respective, Comisia ar trebui să încerce să asigure interoperabilitatea platformelor eFTI pentru a facilita schimbul de date între astfel de platforme și a permite operatorilor economici să utilizeze platforma eFTI aleasă. Pentru a facilita punerea în aplicare și pentru a reduce la minimum costurile, Comisia ar trebui să ia în considerare, de asemenea, soluțiile și standardele tehnice relevante utilizate de sistemele TIC existente. În același timp, Comisia ar trebui să se asigure că specificațiile respective rămân neutre din punct de vedere tehnologic, în cea mai mare măsură posibilă, pentru a încuraja inovarea continuă și a evita blocajul tehnologic.
- (16) Pentru a consolida încrederea atât a autorităților competente, cât și a operatorilor economici, cu privire la conformitatea platformelor eFTI și a furnizorilor de servicii eFTI cu cerințele funcționale respective, statele membre ar trebui să instituie un sistem de certificare bazat pe acreditare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁷⁾. Pentru a profita de avantajele certificării, furnizorii de sisteme TIC deja în uz sunt încurajați să asigure conformitatea acestor sisteme cu cerințele pentru platformele eFTI prevăzute în prezentul regulament și să solicite certificarea. Sistemele TIC ar trebui certificate fără întârziere.
- (17) Utilizarea platformelor eFTI oferă operatorilor economici garanția acceptării informațiilor de reglementare, iar autorităților competente le oferă un acces fiabil și sigur la informațiile respective. Cu toate acestea și în pofida obligației tuturor autorităților competente de a accepta informațiile puse la dispoziție prin intermediul unei platforme eFTI certificate în conformitate cu prezentul regulament, ar trebui să fie în continuare posibilă utilizarea altor sisteme TIC, dacă statul membru în cauză dorește acest lucru. În același timp, prezentul regulament ar trebui să nu împiedice utilizarea între întreprinderi a platformelor eFTI sau utilizarea de funcționalități suplimentare în cadrul platformelor eFTI, cu condiția să nu afecteze negativ prelucrarea informațiilor de reglementare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a obligației de acceptare a informațiilor de reglementare puse la dispoziție în formă electronică în temeiul prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. În special, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili proceduri comune și norme detaliate pentru autoritățile competente cu privire la accesul la informațiile de reglementare respective și la prelucrarea acestora în cazul în care operatorii economici în cauză pun aceste informații la dispoziție pe cale electronică, inclusiv norme detaliate și specificații tehnice, și pentru a stabili specificații detaliate pentru punerea în aplicare a cerințelor pentru platformele eFTI și pentru furnizorii de servicii eFTI. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾.
- (19) Pentru a asigura aplicarea corespunzătoare a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei cu privire la modificarea părții A din anexa I în scopul de a lua în considerare orice acte delegate sau de punere în aplicare adoptate de Comisie care stabilesc noi cerințe privind informațiile de reglementare în cadrul Uniunii în ceea ce privește transportul de mărfuri; și modificarea părții B din anexa I în scopul de a include listele de cerințe privind informațiile de reglementare care figurează în dreptul intern și care au fost notificate Comisiei de către statele membre în conformitate cu prezentul regulament, și în scopul de a include orice dispoziție nouă din dreptul intern relevant care introduce modificări ale cerințelor naționale privind informațiile de reglementare sau care stabilește noi cerințe relevante privind informațiile de reglementare care intră sub incidența prezentului regulament, care a fost notificată Comisiei de către statele membre în conformitate cu prezentul regulament; și în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea și modificarea setului de date comune și a subseturilor de date în legătură cu respectivele cerințe privind informațiile de reglementare care intră sub incidența prezentului regulament; și completarea anumitor aspecte tehnice ale prezentului regulament și anume în ceea ce privește normele de certificare a platformelor eFTI și de utilizare a mărcii de certificare și normele de certificare a furnizorilor de servicii eFTI. 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 legiferare ⁽⁹⁾.

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. În plus, pentru elaborarea și pregătirea acestor acte, este importantă implicarea tuturor părților interesate relevante în forurile corespunzătoare, cum ar fi grupul de experți instituit prin Decizia Comisiei din 13 septembrie 2018 de instituire a „Forumului pentru transport și logistică digitală”.

- (20) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume asigurarea unei abordări uniforme în ceea ce privește acceptarea de către autoritățile competente a informațiilor referitoare la transportul de mărfuri puse la dispoziție pe cale electronică, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere nevoia de a institui cerințe comune, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (21) Prelucrarea prin mijloace electronice a datelor cu caracter personal solicitate ca parte a informațiilor de reglementare referitoare la transportul de mărfuri ar trebui efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.
- (22) Comisia ar trebui să efectueze o evaluare a prezentului regulament. Ar trebui colectate informații pentru a servi la realizarea acestei evaluări și pentru a evalua performanța prezentului regulament în raport cu obiectivul pe care îl urmărește.
- (23) Pentru a asigura aplicarea legii într-un mod eficace și eficient este necesar ca toate autoritățile competente să aibă acces direct și în timp real la informațiile de reglementare relevante în format electronic. În acest scop și în conformitate cu principiul „digital în mod implicit”, astfel cum se menționează în comunicarea Comisiei din 19 aprilie 2016 intitulată „Planul de acțiune al UE privind guvernarea electronică 2016-2020 – Accelerarea transformării digitale a guvernării”, utilizarea mijloacelor electronice ar trebui să devină principala modalitate pentru schimbul de informații de reglementare între operatorii economici și autoritățile competente. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze posibile inițiative în vederea instituirii obligației operatorilor economici de a utiliza mijloace electronice pentru a pune informațiile de reglementare la dispoziția autorităților competente. Comisia ar trebui să propună, după caz, inițiative corespunzătoare, inclusiv posibile modificări ale prezentului regulament și ale altor acte juridice relevante ale Uniunii. Pentru a se îmbunătăți capacitățile de asigurare a aplicării

⁽⁸⁾ 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⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

legii ale autorităților competente și a se reduce la minimum costurile, atât pentru autoritățile competente, cât și pentru operatorii economici, Comisia ar trebui să ia în considerare, de asemenea, măsuri suplimentare, cum ar fi o interoperabilitate sporită a sistemelor și platformelor TIC, precum și un punct de acces comun la respectivele sisteme și platforme, utilizate pentru înregistrarea și prelucrarea informațiilor de reglementare prevăzute în alte arii ale dreptului unional al transporturilor.

- (24) Prezentul regulament nu poate fi aplicat în mod eficient înainte de intrarea în vigoare a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare prevăzute în cadrul acestuia. Din acest motiv, Comisia are obligația legală de a adopta respectivele acte delegate și acte de punere în aplicare și ar trebui să demareze imediat lucrările în acest sens, pentru a asigura adoptarea la timp a specificațiilor relevante, dacă este posibil înainte de termenele respective stabilite în prezentul regulament. Adoptarea în timp util a respectivelor acte delegate și acte de punere în aplicare este esențială pentru ca statele membre și operatorii economici să dispună de suficient timp pentru a lua măsurile necesare în conformitate cu prezentul regulament. Prin urmare, diferitele perioade de aplicare prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie stabilite în consecință.
- (25) De asemenea, obligația de notificare ce revine statelor membre în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie îndeplinită în termen de un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, astfel încât să permită Comisiei să adopte primul act delegat în temeiul prezentului regulament în timp util.
- (26) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁰⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește un cadru juridic pentru comunicarea electronică, între operatorii economici în cauză și autoritățile competente, a informațiilor de reglementare referitoare la transportul de mărfuri pe teritoriul Uniunii.

În acest scop, prezentul regulament:

- (a) stabilește condițiile pe baza cărora autoritățile competente trebuie să accepte informațiile de reglementare atunci când informațiile respective sunt puse la dispoziție pe cale electronică de către operatorii economici în cauză;
- (b) stabilește normele pentru furnizarea de servicii legate de punerea la dispoziție pe cale electronică a informațiilor de reglementare de către operatorii economici în cauză pentru autoritățile competente.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică:
- (a) cerințelor privind informațiile de reglementare prevăzute la:
- (i) articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 11 al Consiliului CEE ⁽¹¹⁾;
- (ii) articolul 3 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului ⁽¹²⁾;
- (iii) articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ Consiliul CEE: Regulamentul nr. 11 privind eliminarea discriminării în materie de tarife și condiții de transport, adoptat în aplicarea articolului 79 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene (JO P 52, 16.8.1960, p. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

(iv) articolul 16 litera (c) și articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006; prezentul regulament nu aduce atingere controalelor efectuate de birourile vamale prevăzute în dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii;

(v) capitolul 5.4 din partea 5 a anexei A la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, menționat în secțiunea I.1 din anexa I la Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁴⁾; capitolul 5.4 din partea 5 a Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID), care figurează în apendicele C la COTIF, încheiată la Vilnius la 3 iunie 1999, menționat în secțiunea II.1 din anexa II la directiva menționată; și capitolul 5.4 din partea 5 a regulamentelor anexate la Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN), încheiat la Geneva la 26 mai 2000, menționat în secțiunea III.1 din anexa III la directiva menționată;

(b) cerințelor privind informațiile de reglementare prevăzute în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate de Comisie în temeiul unui act juridic al Uniunii menționat la litera (a) de la prezentul alineat sau în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁵⁾ ori al Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁶⁾. Actele delegate sau de punere în aplicare respective sunt enumerate în partea A din anexa I la prezentul regulament;

(c) cerințelor privind informațiile de reglementare prevăzute în dispozițiile de drept intern enumerate în partea B din anexa I la prezentul regulament.

(2) Până la 21 august 2021, statele membre notifică Comisiei dispozițiile din dreptul intern și cerințele corespunzătoare privind informațiile de reglementare care impun furnizarea de informații identice, integral sau parțial, cu informațiile care trebuie furnizate în temeiul cerințelor privind informațiile de reglementare menționate la alineatul (1) literele (a) și (b).

Ulterior acestei notificări, statele membre notifică Comisiei orice dispoziție de drept intern care:

(a) introduce modificări ale cerințelor privind informațiile de reglementare stabilite în dispozițiile de drept intern enumerate în partea B din anexa I; sau

(b) stabilește noi cerințe relevante privind informații de reglementare care impun furnizarea de informații identice, integral sau parțial, cu informațiile care trebuie furnizate în temeiul cerințelor privind informațiile de reglementare menționate la alineatul (1) literele (a) și (b).

Statele membre fac astfel de notificări în termen de o lună de la adoptarea unor astfel de dispoziții.

(3) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 14 pentru a modifica:

(a) partea A din anexa I cu scopul de a include trimiteri la orice cerință privind informațiile de reglementare prevăzute la alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol;

(b) partea B din anexa I cu scopul de a include sau a elimina trimiteri la dreptul intern și la cerințele privind informațiile de reglementare, în conformitate cu notificările efectuate în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „informații de reglementare” înseamnă informații, prezentate sau nu sub forma unui document, care sunt legate de transportul de mărfuri pe teritoriul Uniunii, inclusiv de mărfuri în tranzit, care trebuie să fie puse la dispoziție de operatorul economic în cauză în conformitate cu dispozițiile menționate la articolul 2 alineatul (1), pentru a dovedi respectarea cerințelor relevante ale actelor care cuprind dispozițiile respective;

2. „cerință privind informațiile de reglementare” înseamnă o cerință de a furniza informații de reglementare;

⁽¹⁴⁾ Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13-59).

⁽¹⁵⁾ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

3. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate publică, agenție sau alt organism care este competent să efectueze sarcini în temeiul actelor juridice menționate la articolul 2 alineatul (1) și pentru care este necesar accesul la informațiile de reglementare, de exemplu în scop de verificare, asigurare a respectării legii, validare sau monitorizare a conformității pe teritoriul unui stat membru;
4. „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” sau „eFTI” înseamnă un set de elemente de date prelucrate prin mijloace electronice în scopul schimbului de informații de reglementare între operatorii economici în cauză și între operatorii economici în cauză și autoritățile competente;
5. „subset de date eFTI” înseamnă un set de elemente de date structurate care corespund informațiilor de reglementare necesare în temeiul unui act juridic specific al Uniunii sau de drept intern menționat la articolul 2 alineatul (1);
6. „set de date eFTI comune” înseamnă un set cuprinzător de elemente de date structurate care corespunde tuturor subseturilor de date eFTI și în cadrul căruia elementele de date comune diferitelor subseturi de date eFTI sunt incluse o singură dată;
7. „element de date” înseamnă cea mai mică unitate de informație care are o definiție unică și caracteristici tehnice precise, cum ar fi formatul, lungimea și tipul de caractere;
8. „prelucrare” înseamnă o operațiune sau set de operațiuni efectuate pe eFTI, cu sau fără mijloace automate, cum ar fi colectarea, înregistrarea, organizarea, structurarea, stocarea, adaptarea sau modificarea, preluarea, consultarea, utilizarea, dezvăluirea prin transmitere, diseminarea sau punerea la dispoziție în alt mod a eFTI, alinierea sau combinarea, restricționarea, ștergerea sau distrugerea;
9. „registru de operațiuni” înseamnă un registru automatizat al prelucrării electronice a eFTI;
10. „platformă eFTI” înseamnă o soluție bazată pe tehnologia informației și a comunicațiilor (TIC), cum ar fi un sistem de operare, un mediu de operare sau o bază de date, destinat/ă a fi utilizat/ă pentru prelucrarea eFTI;
11. „dezvoltator de platforme eFTI” înseamnă o persoană fizică sau juridică care a dezvoltat sau a dobândit o platformă eFTI fie în scopul prelucrării informațiilor de reglementare referitoare la propria sa activitate economică, fie în scopul comercializării respectivei platforme;
12. „serviciu eFTI” înseamnă un serviciu care constă în prelucrarea eFTI prin intermediul unei platforme eFTI, separat sau în combinație cu alte soluții TIC, inclusiv alte platforme eFTI;
13. „furnizor de servicii eFTI” înseamnă o persoană fizică sau juridică ce furnizează un serviciu eFTI operatorilor economici în cauză pe baza unui contract;
14. „operator economic în cauză” înseamnă un operator de transport sau logistică sau orice altă persoană fizică sau juridică răspunzătoare de punerea la dispoziția autorităților competente a informațiilor de reglementare în conformitate cu cerința relevantă privind informațiile de reglementare;
15. „format lizibil pentru om” înseamnă o modalitate de prezentare a datelor în formă electronică ce poate fi utilizată ca informație de către o persoană fizică fără a necesita o prelucrare ulterioară;
16. „format care poate fi citit automat” înseamnă o modalitate de reprezentare a datelor în formă electronică ce poate fi utilizată pentru prelucrarea automată de către o mașină;
17. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism de evaluare a conformității în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008, care este acreditat în conformitate cu regulamentul respectiv pentru a efectua evaluarea conformității platformelor eFTI sau a furnizorilor de servicii eFTI;
18. „expediere” înseamnă transportul unui set anume de mărfuri, inclusiv deșeuri, între primul loc de colectare și locul final de livrare, în baza termenelor unui singur contract de transport sau ale mai multor contracte de transport consecutive, inclusiv, după caz, transferul între diferite moduri de transport, indiferent de cantitate sau de numărul de containere, colete sau bucăți transportate.

CAPITOLUL II

INFORMAȚII DE REGLEMENTARE PUSE LA DISPOZIȚIE PE CALE ELECTRONICĂ

Articolul 4

Cerințe pentru operatorii economici în cauză

(1) În sensul articolului 5 alineatele (1), (2) și (3), operatorii economici în cauză respectă cerințele prevăzute la prezentul articol.

(2) În cazul în care operatorii economici în cauză pun la dispoziția unei autorități competente informații de reglementare pe cale electronică, aceștia fac acest lucru pe baza datelor prelucrate pe o platformă eFTI certificată și, dacă este cazul, de către un furnizor de servicii eFTI autorizat. Informațiile de reglementare sunt puse la dispoziție de operatorii economici în cauză într-un format care poate fi citit automat și, la cererea autorității competente, într-un format lizibil pentru om.

(3) Informațiile în formatul care poate fi citit automat sunt puse la dispoziție printr-o conexiune autenticată și securizată la sursa de date a unei platforme eFTI. Operatorii economici în cauză comunică legătura electronică unică de identificare menționată la articolul 9 alineatul (1) litera (e), care permite autorității competente să identifice în mod unic informațiile de reglementare referitoare la expediere.

(4) Informațiile în format lizibil pentru om solicitate de autoritățile competente sunt puse la dispoziție la fața locului, pe ecranul unui dispozitiv electronic deținut de operatorul economic în cauză.

Articolul 5

Cerințe pentru autoritățile competente

(1) Începând cu 30 de luni de la data intrării în vigoare a primului dintre actele delegate și actele de punere în aplicare la care se face referire la articolele 7 și 8, autoritățile competente acceptă informațiile de reglementare puse la dispoziție pe cale electronică de către operatorii economici în cauză, în conformitate cu articolul 4, inclusiv în cazul în care aceste informații de reglementare sunt solicitate cu titlu suplimentar de către autoritățile competente.

(2) În cazul în care operatorul economic în cauză a pus la dispoziție informațiile de reglementare necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 pe cale electronică, în conformitate cu articolul 4 din prezentul regulament, autoritățile competente în cauză acceptă și astfel de informații de reglementare fără acordul menționat la articolul 26 alineatele (3) și (4) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006.

(3) În cazul în care informațiile de reglementare necesare în temeiul unui act juridic specific al Uniunii sau de drept intern menționat la articolul 2 alineatul (1) includ validarea oficială, cum ar fi timbre sau certificate, autoritatea respectivă oferă validarea respectivă pe cale electronică, în conformitate cu cerințele stabilite prin acte delegate și de punere în aplicare menționate la articolele 7 și 8.

(4) Pentru a respecta cerințele prevăzute la alineatele (1)-(3) de la prezentul articol, statele membre iau măsuri pentru a permite tuturor autorităților lor competente să acceseze și să prelucreze informațiile de reglementare puse la dispoziție de operatorii economici în cauză în conformitate cu articolul 4. Măsurile respective trebuie să respecte actele delegate și de punere în aplicare menționate la articolele 7 și 8.

Articolul 6

Informații comerciale confidențiale

Autoritățile competente, furnizorii de servicii eFTI și operatorii economici în cauză iau măsuri pentru a asigura confidențialitatea informațiilor comerciale care sunt prelucrate și partajate în conformitate cu prezentul regulament și se asigură că informațiile respective pot fi accesate și prelucrate numai pe bază de autorizație.

Articolul 7

Setul de date eFTI comune și subseturile de date eFTI

(1) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 14 cu scopul de a completa prezentul regulament prin stabilirea și modificarea setului de date eFTI comune și a subseturilor de date eFTI în raport cu cerințele respective privind informațiile de reglementare, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv specificațiile corespunzătoare privind definiția și caracteristicile tehnice pentru fiecare element de date inclus în setul de date comune eFTI și în subseturile de date eFTI.

(2) La adoptarea actelor delegate menționate la alineatul (1), Comisia:

(a) ia în considerare convențiile internaționale relevante și dreptul Uniunii; și

(b) urmărește să asigure interoperabilitatea setului de date eFTI comune și a subseturilor de date eFTI cu modelele de date relevante care sunt acceptate la nivel internațional sau la nivelul Uniunii, inclusiv modelele de date multimodale.

(3) Primul astfel de act delegat trebuie să acopere toate elementele menționate la alineatul (1) și să fie adoptat cel târziu până la 21 februarie 2023.

*Articolul 8***Procedurile comune și normele de acces**

(1) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a procedurilor comune și normele detaliate, inclusiv a specificațiilor tehnice comune, pentru accesul autorităților competente la platformele eFTI, inclusiv a procedurilor de prelucrare a informațiilor de reglementare și de comunicare între autoritățile competente și operatorii economici în cauză cu privire la informațiile respective.

(2) Atunci când adoptă actele de punere în aplicare menționate la alineatul (1), Comisia urmărește să sporească eficiența procedurilor administrative și să reducă la minimum costurile de conformare atât pentru operatorii economici în cauză, cât și pentru autoritățile competente.

(3) Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare trebuie să acopere toate elementele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și să fie adoptat cel târziu până la 21 februarie 2023.

CAPITOLUL III

PLATFORMELE eFTI ȘI FURNIZORII DE SERVICII eFTI

SECȚIUNEA 1

Cerințe pentru platformele eFTI și furnizorii de servicii eFTI*Articolul 9***Cerințe funcționale pentru platformele eFTI**

(1) Platformele eFTI utilizate pentru prelucrarea informațiilor de reglementare furnizează funcționalități care să asigure că:

- (a) datele cu caracter personal pot fi prelucrate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679;
- (b) datele comerciale pot fi prelucrate în conformitate cu articolul 6;
- (c) autoritățile competente pot accesa și prelucra datele în conformitate cu specificațiile adoptate prin intermediul actelor delegate și de punere în aplicare menționate la articolele 7 și 8;
- (d) operatorii economici în cauză pot pune informațiile la dispoziția autorităților competente în conformitate cu articolul 4;
- (e) se poate stabili o legătură electronică unică de identificare între o expediere și elementele de date aferente, inclusiv o trimitere structurată către platforma eFTI pe care sunt puse la dispoziție datele, cum ar fi un identificator unic de referință;
- (f) datele pot fi prelucrate exclusiv pe baza accesului autorizat și autentificat;
- (g) toată activitatea de prelucrare a datelor se înregistrează corespunzător în registre de operațiuni pentru a permite, cel puțin, identificarea fiecărei operațiuni de prelucrare distincte, a persoanei fizice sau juridice care a efectuat operațiunea și a secvențierii operațiunilor pentru fiecare element de date individual; în cazul în care o operațiune implică modificarea sau ștergerea unui element de date existent, se păstrează elementul de date inițial;
- (h) datele pot fi arhivate și pot rămâne accesibile autorităților competente în conformitate cu actele juridice relevante ale Uniunii și cu dreptul intern relevant care stabilesc cerințele respective privind informațiile de reglementare;
- (i) registrele de operațiuni menționate la litera (g) de la prezentul alineat sunt arhivate și rămân accesibile autorităților competente, în scopul auditării, pentru perioada specificată în actele juridice relevante ale Uniunii și în dreptul intern relevant care stabilesc cerințele respective privind informațiile de reglementare și, în scopul monitorizării, pentru perioadele menționate la articolul 17;
- (j) datele sunt protejate împotriva corupției și furtului;
- (k) elementele de date prelucrate corespund setului de date eFTI comune și subseturilor de date eFTI stabilite prin actele delegate și de punere în aplicare menționate la articolul 7 și pot fi prelucrate în oricare dintre limbile oficiale ale Uniunii, astfel cum se prevede în actele juridice relevante ale Uniunii și în dreptul intern relevant care stabilesc cerințele respective privind informațiile de reglementare.

(2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a specificațiilor detaliate privind cerințele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2). Atunci când adoptă specificațiile respective, Comisia:

- (a) urmărește să asigure interoperabilitatea platformelor eFTI;
- (b) ia în considerare soluțiile și standardele tehnice relevante existente;
- (c) se asigură că specificațiile respective rămân neutre din punct de vedere tehnologic, în cea mai mare măsură posibilă.

Primul astfel de act de punere în aplicare trebuie să acopere toate elementele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol să fie adoptat cel târziu până la 21 august 2023.

Articolul 10

Cerințe pentru furnizorii de servicii eFTI

- (1) Furnizorii de servicii eFTI se asigură că:
 - (a) datele sunt prelucrate numai de către utilizatori autorizați și în conformitate cu drepturi de prelucrare clar definite și atribuite în cadrul platformei eFTI, în conformitate cu cerințele relevante privind informațiile de reglementare;
 - (b) datele sunt stocate și accesibile în conformitate cu actele juridice ale Uniunii și cu dreptul intern care stabilesc cerințele respective privind informațiile de reglementare;
 - (c) autoritățile competente au acces imediat la informațiile de reglementare referitoare la o operațiune de transport de mărfuri prelucrate prin intermediul platformelor lor eFTI, fără taxe sau tarife;
 - (d) datele sunt securizate în mod corespunzător, inclusiv împotriva prelucrării neautorizate sau ilegale și împotriva pierderii, distrugerii sau deteriorării accidentale.
- (2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a normelor detaliate privind cerințele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare, care acoperă toate elementele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, se adoptă cel târziu până la 21 august 2023.

SECȚIUNEA 2

Certificare

Articolul 11

Organisme de evaluare a conformității

- (1) Organismele de evaluare a conformității sunt acreditate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 în scopul efectuării certificării platformelor eFTI și furnizorilor de servicii eFTI, conform prevederilor de la articolele 12 și 13 din prezentul regulament.
- (2) În scopul acreditării, organismele de evaluare a conformității îndeplinesc cerințele stabilite în anexa II. Organismele naționale de acreditare comunică autorității naționale desemnate în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, adresa site-ului pe care pun la dispoziția publicului informațiile disponibile privind organismele acreditate de evaluare a conformității, inclusiv o listă actualizată a acestor organisme.
- (3) Fiecare stat membru desemnează o autoritate care să mențină o listă actualizată cu organismele acreditate de evaluare a conformității, platformele eFTI și furnizorii de servicii eFTI care dețin o certificare valabilă pe baza informațiilor furnizate în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol și al articolului 12 alineatul (2) și articolului 13 alineatul (2). Aceste autorități naționale desemnate pun lista respectivă la dispoziția publicului pe un site oficial al administrației publice centrale.
- (4) Până la data de 31 martie a fiecărui an, autoritățile naționale desemnate respective transmit Comisiei lista menționată la alineatul (3), împreună cu adresa site-ului pe care este disponibilă public această listă. Comisia publică pe pagina sa oficială adresele site-urilor respective.

*Articolul 12***Certificarea platformelor eFTI**

- (1) La solicitarea unui dezvoltator al unei platforme eFTI, un organism de evaluare a conformității evaluează conformitatea platformei eFTI cu cerințele stabilite la articolul 9 alineatul (1). În cazul în care evaluarea este pozitivă, organismul de evaluare a conformității eliberează un certificat de conformitate pentru platforma eFTI respectivă. În cazul în care evaluarea este negativă, organismul de evaluare a conformității furnizează solicitantului motivele pentru evaluarea negativă.
- (2) Fiecare organism de evaluare a conformității menține o listă actualizată a platformelor eFTI pe care le-a certificat și pentru care a retras sau a suspendat certificarea. Acesta pune lista respectivă la dispoziția publicului pe site-ul său și comunică adresa site-ului respectiv autorității naționale desemnate menționate la articolul 11 alineatul (3).
- (3) Informațiile puse la dispoziția autorităților competente prin intermediul unei platforme eFTI certificate sunt însoțite de o marcă de certificare.
- (4) Dezvoltatorul platformei eFTI solicită o reevaluare a certificării sale în cazul în care sunt revizuite specificațiile tehnice stabilite în actele de punere în aplicare menționate la articolul 9 alineatul (2).
- (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea de norme privind certificarea platformelor eFTI și privind utilizarea mărcii de certificare, inclusiv norme privind reînnoirea, suspendarea și retragerea certificării.

*Articolul 13***Certificarea furnizorilor de servicii eFTI**

- (1) La solicitarea unui furnizor de servicii eFTI, organismul de evaluare a conformității evaluează conformitatea furnizorului de servicii eFTI cu cerințele prevăzute la articolul 10 alineatul (1). În cazul în care evaluarea este pozitivă, organismul de evaluare a conformității eliberează un certificat de conformitate. În cazul în care evaluarea este negativă, organismul de evaluare a conformității furnizează solicitantului motivele pentru evaluarea negativă.
- (2) Fiecare organism de evaluare a conformității menține o listă actualizată a furnizorilor de servicii eFTI pe care i-a certificat și pentru care a retras sau a suspendat certificarea. Acesta pune lista respectivă la dispoziția publicului pe site-ul său și comunică adresa site-ului respectiv autorității naționale desemnate menționate la articolul 11 alineatul (3).
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea de norme privind certificarea furnizorilor de servicii eFTI, inclusiv norme privind reînnoirea, suspendarea și retragerea certificării.

CAPITOLUL IV

DELEGAREA DE COMPETENȚE ȘI DISPOZIȚII DE PUNERE ÎN APLICARE*Articolul 14***Exercitarea delegării**

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 2 alineatul (3), la articolul 7, la articolul 12 alineatul (5) și la articolul 13 alineatul (3) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2020. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci 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 cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 2 alineatul (3), la articolul 7, la articolul 12 alineatul (5) și la articolul 13 alineatul (3) 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 îi consultă pe 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 2 alineatul (3), al articolului 7, al articolului 12 alineatul (5) și al articolului 13 alineatul (3) 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 către Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 15

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 16

Revizui

(1) Până la 21 februarie 2029, Comisia efectuează o evaluare a prezentului regulament și prezintă un raport privind principalele constatări către Parlamentul European, Consiliu și Comitetul Economic și Social European.

Comisia evaluează, de asemenea, eventualele inițiative în special cu scopul:

- (a) de a stabili obligația operatorilor economici de a pune la dispoziția autorităților competente informații de reglementare pe cale electronică, în conformitate cu prezentul regulament;
- (b) de a stabili o mai mare interoperabilitate și interconectivitate între mediul eFTI și diferitele sisteme și platforme TIC utilizate pentru înregistrarea și prelucrarea informațiilor de reglementare prevăzute în alte arii ale dreptului unional al transporturilor.

Aceste evaluări vizează, în special, modificarea prezentului regulament și a altor acte juridice relevante ale Uniunii și este însoțită, după caz, de o propunere legislativă.

(2) Statele membre furnizează Comisiei informațiile necesare prevăzute la articolul 17, în vederea întocmirii raportului menționat la alineatul (1) de la prezentul articol.

Articolul 17

Monitorizare

Până la 21 august 2027 și ulterior o dată la cinci ani, statele membre furnizează Comisiei, pe baza registrelor de operațiuni menționate la articolul 9 alineatul (1) literele (g) și (i), numărul de accesări și de prelucrări de către autoritățile competente ale informațiilor de reglementare care au fost puse la dispoziție pe cale electronică de operatorii economici în cauză, în conformitate cu articolul 4.

Informațiile respective sunt furnizate pentru fiecare an vizat de perioada de raportare.

Articolul 18

Intrare în vigoare și aplicare

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

(2) Se aplică de la 21 august 2024.

(3) Cu toate acestea, articolul 2 alineatul (2), articolul 5 alineatul (4), articolul 7, articolul 8, articolul 9 alineatul (2) și articolul 10 alineatul (2) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2020.

Pentru Parlamentul European

Președintele

D.M. SASSOLI

Pentru Consiliu

Președintele

J. KLOECKNER

ANEXA I

INFORMAȚII DE REGLEMENTARE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREZENTULUI REGULAMENT

PARTEA A – Cerințe privind informațiile de reglementare menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b)

Lista actelor delegate și de punere în aplicare menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b):

1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei ⁽¹⁾ de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației: anexa 6.3.2.6 literele (a), (b), (c), (d), (e), (f) și (g).

PARTEA B – Dreptul intern

Dispozițiile relevante de drept intern care impun furnizarea de informații identice, integral sau parțial, cu informațiile specificate la articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b) sunt enumerate mai jos.

[Statul membru]

1. Actul juridic: [dispoziție]

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (JO L 299, 14.11.2015, p. 1).

ANEXA II

CERINȚE REFERITOARE LA ORGANISMELE DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII

1. Organismul de evaluare a conformității este înființat în temeiul dreptului intern și are personalitate juridică.
2. Un organism de evaluare a conformității este un organism terț, independent de organizația sau de platforma eFTI sau de furnizorul de servicii de platformă pe care o/îl evaluează.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea platformei eFTI sau furnizorului de servicii de platformă pe care o/îl evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

3. Organismul de evaluare a conformității, personalul său de conducere de nivel superior și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu acționează ca proiectant, producător, furnizor, instalator, cumpărător, proprietar, utilizator sau operator de întreținere a platformei eFTI sau furnizorului de servicii de platformă pe care o/îl evaluează și nici ca reprezentant al vreunui dintre aceste părți.

Organismul de evaluare a conformității, personalul său de conducere de nivel superior și personalul responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității nu sunt direct implicați în proiectarea, fabricarea sau construcția, comercializarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea platformei eFTI sau furnizorului de servicii de platformă și nu reprezintă părțile angajate în activitățile respective. Aceștia nu se implică în activități care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt acreditați. Aceste dispoziții se aplică în special serviciilor de consultanță.

Organismele de evaluare a conformității se asigură că activitățile filialelor sau ale subcontractanților lor nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității.

4. Organismele de evaluare a conformității și personalul acestora îndeplinesc activitățile de evaluare a conformității cu cel mai înalt grad de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul respectiv și nu fac obiectul niciunei presiuni și niciunui stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența deciziile sau rezultatele activităților lor de evaluare a conformității, în special din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane cu un interes pentru rezultatele acelor activități.
5. Un organism de evaluare a conformității este capabil să efectueze toate atribuțiile de evaluare a conformității care îi sunt atribuite în temeiul articolelor 12 și 13 din prezentul regulament, indiferent dacă atribuțiile respective sunt realizate în mod direct de organismul de evaluare a conformității sau în numele său și pe răspunderea sa.

Organismul de evaluare a conformității are la dispoziție:

- (a) personalul necesar având cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a efectua sarcinile de evaluare a conformității;
- (b) descrierile necesare ale procedurilor în conformitate cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a reproduce procedurile în cauză;
- (c) procedurile necesare pentru desfășurarea activităților, care să țină seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de sectorul în care operează, de structura sa și de gradul de complexitate al tehnologiei în cauză.

Organismul de evaluare a conformității dispune de mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor tehnice și administrative legate de efectuarea în mod corespunzător a activităților de evaluare a conformității.

6. Personalul responsabil de îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității posedă:
 - (a) o bună pregătire tehnică și profesională care acoperă toate activitățile de evaluare a conformității;

- (b) cunoștințe satisfăcătoare ale cerințelor evaluărilor pe care le realizează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;
 - (c) cunoștințele și înțelegerea corespunzătoare a cerințelor prevăzute la articolele 9 și 10 din prezentul regulament;
 - (d) abilitatea necesară pentru a elabora certificate, evidențe și rapoarte de conformitate pentru a demonstra că evaluările au fost realizate.
7. Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului lor de conducere de nivel superior și a personalului responsabil de îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității din cadrul acestora este garantată.
- Remunerația personalului de conducere de nivel superior și a personalului responsabil cu îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității ale organismului de evaluare a conformității nu depinde de numărul de evaluări realizate sau de rezultatele acestor evaluări.
8. Organismele de evaluare a conformității încheie o asigurare de răspundere civilă în cazul în care răspunderea nu este asumată de stat în conformitate cu dreptul național sau statul membru nu este direct responsabil pentru evaluarea conformității.
9. Personalul organismului de evaluare a conformității păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul articolelor 12 și 13 din prezentul regulament sau al oricărei dispoziții de drept intern de punere în aplicare a acestora, excepție făcând relația cu autoritățile competente ale statului membru în care își desfășoară activitățile. Drepturile de proprietate sunt protejate.
10. Organismele de evaluare a conformității participă la activitățile de standardizare relevante și la activitățile de reglementare relevante sau se asigură că personalul lor responsabil cu îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității este informat cu privire la acestea.
-

DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2020/1057 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 15 iulie 2020

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 Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

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 European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

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 adecvate pentru mediul de afaceri și de concurență loială pentru operatorii de transport rutier (denumiți în continuare „operatori”), pe de altă parte. Având în vedere nivelul ridicat de mobilitate al forței de muncă în sectorul transportului rutier, sunt necesare norme sectoriale pentru a asigura un echilibru între libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere, libera circulație a mărfurilor, condițiile adecvate de muncă și protecția socială pentru conducătorii auto.
- (2) Ținând cont de nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier, este necesar să se acorde o atenție deosebită pentru a se asigura faptul că toți conducătorii auto beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii, care sunt în majoritate întreprinderi mici, nu se confruntă cu obstacole administrative disproportionat sau cu controale discriminatorii, care le limitează în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere. Din același motiv, toate normele naționale aplicate transportului rutier trebuie să fie proporționale și justificate, ținând seama de necesitatea de a asigura condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto și de a facilita exercitarea libertății de a presta servicii de transport rutier bazate pe o concurență loială între operatorii naționali și cei străini.
- (3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier bazate pe o concurență loială între operatorii naționali și cei străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.
- (4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în sectorul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune în dispozițiile existente și deficiențe în asigurarea respectării acestora, de exemplu în ceea ce privește utilizarea societăților de tip „cutie poștală”. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea dispozițiilor respective, creându-se sarcini administrative împovărătoare pentru conducătorii auto și operatori. Acest lucru creează insecuritate juridică, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto, precum și condițiilor de concurență loială pentru operatorii din acest sector.
- (5) Pentru a se asigura că Directivele 96/71/CE ⁽⁴⁾ și 2014/67/UE ⁽⁵⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului sunt corect aplicate, ar trebui consolidate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii în vederea combaterii fraudelor legate de detașarea conducătorilor auto.

⁽¹⁾ JO C 197, 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176, 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 (JO C 149, 5.5.2020, p. 1). Poziția Parlamentului European din 9 iulie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ 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, 21.1.1997, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) În propunerea sa din 8 martie 2016 privind revizuirea Directivei 96/71/CE, Comisia a recunoscut că punerea în aplicare a respectivei directive ridică probleme și dificultăți juridice deosebite în sectorul transportului rutier, caracterizat printr-un grad ridicat de mobilitate, și a indicat că aceste probleme ar trebui să fie abordate cel mai bine printr-un act legislativ specific sectorului transportului rutier.
- (7) 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 particularitățile forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere. Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor, prevăzute de Directiva 96/71/CE, precum și cele referitoare la asigurarea respectării acestora, prevăzute de Directiva 2014/67/UE, se aplică sectorului transportului rutier și ar trebui să intre sub incidența normelor specifice stabilite în prezenta directivă.
- (8) Având în vedere caracterul foarte mobil al sectorului transporturilor, conducătorii auto nu sunt detașați, în general, într-un alt stat membru în baza unor contracte de servicii pe perioade lungi de timp, așa cum se întâmplă uneori în alte sectoare. Prin urmare, ar trebui să se clarifice circumstanțele în care normele privind detașarea pe termen lung din Directiva 96/71/CE nu se aplică acestor conducători auto.
- (9) Normele sectoriale echilibrate privind detașarea ar trebui să se bazeze pe existența unei legături suficiente între conducătorul auto și serviciul prestat și teritoriul unui stat membru gazdă. Pentru a facilita asigurarea respectării normelor respective, 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.
- (10) Atunci când un conducător auto efectuează operațiuni de transport bilateral din statul membru în care este stabilită întreprinderea (denumit în continuare „statul membru de stabilire”) către teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe sau înapoi către statul membru de stabilire, natura serviciului este strâns legată de statul membru de stabilire. Există posibilitatea ca un conducător auto 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 restricționare disproporționată a libertății de a presta servicii transfrontaliere de transport rutier.
- (11) 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 îmbarca sau a debarca persoane și, prin urmare, nu există o legătură semnificativă între activitățile conducătorului auto și statul membru tranzitat. Prin urmare, calificarea prezenței conducătorului auto într-un stat membru drept tranzit nu este afectată de opriri, de exemplu, din motive de igienă.
- (12) În cazul în care un conducător 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. În schimb, 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, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă și, prin urmare, ar trebui să se aplice normele referitoare la detașare.
- (13) Atunci când un conducător auto efectuează alte tipuri de operațiuni, în special operațiuni de cabotaj sau operațiuni de transport internațional non-bilateral, există o legătură suficientă cu teritoriul statului membru gazdă. Legătura există în cazul operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ și (CE) nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă și, în felul acesta, serviciul este strâns legat de teritoriul statului membru gazdă. O operațiune internațională de transport non-bilateral se caracterizează prin faptul că conducătorul auto efectuează operațiuni de transport internațional în afara statului membru de stabilire a întreprinderii care face detașarea. Prin urmare, serviciile prestate sunt mai degrabă legate de statele membre gazdă implicate, decât de statul membru de stabilire. În aceste cazuri, sunt necesare norme sectoriale doar în ceea ce privește cerințele administrative și măsurile de control.
- (14) Statele membre ar trebui să se asigure că, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE, care sunt prevăzute prin acte cu putere de lege sau acte administrative naționale sau prin convenții colective sau sentințe arbitrale care, pe teritoriile acestora, au fost declarate general aplicabile sau se aplică în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva 96/71/CE, sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă. Acest lucru ar trebui să includă, atunci când e cazul,

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

respectivele condiții de muncă și de încadrare în muncă stabilite prin convenții colective care sunt general aplicabile tuturor întreprinderilor asemănătoare din zona geografică în cauză. Informațiile relevante ar trebui să acopere, în special, elementele constitutive ale remunerației devenite obligatorii prin instrumentele menționate. În conformitate cu Directiva 2014/67/UE, ar trebui să se urmărească implicarea partenerilor sociali.

- (15) Operatorii din Uniune se confruntă cu o concurență din ce în ce mai mare din partea operatorilor care își au sediul în țări terțe. Prin urmare, este extrem de important să se asigure că operatorii din Uniune nu sunt discriminați. În conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Directiva 96/71/CE, întreprinderile stabilite într-o țară terță nu se pot bucura de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru. Acest principiu ar trebui să se aplice și în ceea ce privește normele specifice privind detașarea prevăzute în prezenta directivă. Principiul ar trebui să se aplice, în special, atunci când operatorii din țări terțe efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri bilaterale sau multilaterale care acordă acces la piața Uniunii.
- (16) Sistemul multilateral de cote al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) este unul dintre principalele instrumente care reglementează accesul operatorilor din țările terțe pe piața Uniunii și accesul operatorilor din Uniune la piețele din țările terțe. Numărul de autorizații alocate fiecărei țări membre CEMT este stabilit anual. Statele membre trebuie să își respecte obligația de a nu face nicio discriminare în ceea ce privește întreprinderile din Uniune, inclusiv atunci când sunt convenite condițiile de acces la piața Uniunii în cadrul CEMT.
- (17) Competența de a negocia și de a încheia Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) revine Uniunii, ca parte a competențelor sale externe exclusive. Uniunea ar trebui, în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁸⁾, să alinieze mecanismele de control care pot fi utilizate pentru a controla respectarea normelor sociale naționale și a celor ale Uniunii de către întreprinderile din țările terțe la mecanismele de control care se aplică întreprinderilor din Uniune.
- (18) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale neordonate privind aplicarea și asigurarea respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat insecuritate juridică și o sarcină administrativă ridicată pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a restricționat în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere de transport rutier, cu efecte secundare negative asupra locurilor de muncă și asupra competitivității operatorilor. Prin urmare, este nevoie ca cerințele administrative și măsurile de control să fie armonizate. Acest lucru ar evita, de asemenea, ca operatorii să se confrunte cu întâzieri inutile.
- (19) Pentru a asigura în mod efectiv și eficient respectarea normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita o sarcină administrativă disproporționată pentru operatorii nerezidenți din Uniune, ar trebui instituite cerințe administrative și măsuri 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 respectarea obligațiilor prevăzute în prezenta directivă și în Directiva 96/71/CE și de a reduce în același timp complexitatea respectivei sarcini, statele membre ar trebui să fie autorizate să impună operatorilor numai cerințele administrative și măsurile de control specificate în prezenta directivă, care sunt adaptate pentru sectorul transportului rutier.
- (20) Întreprinderile de transport au nevoie de securitate juridică cu privire la normele și cerințele pe care trebuie să le respecte. Aceste norme și cerințe ar trebui să fie clare, inteligibile și ușor accesibile pentru întreprinderile de transport și ar trebui să permită efectuarea de controale eficiente. Este important ca noile norme să nu introducă o sarcină administrativă inutilă și să țină cont în mod corespunzător de interesele întreprinderilor mici și mijlocii.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) Sarcina administrativă și sarcinile de gestionare a documentelor care revin conducătorilor auto ar trebui să fie rezonabile. Prin urmare, în timp ce anumite documente ar trebui să fie disponibile în vehicul pentru verificare în timpul controalelor în trafic, alte documente ar trebui să fie puse la dispoziție prin intermediul interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁹⁾ de către operatori și, dacă este necesar, de către autoritățile competente ale statului membru de stabilire. Autoritățile competente ar trebui să utilizeze cadrul de asistență reciprocă între statele membre prevăzut în Directiva 2014/67/UE.
- (22) Pentru a facilita controlul respectării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în prezenta directivă, operatorii ar trebui să transmită o declarație de detașare autorităților competente ale statelor membre în care detașează conducători auto.
- (23) Pentru a reduce sarcina administrativă ce revine operatorilor, este necesar să se simplifice procesul de transmitere și de actualizare a declarațiilor de detașare. Prin urmare, Comisia ar trebui să dezvolte o interfață publică multilingvă, accesibilă operatorilor, prin intermediul căreia aceștia să poată transmite și actualiza informațiile privind detașarea, precum și să transmită alte documente relevante pentru IMI, după caz.
- (24) Având în vedere faptul că, în unele state membre, partenerii sociali joacă un rol esențial în asigurarea respectării legislației sociale în sectorul transportului rutier, statelor membre ar trebui să li se permită să furnizeze partenerilor sociali naționali informațiile relevante care au fost partajate prin intermediul IMI, cu scopul unic de a verifica respectarea normelor privind detașarea lucrătorilor, respectând în același timp Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁰⁾. Informațiile relevante ar trebui furnizate partenerilor sociali prin alte mijloace decât IMI.
- (25) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a preciza funcționalitățile interfeței publice conectate la IMI. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹¹⁾.
- (26) Asigurarea adecvată, eficientă și coerentă a respectării normelor privind timpul de lucru și de repaus este esențială pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, pentru a proteja condițiile de muncă ale conducătorilor auto și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea domeniului de aplicare al cerințelor existente privind un control uniform, prevăzute în Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹²⁾, pentru a include verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹³⁾.
- (27) Având în vedere seriile de date necesare pentru a efectua controale ale respectării normelor privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE, amploarea controalelor în trafic depinde de dezvoltarea și de introducerea unei tehnologii care să permită acoperirea unei perioade de timp suficiente. Controalele în trafic ar trebui să se limiteze la acele aspecte care pot fi verificate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare conex aflate la bord, iar controalele aprofundate ar trebui efectuate doar la sediu.
- (28) Controalele în trafic ar trebui efectuate în mod eficient și rapid, în vederea finalizării verificărilor în cel mai scurt timp posibil și cu o întârziere minimă pentru conducătorul auto. Ar trebui să se facă o distincție clară între obligațiile operatorilor și obligațiile conducătorilor auto.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽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).

⁽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).

- (29) Cooperarea dintre autoritățile de control din statele membre ar trebui să fie promovată în continuare prin intermediul controalelor concertate, pe care statele membre ar trebui să se străduiască să le extindă la controalele efectuate la sediul întreprinderilor. Autoritatea Europeană a Muncii, a cărei sferă a activităților, astfel cum este stabilită la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁴⁾, cuprinde Directiva 2006/22/CE, ar putea juca un rol important în sprijinirea statelor membre pentru ca acestea să desfășoare controale concertate și ar putea sprijini eforturile în materie de educație și formare.
- (30) Cooperarea administrativă între statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor sociale în sectorul 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 eficiente, inclusiv pentru schimbul de date privind încălcările și de informații cu privire la bunele practici în domeniul controlului.
- (31) În vederea promovării unei cooperări administrative eficiente și a unui schimb de informații eficient, Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁵⁾ impune statelor membre să își interconecteze registrele electronice naționale (NER) prin intermediul sistemului Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU). Informațiile accesibile prin respectivul sistem în cursul controalelor în trafic ar trebui extinse.
- (32) Pentru a facilita și a îmbunătăți comunicarea dintre statele membre, pentru a asigura o aplicare mai uniformă a normelor sociale în sectorul transporturilor și pentru a facilita respectarea de către operatori a cerințelor administrative atunci când detașează conducători auto, Comisia ar trebui să dezvolte unul sau mai multe module noi pentru IMI. Este important ca IMI să permită efectuarea de verificări ale validității declarațiilor de detașare în timpul controalelor în trafic.
- (33) Schimbul de informații efectuat în contextul cooperării administrative și al asistenței reciproce eficiente între statele membre ar trebui să respecte normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/679 și Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁶⁾. Schimbul de informații prin intermediul IMI ar trebui, de asemenea, să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1024/2012.
- (34) Pentru a îmbunătăți eficacitatea, eficiența și coerența asigurării respectării normelor, este oportună dezvoltarea funcționalităților și extinderea utilizării actualelor sisteme naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. Accesul la datele cuprinse în sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc ar permite autorităților de control competente din statul membru în cauză să orienteze mai bine controalele către operatorii care nu respectă legea. O formulă comună uniformă pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi de transport ar trebui să contribuie la un tratament mai echitabil al operatorilor în timpul controalelor.
- (35) Ca o consecință a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, competențele conferite Comisiei în baza Directivei 2006/22/CE ar trebui aliniată la articolele 290 și 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (36) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2006/22/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea creșterii la 4 % a procentului minim al zilelor lucrate de către conducătorii auto și verificate de statele membre; în vederea clarificării suplimentare a definiției categoriilor de statistici ce urmează a fi colectate; în vederea desemnării unui organism pentru promovarea activă a schimbului de date, de experiență și de informații între statele membre; în vederea stabilirii unei formule comune pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi; în vederea stabilirii de linii directoare cu privire la cele mai bune practici în domeniul controlului; în vederea stabilirii unei abordări comune în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă și în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul și nu poate desfășura activități cu acel vehicul; și în vederea promovării unei abordări comune cu privire la aplicarea respectivei directive,

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de instituire a unei Autorități Europene a Muncii, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 883/2004, a Regulamentului (UE) nr. 492/2011 și a Regulamentului (UE) 2016/589 și de abrogare a Deciziei (UE) 2016/344 (JO L 186, 11.7.2019, p. 21).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

pentru a încuraja coerența abordărilor între autoritățile de control și o interpretare armonizată a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control și pentru a facilita dialogul dintre sectorul transporturilor și autoritățile de control. Comisia ar trebui să asigure egalitatea de tratament între întreprinderi atunci când ia în considerare criteriile specificate în prezenta directivă, în special atunci când adoptă acte de punere în aplicare pentru elaborarea unei formule comune pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

- (37) Pentru a reflecta evoluțiile în materie de bune practici în ceea ce privește controalele și aparatura standard aflată la dispoziția unităților de control și pentru a stabili sau actualiza gradul de gravitate a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁷⁾, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFEU ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor I și II și, respectiv, anexei III la Directiva 2006/22/CE. 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 legiferare⁽¹⁸⁾. 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.
- (38) Prin urmare, Directiva 2006/22/CE ar trebui modificată în consecință.
- (39) Întreprinderile de transport sunt destinatele anumitor norme speciale privind detașarea și suportă consecințele încălcărilor de către acestea a normelor respective. 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 norme clare și previzibile privind sancțiunile împotriva expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale normelor speciale privind detașarea.
- (40) Pentru a asigura condițiile pentru o concurență loială și condiții echitabile pentru lucrători și întreprinderi, este necesar să se facă progrese în direcția asigurării inteligente a aplicării legii și să se acorde tot sprijinul posibil pentru introducerea și utilizarea pe deplin a sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc.
- (41) Comisia ar trebui să evalueze impactul aplicării și al asigurării respectării normelor privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier și să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind rezultatele acestei evaluări, însoțit, după caz, de o propunere legislativă.
- (42) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea unor condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto, pe de o parte și condiții adecvate pentru întreprinderi și de concurență loială pentru operatori, pe de altă parte, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele prezentei directive, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (43) Măsurile naționale de transpunere a prezentei directive ar trebui să se aplice de la 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive. Directiva (UE) 2018/957 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁹⁾ urmează să se aplice în sectorul transportului rutier, în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din directiva respectivă, de la 2 februarie 2022,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Norme specifice privind detașarea conducătorilor auto

(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 privind cerințele administrative și măsurile de control pentru detașarea conducătorilor auto în cauză.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁹⁾ Directiva (UE) 2018/957 a Parlamentului European și a Consiliului din 28 iunie 2018 de modificare a Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 173, 9.7.2018, p. 16).

(2) Aceste norme specifice se aplică conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite într-un stat membru, care aplică măsura cu caracter transnațional menționată la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 96/71/CE.

(3) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează operațiuni de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile.

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 definit la articolul 2 punctul 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.

Începând cu 2 februarie 2022, care este data de la care conducătorii auto au obligația, în temeiul articolului 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, de a înregistra manual datele privind trecerea frontierei, statele membre aplică exceptarea pentru operațiunile de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile prevăzută la primul și al doilea paragraf din prezentul alineat, și atunci când, pe lângă efectuarea unei operațiuni de transport bilateral, conducătorul auto efectuează o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acel conducător auto să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru.

În cazul în care o operațiune de transport bilateral care începe 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 pentru activitățile suplimentare prevăzută la al treilea paragraf se aplică pentru maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare, în condițiile stabilite la al treilea paragraf.

Exceptările pentru activitățile suplimentare prevăzute la al treilea și al patrulea paragraf din prezentul alineat se aplică numai până la data de la care tahografele inteligente ce respectă cerința de a înregistra trecerile frontierei și activitățile suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 trebuie să fie montate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru, în temeiul articolului 8 alineatul (1) al patrulea paragraf din regulamentul respectiv. De la data respectivă, exceptările pentru activitățile suplimentare prevăzute la al treilea și al patrulea paragraf din prezentul alineat se aplică numai conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe inteligente, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din regulamentul respectiv.

(4) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează operațiuni de transport bilateral în ceea ce privește persoanele.

În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral efectuată în cadrul unui serviciu ocazional sau regulat de transport internațional de persoane, în înțelesul Regulamentului (CE) nr. 1073/2009, are loc atunci când un conducător auto efectuează oricare dintre următoarele operațiuni:

- (a) îmbarcă persoane în statul membru de stabilire și îi debarcă într-un alt stat membru sau într-o țară terță;
- (b) îmbarcă persoane într-un stat membru sau într-o țară terță și îi debarcă în statul membru de stabilire; sau
- (c) îmbarcă și debarcă persoane în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.

Începând cu 2 februarie 2022, care este data de la care conducătorii auto au obligația, în temeiul articolului 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, de a înregistra manual datele privind trecerea frontierei, statele membre aplică exceptarea pentru operațiunile de transport bilateral în ceea ce privește persoanele prevăzută la primul și al doilea paragraf din prezentul alineat și atunci când, pe lângă faptul că efectuează o operațiune de transport bilateral, conducătorul auto efectuează o îmbarcare de persoane și/sau o debarcare de persoane în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acesta să nu ofere servicii de transport de persoane între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere.

Exceptarea pentru activitățile suplimentare prevăzută la al treilea paragraf din prezentul alineat se aplică numai până la data de la care tahografele inteligente ce respectă cerința de a înregistra trecerile frontierei și activitățile suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 trebuie să fie montate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru, în temeiul articolului 8 alineatul (1) al patrulea paragraf din regulamentul respectiv. De la data respectivă, exceptarea pentru activitățile suplimentare prevăzută la al treilea paragraf din prezentul alineat se aplică numai conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe inteligente, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din regulamentul respectiv.

(5) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când conducătorul auto tranzitează teritoriul unui stat membru fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca persoane.

(6) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE a Consiliului⁽²⁰⁾, în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral astfel cum este definită la alineatul (3) din prezentul articol.

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

(8) În sensul articolului 3 alineatul (1a) din Directiva 96/71/CE, se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește statul membru gazdă în cursul efectuării transportului internațional de mărfuri sau de persoane. Respectiva perioadă de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare în contextul unor astfel de operațiuni internaționale efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește.

(9) Statele membre se asigură că, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE, care sunt prevăzute prin acte cu putere de lege sau acte administrative naționale sau prin convenții colective sau sentințe arbitrale care, pe teritoriile acestora, au fost declarate general aplicabile sau se aplică în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva 96/71/CE, sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă. Informațiile relevante se referă, în special, la elementele constitutive ale remunerației devenite obligatorii prin astfel de acte, inclusiv, după caz, prin convenții colective care sunt general aplicabile tuturor întreprinderilor asemănătoare din zona geografică în cauză.

(10) Întreprinderile de transport stabilite într-o țară terță nu beneficiază de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru, inclusiv atunci când efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri bilaterale sau multilaterale prin care se acordă acces la piața Uniunii sau la părți ale acesteia.

(11) 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 stabilit în alt stat membru de a prezenta o declarație de detașare autorităților naționale competente ale unui stat membru în care este detașat conducătorul auto 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; respectiva declarație de detașare constă în următoarele informații:

(i) identitatea operatorului, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;

(ii) datele de contact ale unui manager de transport sau ale unei 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) identitatea, adresa locului de reședință și numărul permisului de conducere ale conducătorului auto;

(iv) data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă contractului de muncă;

(v) datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;

(vi) numerele de înmatriculare ale autovehiculelor;

(vii) dacă serviciile de transport efectuate sunt transportul de mărfuri, transportul de persoane, transportul internațional sau operațiunile de cabotaj;

(b) obligația operatorului să se asigure că conducătorul auto are la dispoziție, pe suport de hârtie sau în format electronic, precum și obligația conducătorului auto de a păstra și de a pune la dispoziție, atunci când i se solicită în trafic:

(i) o copie a declarației de detașare transmise prin intermediul IMI;

⁽²⁰⁾ 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).

- (ii) dovezi ale 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 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009;
 - (iii) înregistrările tahografului, în special simbolurile 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 a transmite, prin intermediul interfeței publice conectate la IMI, după terminarea perioadei de detașare, la solicitarea directă a autorităților competente ale statelor membre în care a avut loc detașarea, copii ale documentelor menționate la litera (b) punctele (ii) și (iii) din prezentul alineat, precum și documente privind remunerația conducătorului auto aferente perioadei de detașare, contractul său de muncă sau un document echivalent în înțelesul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului ⁽²¹⁾, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată.

Operatorul transmite documentele prin intermediul interfeței publice conectate la IMI cel târziu la opt săptămâni de la data solicitării. În cazul în care operatorul nu prezintă documentația solicitată în termenul respectiv, autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea pot solicita asistență, prin intermediul IMI, autorităților competente ale statului membru de stabilire, în conformitate cu articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67/UE. În cazul în care se efectuează o astfel de solicitare de asistență reciprocă, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului au acces la declarația de detașare și la alte informații relevante prezentate de operator prin intermediul interfeței publice conectate la IMI.

Autoritățile competente din statul membru de stabilire se asigură că transmit documentele solicitate autorităților competente ale statelor membre în care a avut loc detașarea sunt furnizate prin intermediul IMI în termen de 25 de zile lucrătoare de la data solicitării de asistență reciprocă.

Pentru a verifica faptul că un conducător auto nu trebuie considerat a fi detașat în temeiul alineatelor (3) și (4) din prezentul articol, 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 operațiunilor internaționale de transport relevante, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și înregistrările tahografului, astfel cum se menționează la litera (b) punctul (iii) de la prezentul alineat.

(12) În scopuri de control, operatorul menține la zi declarațiile de detașare menționate la alineatul (11) litera (a) în interfața publică conectată la IMI.

(13) Informațiile din declarațiile de detașare sunt salvate în baza de date a IMI în scopul efectuării de controale, pe o perioadă de 24 de luni.

Un stat membru poate permite autorității competente să le furnizeze partenerilor sociali naționali, prin alte mijloace decât IMI, informațiile relevante disponibile în IMI în măsura necesară în scopul verificării respectării normelor referitoare la detașare și în conformitate cu dreptul intern și practicile naționale, cu condiția ca:

- (a) informațiile să fie legate de o detașare pe teritoriul statului membru vizat;
- (b) informațiile să fie utilizate exclusiv în scopul controlului aplicării normelor privind detașarea; și
- (c) orice prelucrare a datelor să fie efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

(14) Până la 2 februarie 2021, Comisia precizează, prin intermediul unui act de punere în aplicare, funcționalitățile interfeței publice conectate la IMI. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 4 alineatul (2).

(15) Statele membre evită întârzierile inutile în aplicarea măsurilor de control care ar putea afecta durata și datele preconizate pentru detașare.

⁽²¹⁾ 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).

(16) Autoritățile competente din statele membre cooperează strâns și își oferă asistență reciprocă și toate informațiile relevante, în condițiile prevăzute în Directiva 2014/67/UE și în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Articolul 2

Modificarea Directivei 2006/22/CE

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 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:

„Articolul 1

Obiectul

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

(*) 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).

(**) 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 acoperă 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. Controalele în trafic privind respectarea Directivei 2002/15/CE se limitează la aspectele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare conex. Controalele cuprinzătoare ale respectării Directivei 2002/15/CE pot fi efectuate numai la sediile întreprinderilor.”;

(b) la alineatul (3), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii auto ai vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 să fie verificate. 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, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care se dovedesc a nu fi disponibile la bord; acest lucru nu aduce atingere obligației conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf.”

Începând cu 1 ianuarie 2012, prin intermediul unui act de punere în aplicare, Comisia poate crește procentul minim la 4 %, cu condiția ca statisticile realizate în temeiul articolului 3 să indice că, în medie, peste 90 % din toate vehiculele verificate sunt dotate cu un tahograf digital. De asemenea, la adoptarea deciziei sale, Comisia ia în considerare eficiența măsurilor de control existente, în special disponibilitatea la sediile întreprinderilor a datelor înregistrate de tahografele digitale. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2)”;

(c) se introduce următorul alineat:

„(3a) Fiecare stat membru organizează controale privind respectarea Directivei 2002/15/CE ținând seama de sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc prevăzut la articolul 9 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 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentul (UE) nr. 165/2014.”;

(d) 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, și indică dacă se transportau persoane sau mărfuri.”

4. La articolul 3, al cincilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Dacă este necesar, Comisia oferă clarificări suplimentare, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, cu privire la definirea categoriilor menționate la primul paragraf literele (a) și (b). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).”

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Controale concertate

Statele membre efectuează, cel puțin de șase ori pe an, controale în trafic concertate asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014. În plus, statele membre depun eforturi pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor.

Aceste controale concertate se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.”

6. 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 trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.”

7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

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

„(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”;

(ii) se adaugă următoarea literă:

„(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.”;

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

„(3) Schimbul de date, de experiență și de informații între statele membre este încurajat în primul rând, dar nu exclusiv, prin intermediul comitetului menționat la articolul 12 alineatul (1) și al oricărui alt organism pe care Comisia îl poate desemna prin acte de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).”

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Schimbul de informații

(1) Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 fac, de asemenea, obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7 din prezenta directivă:

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

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

(2) Un stat membru transmite informațiile cerute de către un alt stat membru în temeiul alineatului (1) litera (b) în termen de 25 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 doar o simplă consultare a evidențelor, precum evidențele 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 de la primirea cererii. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care statul membru solicitant nu poate furniza informații suplimentare pentru a-și motiva cererea, statul membru solicitat poate respinge cererea.

În cazul în care este dificil sau imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii și prezintă motive care să justifice în mod adecvat dificultatea sau imposibilitatea respectivă. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții.

În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru pe al cărui teritoriu este detașat lucrătorul, Comisia este informată și ia măsurile necesare.

(3) 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 al Parlamentului European și al Consiliului (*). Acest lucru nu se aplică schimburilor de informații între statele membre prin intermediul unor consultări directe a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (**).

(*) 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).

(**) 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).”

9. 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 ale dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE, comise de fiecare întreprindere.

Până la 2 iunie 2021, Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi. Respectiva formulă comună ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, precum 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. Respectivele 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;

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

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

În scopul stabilirii sau al actualizării gradului de gravitate a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a din prezenta directivă, acte delegate de modificare a anexei III, pentru a ține cont de evoluțiile în materie de reglementare și de aspectele de siguranță rutieră.

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

(d) se adaugă următoarele alineate:

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

(5) Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul lor național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autorităților competente din alte state membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din regulamentul respectiv.”

10. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, linii directoare cu privire la cele mai bune practici în domeniul controlului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

Aceste orientări se publică într-un raport bienal al Comisiei.”;

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

„(3) Comisia stabilește, prin intermediul unor 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, ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul și nu poate desfășura activități cu acel vehicul. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.”

11. Articolele 12-15 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 12

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Comitetul menționat este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(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.

*Articolul 13***Dispoziții de punere în aplicare**

La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în special în următoarele scopuri:

- (a) promovarea unei abordări comune cu privire la aplicarea prezentei directive;
- (b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control;
- (c) facilitarea dialogului dintre sectorul transporturilor și autoritățile de control.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

*Articolul 14***Negocieri cu țări terțe**

Odată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, Uniunea deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

*Articolul 15***Actualizarea anexelor**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15a în ceea ce privește modificarea anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare care să reflecte evoluțiile în materie de bune practici.

(*) 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)."

12. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 15a***Exercitarea delegării de competențe**

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la 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 cinci ani de la 1 august 2020. 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 opune 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 obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

13. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) partea A se modifică după cum urmează:

(i) punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

- „1. duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimare;
2. pentru perioada menționată la articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N₃ sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M₃ (categoriile N₃ și M₃ astfel cum sunt definite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*));

(*) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).”;

(ii) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;”

(iii) se adaugă următorul punct:

„6. timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, conform articolului 4 litera (a) din Directiva 2002/15/CE; alt timp de lucru săptămânal, conform articolelor 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente.”;

(b) partea B se modifică după cum urmează:

(i) la primul paragraf se adaugă următoarele puncte:

- „4. Respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noaptea, conform articolelor 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 (CE) nr. 561/2006.”;

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

„În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea partajată a altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014.”

*Articolul 3***Modificarea Regulamentului (UE) nr. 1024/2012**

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următoarele puncte:

- „13. 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 în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (*): articolul 8.
14. Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 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 Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (**): articolul 1 alineatul (14).

(*) JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

(**) JO L 249, 31.7.2020, p. 49.”

*Articolul 4***Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul 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 5***Sancțiuni**

- (1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor naționale adoptate în temeiul articolului 1, în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate au implicat încălcări ale respectivelor dispoziții.
- (2) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul articolului 1 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.

*Articolul 6***Asigurarea inteligentă a aplicării legii**

Fără a aduce atingere Directivei 2014/67/UE și pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute la articolul 1 din prezenta directivă, statele membre se asigură că se aplică o strategie națională coerentă de asigurare a respectării legii pe teritoriul lor. Strategia respectivă se concentrează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat, în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE.

*Articolul 7***Evaluare**

- (1) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, în special impactul articolului 1, până la 31 decembrie 2025 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. Raportul este făcut public.
- (2) În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării sunt însoțite, după caz, de propuneri relevante.

*Articolul 8***Formarea profesională**

Statele membre cooperează în ceea ce privește furnizarea de educație și formare către autoritățile de control, bazându-se pe sistemele existente de aplicare a legii.

Angajatorii au responsabilitatea de a se asigura că conducătorii lor auto dobândesc cunoștințe cu privire la drepturile și obligațiile lor care derivă din prezenta directivă.

*Articolul 9***Transpunere**

(1) Statele membre adoptă și publică, până la 2 februarie 2022, dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică dispozițiile respective de la 2 februarie 2022.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin 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) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 10***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 11***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 15 iulie 2020.

Pentru Parlamentul European
Președintele
D.M. SASSOLI

Pentru Consiliu
Președintele
J. KLOECKNER

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO