



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr.
1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier¹ și Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind accesul la piața transportului rutier internațional² [denumite în continuare „Regulamentul (CE) nr. 1071/2009”, „Regulamentul (CE) nr. 1072/2009” sau „regulamentele”] au fost adoptate în cadrul unui pachet de măsuri care vizează modernizarea normelor privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și accesul la piața transportului rutier.

Ca obiectiv general, regulamentele sprijină buna funcționare, eficiența și competitivitatea pieței unice în sectorul transportului rutier.

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 stabilește dispozițiile pe care trebuie să le respecte întreprinderile în vederea accesului la ocupația de operator de transport rutier (pasageri și marfă). El mai prevede anumite dispoziții privind reglementarea și asigurarea aplicării normelor de către statele membre.

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 stabilește dispozițiile pe care trebuie să le respecte întreprinderile care intenționează să opereze pe piața transportului rutier internațional de mărfuri și pe piețele naționale, altele decât propria piață (cabotaj). El include dispoziții referitoare la documentele care trebuie eliberate acestor întreprinderi de către statul membru de înmatriculare (licență comunitară), precum și conducătorilor auto din țările terțe (atestat de conducător auto).

În perioada 2014-2015 a fost efectuată o evaluare *ex post* a regulamentelor³, în urma căreia s-a ajuns la concluzia că regulamentele sunt doar parțial eficiente în atingerea obiectivului lor inițial, acela de a crea condiții de concurență adecvate pe piață. Principalele dificultăți întâmpinate au fost legate de aspectele deficitare ale normelor și de asigurarea aplicării acestora. Prezenta propunere, care este o inițiativă REFIT⁴, are totodată scopul de a corecta aceste deficiențe.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat

Prezenta propunere se înscrie în contextul mai larg al revizuirii în curs a legislației în domeniul transportului rutier. Ea este strâns legată de alte acte juridice existente cu privire la transportul rutier, în special de legislația socială din domeniul transportului rutier [Regulamentul (CE) nr. 561/2006⁵, Directiva 2002/15/CE⁶, Directiva 2006/22/CE⁷ și Regulamentul (UE) nr. 165/2014⁸]. Asigurarea într-un mod mai eficient a aplicării „normelor pieței”, astfel cum se sugerează în prezenta propunere, va fi, așadar, facilitată prin sinergiile existente, contribuind totodată în mod indirect la asigurarea aplicării legislației sociale.

¹ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

² JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

³ Comisia a publicat un document de lucru al serviciilor sale cu privire la rezultatele acestei evaluări:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Inițiativa nr. 10 din anexa 2 la programul de lucru al Comisiei pentru 2017.

⁵ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

⁶ JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

⁷ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

⁸ JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea contribuie în mod direct la realizarea uneia dintre prioritățile actualei Comisii, și anume promovarea unei piețe unice mai profunde și mai echitabile. Obiectivul său principal este de a îmbunătăți și mai mult piața unică a transportului rutier prin modificări menite să elimine cauzele discrepanțelor și de a asigura o mai bună aplicare a normelor.

Prezenta propunere îndeplinește obiectivul REFIT prin mărirea eficienței și reducerea sarcinilor administrative și reglementare ale întreprinderilor. Totodată, ea le oferă statelor membre posibilitatea de a reduce anumite costuri inutile legate de asigurarea aplicării normelor.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al regulamentelor și al propunerii de modificare este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) (fostul articol 71 din TCE). Acest articol furnizează temeiul pentru adoptarea unei legislații a UE de stabilire, îndeosebi: (i) a normelor comune aplicabile transporturilor internaționale efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre [articolul 91 alineatul (1) litera (a) din TFUE]; și (ii) a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transport în interiorul unui stat membru [articolul 91 alineatul (1) litera (b) din TFUE].

- **Subsidiaritatea**

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Cu toate acestea, modificările normelor în vigoare pot fi efectuate doar de însuși legiuitorul Uniunii.

În plus, diferențele existente între practicile statelor membre și deficiențele în ceea ce privește asigurarea aplicării normelor au un impact negativ asupra funcționării pieței unice, sunt legate în mod intrinsec de deficiențele în materie de armonizare și, prin urmare, pot fi abordate în mod eficace numai la nivelul Uniunii.

- **Proporționalitatea**

Astfel cum se indică în secțiunea 6.3 din raportul de evaluare a impactului, propunerea de politică este proporțională cu problemele identificate și nu depășește ceea ce este necesar pentru a le soluționa. Mai ales în cazul IMM-urilor, măsurile de politică avute în vedere nu ar avea, în general, un efect disproporționat. Propunerea se concentrează în principal pe simplificarea și clarificarea actualului cadru de reglementare și pe cerințe mai stricte în materie de asigurare a aplicării legislației și nu generează pentru părțile interesate cerințe de reglementare suplimentare care nu ar fi proporționale cu problemele identificate.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actele legislative care fac obiectul modificării sunt regulamente, actul de modificare a acestora ar trebui, în principiu, să aibă aceeași formă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Evaluare ex post/verificarea adecvării legislației existente

Regulamentele au făcut obiectul unei evaluări *ex post*⁹. Această evaluare a fost completată de un studiu extern¹⁰.

Cu privire la asigurarea aplicării normelor, principalele chestiuni identificate sunt următoarele:

- Există diferite niveluri ale controlului exercitat de statele membre, în special în legătură cu criteriile referitoare la sediul stabil și la buna reputație pentru accesul la profesie și cu operațiunile ilegale de cabotaj.
- Nu toate statele membre cooperează între ele, în special în ceea ce privește respectarea criteriului privind sediul real și stabil pentru accesul la profesie.

Alte aspecte deficitare ale normelor se referă la faptul că unele norme nu sunt precise cu privire la anumite chestiuni sau lasă loc în mod explicit adoptării de măsuri unilaterale de către statele membre; din aceste motive, în practică există diferențe care au efecte negative asupra funcționării pieței unice:

- Definiția sediului real și stabil, inclusiv noțiunea de centru de exploatare, lasă multe semne de întrebare. În consecință, au apărut practici diferite.
- Perioada de timp care precede restabilirea bunei reputații nu este nici definită, nici reglementată în vreun alt fel în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și variază foarte mult de la un stat membru la altul.
- Invocând articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, câteva state membre impun condiții suplimentare privind accesul la ocupația de transportator rutier.
- Dispozițiile privind cabotajul nu sunt precise cu privire la anumite aspecte și din acest motiv există diferențe între practicile statelor membre. Unele state membre acceptă mai multe operațiuni de încărcare și/sau de descărcare în cadrul aceleiași operațiuni de cabotaj, în timp ce altele, nu.

În baza Regulamentului (CE) nr. 1071/2009, statele membre au posibilitatea de a aplica dispozițiile acestuia vehiculelor a căror masă totală autorizată nu depășește 3,5 tone (denumite în continuare „vehicule utilitare ușoare”), fapt care permite aplicarea unor cerințe diferite pentru aceleași vehicule în diferite state membre.

• Consultarea părților interesate

Consultările părților interesate desfășurate în vederea elaborării prezentei propuneri au respectat standardele minime pentru consultarea părților interesate prezentate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

⁹ A se vedea nota de subsol nr. 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Procesul de consultare a inclus două tipuri de acțiuni - colectarea de opinii și colectarea de date. Au fost utilizate metode de consultare deschisă și orientată, precum și diverse instrumente de consultare.

Consultarea deschisă, desfășurată între 15 iunie și 15 septembrie 2016, a avut loc sub forma unei consultări publice pe internet. Obiectivele principale au fost (i) colectarea de informații suplimentare privind existența problemelor identificate în cursul evaluării *ex post* precum și de informații care să permită cuantificarea problemelor constatate, (ii) exprimarea opiniilor părților interesate cu privire la posibilele măsuri de politică și (iii) evaluarea efectelor preconizate ale eventualelor măsuri de politică. Comisia a primit 175 de contribuții: 23 de răspunsuri din partea întreprinderilor mijlocii și mari (transportatori și expeditori cu cel puțin 50 de salariați); 18 răspunsuri din partea întreprinderilor mici (transportatori și expeditori cu cel mult 49 de salariați); 17 răspunsuri din partea unor reprezentanți ai sectorului logistic; 33 de răspunsuri din partea unor asociații reprezentând lucrătorilor din sectorul transportului rutier; 48 de răspunsuri din partea unor asociații de operatori de transport rutier; 18 răspunsuri de la autorități naționale și asociații de profil; și 18 răspunsuri din partea altor respondenți.

În plus, în cadrul consultării publice, au fost primite 22 de documente de poziție din partea mai multor categorii de părți interesate, printre care asociații profesionale, organizații sindicale, autorități naționale, organe de aplicare a legii, organizații neguvernamentale și experți.

Documentul de consultare, contribuțiile primite și un rezumat al acestor contribuții sunt disponibile pe pagina web „A road transport strategy for Europe” (O strategie în domeniul transportului rutier pentru Europa) a Direcției Generale Mobilitate și Transport și pe site-ul Comisiei „Vocea ta în Europa”¹¹.

Procesul de **consultare orientată** a inclus următoarele elemente:

- Un sondaj adresat unui panel de IMM-uri axat pe teme legate de utilizarea vehiculelor utilitare ușoare în transportul rutier și pe impactul potențial al măsurilor politice legate de extinderea domeniului de aplicare a cadrului juridic pentru a include vehiculele utilitare ușoare. În total au fost primite 17 răspunsuri, printre care șapte de la furnizori de servicii de transport rutier de mărfuri care utilizează vehicule proprii sau închiriate contra cost în numele unui terț, șapte întreprinderi care utilizează vehicule proprii sau închiriate pentru transportul propriilor bunuri (operatori pe cont propriu) și opt utilizatori de servicii de transport rutier de marfă.
- Un sondaj în rândul autorităților cu scopul de a afla punctele de vedere ale autorităților naționale privind măsurile de politică propuse în acest sens în ceea ce privește impactul lor preconizat asupra punerii în aplicare și a asigurării aplicării cadrului juridic și de a obține date sau estimări cu privire la eventualele costuri pe care aceste măsuri le-ar putea implica pentru autorități. Au fost primite în total 18 răspunsuri, dintre care 16 de la state membre¹², și o contribuție de la Euro-Contrôle-Route.
- Un sondaj în rândul transportatorilor cu scopul de a obține date relevante de la operatorii de transport cu privire la costurile și caracteristicile operațiunilor care ar

¹¹ A se vedea <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

putea fi utilizate pentru evaluarea efectelor (în cadrul scenariului de referință), precum și punctele lor de vedere și estimările privind costurile sau economiile rezultate din măsurile de politică avute în vedere. În cadrul acestui sondaj au răspuns în total 80 de societăți.

- Interviuri telefonice cu părțile interesate (31 de interviuri cu întreprinderi de transport naționale și internaționale și cu asociații și autorități naționale) pentru a colecta informații mai detaliate cu privire la opiniile părților interesate cu privire la diferitele măsuri avute în vedere, pentru a obține date sau estimări ale costurilor și opinii cu privire la posibilele dificultăți care pot apărea în legătură cu fiecare măsură în parte.
- Mai multe seminarii, reuniuni și alte evenimente cu participarea părților interesate au fost organizate în cursul evaluării *ex post* și al evaluării impactului acestei inițiative, cu implicarea partenerilor sociali; Comisia a participat, la rândul său, la mai multe activități organizate de partenerii sociali.

Informațiile colectate în timpul consultării au confirmat existența principalelor probleme identificate în etapa de evaluare, precum și relevanța obiectivelor principale ale intervenției.

Cu privire la potențialele măsuri de politică identificate în cadrul consultării, a existat un sprijin puternic pentru măsuri de consolidare a asigurării aplicării legii.

În ceea ce privește modificarea restricțiilor de cabotaj, reacțiile au fost împărțite, unele grupuri de părți interesate declarându-se în favoarea schimbărilor, iar altele manifestându-și reticenta. Statele membre unde salariile sunt mari, sprijinite de sindicate, au tendința de a favoriza aplicarea unor norme mai stricte privind cabotajul, în timp ce statele membre unde salariile sunt mici, susținute de majoritatea asociațiilor de transportatori, înclină către a favoriza continuarea procesului de liberalizare a normelor de cabotaj.

S-a înregistrat o reacție pozitivă la ideea de a adopta măsuri menite să consolideze criteriile care stau la baza cerinței de a avea un sediu stabil. Multe părți interesate consideră că a fost necesar să se garanteze că numai desfășurarea unor activități reale în statul membru de stabilire se conformează normelor corespunzătoare.

Includerea vehiculelor utilitare ușoare în domeniul de aplicare al regulamentelor a fost, de asemenea, considerată drept o măsură pozitivă de către majoritatea părților interesate consultate.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a contribuit la raportul de evaluare *ex post* și la un studiu anexat evaluării impactului¹³, care au fost finalizate în aprilie 2017.

• **Evaluarea impactului**

Propunerea este însoțită de o evaluare a impactului, care a primit aviz pozitiv cu rezerve din partea Comitetului de analiză a reglementării. După cum rezultă din anexa 1 la raportul de evaluare a impactului, rezervele au fost abordate explicându-se mai în detaliu amploarea problemelor identificate și natura REFIT a inițiativei, îmbunătățindu-se argumentația pe care se bazează structura opțiunilor de politică și explicându-se mai bine interacțiunile prezentei propuneri cu inițiativa referitoare la legislația socială în domeniul transportului rutier.

Au fost luate în considerare patru pachete de politici, care reflectă un nivel tot mai ridicat al intervențiilor normative și care implică efecte preconizate de mai mare anvergură. Primul

¹³A se vedea nota de subsol nr. 10.

pachet de politici s-a axat pe clarificarea cadrului juridic. Al doilea pachet de politici s-a concentrat pe consolidarea aplicării legislației. Al treilea pachet de politici s-a concentrat pe modificarea substanțială a normelor, în special în ceea ce privește cabotajul și stabilirea, pe lângă măsurile vizate de primele două pachete de politici. Al patrulea pachet de politici a inclus extinderea domeniului de aplicare al regulamentelor pentru a include vehiculele utilitare ușoare.

Opțiunea preferată este o combinație între cel de-al treilea pachet de politici, cu modificări aduse normelor privind cabotajul și dispozițiilor privind stabilirea, și o extindere parțială a dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 pentru a include vehiculele utilitare ușoare.

În general, aceasta este opțiunea cea mai eficace și se estimează că ea va genera pentru întreprinderile din UE-28 economii în valoare de 2,7-5,2 miliarde EUR în perioada 2020-2035. Se preconizează că această opțiune va reduce cazurile de încălcare a normelor privind cabotajul cu până la 62 % și va diminua riscul de formare a societăților de tip „cutie poștală” cu aproximativ 10 %, fapt care ar urma să aibă un impact pozitiv asupra condițiilor de lucru. Această opțiune ar trebui, de asemenea, să conducă la un grad mai mare de profesionalizare a operatorilor de vehicule utilitare ușoare. Opțiunea preferată va determina însă creșterea costurilor de implementare și de asigurare a respectării normelor suportate de autoritățile naționale din UE-28, care se vor situa între 65 și 166 de milioane EUR în perioada 2020-2035. Aplicarea parțială a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 în cazul vehiculelor utilitare ușoare va atrage totodată după sine, pentru întreprinderi, o creștere a costurilor suplimentare de asigurare a conformității de ordinul a 4-10 % la nivelul costurilor de exploatare.

Propunerea este în concordanță cu opțiunea preferată exprimată în evaluarea impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea îndeplinește obiectivul REFIT de mărire a eficienței și de reducere a sarcinilor reglementare ale întreprinderilor. Acest obiectiv se realizează în principal prin obligația autorităților naționale de aplicare a legii de a accepta documentele de transport electronice în transportul internațional și prin norme mai clare și mai armonizate privind accesul la profesie. Deși este de așteptat o creștere a costurilor de asigurare a aplicării normelor, suportate de autoritățile publice, această creștere este inferioară ca amploare economiilor realizate de întreprinderi și este, în orice caz, justificată de îmbunătățirea condițiilor de concurență, înregistrându-se mai puține încălcări ale normelor privind cabotajul, creându-se mai puține societăți de tip „cutie poștală” și asigurându-se condiții mai bune de lucru pentru lucrătorii din acest sector.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. Mai concret, în măsura în care prevede includerea unor date suplimentare în registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier și prelucrarea lor de către autoritățile naționale, propunerea este conformă cu articolul 8 din cartă, deoarece aceste date sunt necesare pentru îndeplinirea obiectivului ameliorării aplicării naționale și transfrontaliere a dispozițiilor regulamentelor.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu va avea implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Informațiile privind prevalența vehiculelor utilitare ușoare în transportul național și internațional contra cost în numele unui terț ar trebui să fie și mai ample. Prin urmare, sunt necesare o monitorizare strictă și colectarea de date pentru a urmări evoluțiile pieței în această privință. Acest lucru se va realiza prin intermediul colectării de date naționale în combinație cu raportările statelor membre. Această monitorizare ar trebui să înceapă imediat după intrarea în vigoare a regulamentelor.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale propunerii sunt următoarele:

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – Obiectul și domeniul de aplicare

Actualul articol 1 alineatul (4) litera (a) exclude din domeniul de aplicare al regulamentului transportatorii care operează exclusiv cu vehicule utilitare ușoare, cu excepția cazului în care există dispoziții contrare prevăzute de statele membre (a se vedea teza introductivă). Pentru a se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul vehiculelor utilitare ușoare prin intermediul unor norme comune și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între operatori, se propune eliminarea acestei dispoziții și obligativitatea anumitor norme și pentru această categorie de operatori.

În acest scop, se propune adăugarea unui nou alineat (6) în vederea excluderii transportatorilor care operează numai cu vehiculele utilitare ușoare de la aplicarea unora, dar nu a tuturor cerințelor din regulament. Cerințele privind managerii de transport, buna reputație, capacitatea profesională și îndatoririle legate de aceste cerințe nu sunt propuse ca fiind obligatorii, iar statele membre ar avea posibilitatea de a le aplica la fel ca până acum. În schimb, se propune ca cerințele privind existența unui sediu real și stabil și capacitatea financiară corespunzătoare să se aplice transportatorilor din toate statele membre. Posibilitatea apariției unor diferențe între statele membre s-ar reduce în consecință.

Articolul 3 - Cerințe pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier

Se propune eliminarea alineatului (2), care permite în prezent aplicarea unor condiții suplimentare privind accesul la profesia de transportator, pe lângă cele patru criterii stabilite la articolul 3 alineatul (1). Această posibilitate a condus la apariția unor diferențe în ceea ce privește condițiile de acces la profesie. Prin urmare, ea ar trebui eliminată, având în vedere că nu s-a dovedit justificată de necesități imperioase.

Articolul 5 - Condiții referitoare la cerința privind sediul

Se propune clarificarea termenilor articolului 5, pentru a avea siguranța că întreprinderile stabilite într-un stat membru desfășoară acolo o activitate reală și continuă. În detaliu, se propun următoarele: la litera (a), o referire la contractele comerciale și de muncă, care ar trebui, la rândul lor, păstrate la sediul situat în statul membru de stabilire; litera (c) se împarte în literele (c) și (d), pentru a se face o distincție mai clară între desfășurarea activităților administrative și comerciale și operațiunile care implică vehicule; se adaugă litera (e) care prevede obligația întreprinderilor de a deține active și de a angaja personal în statul membru de stabilire, proporțional cu activitatea întreprinderii.

Articolul 6 - Condiții referitoare la cerința privind buna reputație

La articolul 6, se propun o serie de modificări menite să clarifice și să armonizeze și mai mult evaluarea bunei reputații, precum și să extindă lista abaterilor care pot determina pierderea bunei reputații. În detaliu, se propun următoarele:

Alineatul (1) se modifică pentru a delimita mai bine categoriile de persoane a căror conduită ar trebui să fie luată în considerare pentru a evalua buna reputație a unei întreprinderi. La paragraful al treilea litera (a) se adaugă un punct suplimentar (vii) care permite ca încălcările grave ale normelor fiscale naționale să fie luate în considerare în cadrul evaluării bunei reputații a managerului de transport sau a întreprinderii de transport. La paragraful al treilea litera (b) se adaugă două puncte suplimentare (xi) și (xii) care permit ca încălcările grave ale normelor UE privind detașarea lucrătorilor și legea aplicabilă obligațiilor contractuale să fie luate în considerare în cadrul evaluării bunei reputații a managerului de transport sau a întreprinderii de transport. Articolul 6 alineatul (2) se modifică pentru a oferi mai multe precizări cu privire la procedura administrativă care trebuie urmată de autoritatea competentă a statului membru de stabilire al întreprinderii de transport sau al managerului de transport care a comis o încălcare gravă a legislației naționale sau a normelor UE, cu scopul de a stabili dacă întreprinderea de transport sau managerul de transport respectiv și-a pierdut buna reputație. Un nou alineat (2a) înlocuiește fosta literă (b) de la articolul 6 alineatul (2); acesta prevede abilitarea Comisiei în vederea adoptării de acte delegate de stabilire a unor încălcări ale normelor Uniunii care pot antrena pierderea bunei reputații, în plus față de cele prevăzute în anexa IV. În acest context, se propune abilitarea Comisiei în vederea definirii gradelor de gravitate a încălcărilor, inclusiv în funcție de potențialul acestora de a denatura concurența (care se referă în special la normele privind cabotajul). Din cauza efectelor pe care le pot avea asupra concurenței, încălcările de natură să submineze condițiile de muncă ar trebui să fie tratate în același mod¹⁴.

Articolul 7 - Condiții referitoare la cerința privind capacitatea financiară

Se propune modificarea alineatului (1) pentru a se prevedea condiții precise, mai puțin stricte, pe care să le îndeplinească transportatorii care operează exclusiv cu vehicule utilitare ușoare. La alineatul (2), se propune clarificarea modalităților prin care întreprinderile își pot dovedi capacitatea financiară în absența conturilor anuale certificate, pentru a se permite evaluarea respectării acestui criteriu de către autoritățile responsabile cu aplicarea, în special pentru întreprinderile nou create care nu dispun încă de conturi certificate.

Articolul 13 - Procedura pentru suspendarea și retragerea autorizațiilor

Modificarea propusă a articolului 13 alineatul (1) litera (c) clarifică poziția autorităților competente în cazul în care întreprinderile nu mai îndeplinesc cerința privind capacitatea financiară. În termenul stabilit, întreprinderea trebuie să demonstreze că această cerință este din nou îndeplinită (și nu numai că va fi îndeplinită în viitor).

Articolul 14 - Declararea inaptitudinii managerului de transport

Se propune să se precizeze că, după ce a pierdut buna reputație, un manager de transport nu poate fi reabilitat de către autoritatea competentă în termen mai scurt de un an de la data pierderii bunei reputații [conform noului paragraf adăugat la alineatul (1)]. Se intenționează astfel evitarea discrepanțelor importante între statele membre cu privire la acest aspect.

Articolul 16 - Registre electronice naționale

¹⁴ Se menține posibilitatea Comisiei de a defini gradul de gravitate a încălcărilor și în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave.

La alineatul (2) se propune adăugarea unor informații care trebuie incluse în registrele electronice naționale. Acest element ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării normelor privind accesul la profesie.

Articolul 18 - Cooperarea administrativă între statele membre

Se propune adăugarea unor precizări suplimentare cu privire la termenii cooperării dintre statele membre. Se propune îndeosebi stabilirea unui interval de timp maxim în care statele membre trebuie să răspundă la solicitările fundamentate adresate de alte state membre, precum și a obligației statelor membre de a efectua inspecții cu privire la nerespectarea criteriilor privind stabilirea de către întreprinderile stabilite pe teritoriul lor, pe baza informațiilor furnizate de alte state membre.

Articolul 26 – Rapoarte

Se propune ca statele membre să aibă obligația de a raporta Comisiei informații privind activitățile transportatorilor care operează cu vehicule utilitare ușoare pe teritoriul lor [noul alineat (3)]. Noul alineat (4) din propunere prevede sarcina Comisiei de a prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului până la sfârșitul anului 2024 cu privire la prezența operatorilor de vehicule utilitare ușoare în transportul rutier național și internațional și, pe această bază, de a reevalua dacă este sau nu necesar să se propună măsuri suplimentare.

Anexa IV - Lista celor mai grave încălcări menționate la articolul 6 alineatul (2) litera (a)

Alineatul (1) litera (b) se modifică pentru a se asigura concordanța cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere¹⁵ și pentru a se elimina insecuritatea juridică cu privire la punerea sa în aplicare.

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 - Domeniul de aplicare

La alineatul (1) se adaugă un nou paragraf pentru a se clarifica faptul că transportul de containere goale sau de paleți neîncărcați este considerat ca fiind un transport contra cost în numele unui terț numai dacă face obiectul unui contract de transport între un destinatar și un expeditor.

Articolul 2 - Definiții

Punctul 6 se modifică pentru a se clarifica faptul că o operațiune de cabotaj poate implica mai multe puncte de încărcare, mai multe puncte de livrare sau mai multe puncte de încărcare și livrare.

Articolul 8 - Cabotajul - Principiu general

Se propun următoarele modificări:

La alineatul (2), se elimină numărul maxim de operațiuni de cabotaj care pot fi efectuate într-un stat membru gazdă după un transport internațional și se reduce, în același timp, numărul maxim de zile pentru efectuarea acestor operațiuni de cabotaj. Conform concluziilor evaluării impactului, datorită acestor modificări normele devin mai ușor de aplicat. La alineatul (3), se elimină cerința de a prezenta elemente justificative pentru fiecare operațiune de cabotaj, deoarece ea devine redundantă ca urmare a modificării alineatului (2). Noul alineat (4a) din propunere prevede obligația de a prezenta dovada respectării restricțiilor de cabotaj pe durata controlului rutier și, eventual, prin mijloace electronice, simplificându-se astfel procedurile și înlăturându-se insecuritatea juridică în ceea ce privește momentul prezentării dovezii.

¹⁵

A se vedea nota de subsol nr. 5.

Articolul 10 - Procedura de salvagardare

Se propune modificarea articolului 10 alineatul (3) pentru a se actualiza trimiterea la procedura relevantă a comitetului, în urma propunerii de eliminare a articolului 15.

Articolul 10a - Cabotajul - Sisteme de control

Se adaugă articolul 10a care prevede obligația statelor membre de a efectua un număr minim de controale ale respectării dispozițiilor privind cabotajul (adică 2 % dintre operațiunile de cabotaj începând cu 1 ianuarie 2020 și 3 % începând cu 1 ianuarie 2022). Articolul mai impune statelor membre să efectueze un număr minim de controale în trafic concertate pe an (3) pentru a verifica respectarea dispozițiilor privind cabotajul prevăzute de regulament.

Articolul 14a - Răspunderea

Se propune să se precizeze faptul că agenții de expediție fac obiectul unor sancțiuni dacă efectuează în cunoștință de cauză servicii de transport care presupun încălcarea dispozițiilor regulamentului.

Articolul 17 - Rapoarte

Se propune modificarea alineatelor (1) și (2), specificându-se data până la care statele membre trebuie să prezinte Comisiei un raport privind numărul de licențe comunitare, copii conforme și atestate de conducător auto eliberate în anul calendaristic anterior, respectiv până la data de 31 ianuarie a anului următor. Noul alineat (3) din propunere prevede obligația statelor membre de a raporta Comisiei numărul de controale de cabotaj efectuate în cursul anului precedent.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 European¹⁶,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁷,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Experiența dobândită în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009¹⁸ și (CE) nr. 1072/2009¹⁹ a demonstrat că normele prevăzute de aceste regulamente pot fi îmbunătățite în mai multe privințe.
- (2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită. Numărul acestor întreprinderi active în domeniul operațiunilor de transport atât la nivel național, cât și la nivel și internațional cunoaște o creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul transportatorilor care utilizează autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone prin intermediul unor norme comune și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, această dispoziție ar trebui eliminată, iar cerințele

¹⁶ JO C , , p. .

¹⁷ JO C , , p. .

¹⁸ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

¹⁹ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

referitoare la sediul real și stabil și la capacitatea financiară adecvată ar trebui să devină obligatorii.

- (3) În prezent, statele membre au dreptul de a impune ca accesul la ocupația de operator de transport rutier să depindă de respectarea unor cerințe suplimentare față de cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Această posibilitate nu s-a dovedit a fi necesară pentru a răspunde unor nevoi imperioase și a condus la existența unor discrepanțe în ceea ce privește accesul. Prin urmare, ea ar trebui eliminată.
- (4) Este necesar să se garanteze că operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru au o prezență reală și continuă în acel stat membru și își desfășoară activitatea din locul respectiv. Prin urmare, și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil.
- (5) În măsura în care accesul la profesie depinde de buna reputație a întreprinderii în cauză, sunt necesare clarificări legate de persoanele a căror conduită trebuie să fie luată în considerare, de procedurile administrative care trebuie urmate și de perioadele de așteptare în vederea reabilitării în urma pierderii bunei reputații de către managerii de transport.
- (6) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier de mărfuri, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (8) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piață, încălcările normelor Uniunii în acest domeniu ar trebui să fie luate în considerare pentru evaluarea bunei reputații a managerilor de transport și a întreprinderilor de transport. Competențele acordate Comisiei pentru a defini gradul de gravitate a încălcărilor ar trebui clarificate în consecință.
- (9) Autoritățile competente naționale identifică cu greu documentele care pot fi prezentate de către întreprinderile de transport pentru a-și dovedi capacitatea financiară, în special în lipsa conturilor anuale certificate. Normele privind dovezile necesare pentru demonstrarea capacității financiare ar trebui să fie clarificate.
- (10) Întreprinderile care desfășoară activități de operator de transport rutier de mărfuri 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 ar trebui să aibă un nivel minim de capacitate financiară, pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile respective sunt, în general, de dimensiuni limitate, cerințele aferente ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele aplicabile operatorilor care utilizează vehicule sau combinații de vehicule peste această limită.
- (11) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie cât mai complete cu putință, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea aplicării normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu suficientă asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția

operatorilor, numărul angajaților acestora, categoria de risc, precum și informațiile financiare de bază referitoare la aceștia ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.

- (12) Definiția celei mai grave încălcări referitoare la depășirea perioadei zilnice de conducere, astfel cum este prevăzută în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, nu corespunde dispoziției relevante în vigoare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰. Această inconsecvență creează incertitudine și permite practici divergente între autoritățile naționale, generând dificultăți în ceea ce privește asigurarea aplicării normelor în cauză. Definiția respectivă ar trebui, prin urmare, clarificată, pentru a se asigura coerența celor două regulamente.
- (13) Normele privind transportul național efectuat cu titlu temporar de către transportatori care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă („cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de pus în aplicare, menținând totodată, în linii mari, nivelul de liberalizare atins până în prezent.
- (14) În acest scop, dar și pentru a facilita controalele și a elimina incertitudinea, limitarea numărului de operațiuni de cabotaj ulterioare unui transport internațional ar trebui eliminată, iar numărul de zile disponibile pentru astfel de operațiuni ar trebui redus.
- (15) Mijloacele prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept astfel de mijloace, fapt care ar urma să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transportului și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și a dispozițiilor care vizează simplificarea procedurilor administrative.
- (16) Întreprinderile de transport sunt destinatele normelor privind transportul internațional și, ca atare, suportă consecințele oricărei încălcări săvârșite de către acestea. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată sancțiuni pentru expeditori și agenți de expediție în cazul în care aceștia contractează în cunoștință de cauză servicii de transport care presupun încălcarea dispozițiilor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.
- (17) În măsura în care prezentul regulament introduce un grad de armonizare în anumite domenii până în prezent nearmonizate de dreptul Uniunii, în special în ceea ce privește transportul cu vehicule utilitare ușoare și practicile de asigurare a aplicării normelor, obiectivele sale, și anume armonizarea condițiilor de concurență și asigurarea mai eficientă a aplicării normelor, nu pot fi realizate în mod suficient de către statele membre, ci pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, având în vedere natura obiectivelor urmărite, precum și caracterul transfrontalier al transportului rutier. În consecință, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității

²⁰ 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).

enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite.

- (18) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresele tehnice, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în vederea modificării anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pentru a completa acest regulament prin elaborarea unei liste a categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care, în plus față de cele prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pot determina pierderea bunei reputații, precum și în vederea modificării anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016²¹. În mod concret, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă în mod sistematic acces la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.
- (19) Prin urmare, este necesară modificarea în consecință a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

- (1) Articolul 1 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (4) se modifică după cum urmează:
- (i) litera (a) se elimină;
- (ii) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) întreprinderilor care efectuează exclusiv transporturi rutiere de persoane în scopuri necomerciale sau a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane.
- Orice transport rutier pentru care nu se primește o remunerație și care nu creează niciun fel de venituri, cum ar fi transportul de persoane în scopuri caritabile sau exclusiv pentru uz personal, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;”;
- (b) se adaugă următorul alineat (6):
- „(6). Articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și articolele 4, 6, 8, 9, 14, 19 și 21 nu se aplică întreprinderilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone.

²¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Cu toate acestea, statele membre au posibilitatea:

- (a) de a solicita acestor întreprinderi să aplice parțial sau integral dispozițiile menționate la primul paragraf;
 - (b) de a reduce limita menționată la primul paragraf pentru toate sau pentru o parte din categoriile de operațiuni de transport rutier.”;
- (2) La articolul 3, alineatul (2) se elimină.
- (3) Articolul 5 se modifică după cum urmează:
- (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) să aibă un sediu în incinta căruia își păstrează principalele documente de lucru, în special documentele comerciale, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă în scopul verificării respectării condițiilor prevăzute de prezentul regulament.”;
 - (b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) să își desfășoare efectiv și permanent activitățile administrative și comerciale cu echipamentele și instalațiile administrative corespunzătoare la sediul situat în statul membru respectiv.”;
 - (c) se adaugă următoarea literă (d):

„(d) să gestioneze operațiunile de transport efectuate cu vehiculele menționate la litera (b) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv.”;
 - (d) se adaugă următoarea literă (e):

„(e) să dețină active și să angajeze personal proporțional cu activitatea unității.”;
- (4) Articolul 6 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:
 - (i) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport și a directorilor executivi ai acesteia, a asociațiilor comanditați în cazul parteneriatelor, a altor reprezentanți legali și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport și ale directorilor executivi ai acesteia, ale asociațiilor comanditați în cazul parteneriatelor, ale altor reprezentanți legali și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.”;
 - (ii) la litera (a) de la al treilea paragraf, se adaugă următorul punct (vii):

„(vii) drept fiscal.”;
 - (iii) la litera (b) de la al treilea paragraf, se adaugă următoarele puncte (xi) și (xii):

„(xi) detașarea lucrătorilor;

(xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale.”;

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

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

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

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

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

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

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

„(2a). „Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 24, acte delegate de stabilire a listei categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, conform alineatului (1) al treilea paragraf litera (b), care, pe lângă cele prevăzute în anexa IV, pot duce la pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în sensul articolului 12 alineatul (1).

În acest scop, Comisia:

(a) stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;

(b) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave și de a

denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;

(c) prevede frecvența începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luându-se în considerare numărul de conducători auto utilizați în cadrul activităților de transport gestionate de managerul de transport.”;

(5) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat. Întreprinderile care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.”;

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

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

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

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

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

(8) La articolul 12 alineatul (2), al doilea paragraf se elimină.

(9) La articolul 13 alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă este din nou îndeplinită în mod permanent.”;

(10) La articolul 14 alineatul (1) se adaugă un al doilea paragraf, după cum urmează:

„Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații.”;

(11) Articolul 16 se modifică după cum urmează:

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

(i) se adaugă literele (g), (h), (i) și (j), după cum urmează:

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

(h) numărul de angajați;

(i) totalul activelor, datoriilor, capitalurilor proprii și cifrei de afaceri în cursul ultimilor doi ani;

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

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

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

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

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

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

(c) alineatul (7) se elimină;

(12) 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 aplicarea prezentului regulament. Statele membre informează Comisia cu privire la denumirile și adresele punctelor lor de contact naționale până la 31 decembrie 2018. Comisia întocmește o listă a tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre. Statele membre comunică de îndată Comisiei orice modificare a punctelor de contact.

(2) Un stat membru care primește notificarea unei încălcări grave care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni într-un alt stat membru în ultimii doi ani înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

(3) Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și, atunci când este necesar, efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți

pe teritoriul lor. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre trebuie să fie fundamentate. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibila nerespectare a articolului 3 alineatul (1) litera (a).

(4) În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este insuficient fundamentată, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de zece zile lucrătoare. Statul membru solicitant furnizează elemente suplimentare care să fundamenteze solicitarea. Dacă acest lucru nu este posibil, solicitarea poate fi respinsă de către statul membru.

(5) În cazul în care este dificil sau chiar imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză informează în acest sens statul membru solicitant în termen de zece zile lucrătoare, oferind justificări. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare.

(6) Ca răspuns la solicitările prezentate în conformitate cu alineatul (3), statele membre furnizează informațiile solicitate și efectuează controalele, inspecțiile și investigațiile necesare în termen de douăzeci și cinci de zile lucrătoare de la primirea solicitării, cu excepția cazului în care au informat statul membru solicitant că solicitarea este insuficient fundamentată sau că există o imposibilitate sau anumite dificultăți, conform alineatelor (4) și (5).

(7). Statele membre se asigură că informațiile care le sunt transmise în conformitate cu prezentul articol sunt utilizate numai în scopul (scopurile) pentru care au fost solicitate.

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

(9). O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile relevante din dreptul național și din dreptul Uniunii pentru a cerceta și a preveni presupusele încălcări ale prezentului regulament.”;

(13) Articolul 24 se elimină.

(14) Se introduce următorul articol 24a:

„Articolul 24 a

Exercitarea delegării

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

(2) Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 6 alineatul (2) și la articolul 8 alineatul (9), se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament (de modificare)].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (2) și la articolul 8 alineatul (9) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de

competențe specificate în decizia respectivă. Aceasta produce efecte din ziua care urmează datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016*.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (2) și al 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, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”;

(15) La articolul 25, alineatul (3) se elimină.

(16) La articolul 26 se adaugă următoarele alineate (3), (4) și (5):

„(3) În fiecare an, statele membre întocmesc un raport privind utilizarea pe teritoriul lor a autovehiculelor a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau a combinațiilor de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și îl transmit Comisiei până cel târziu la data de 30 iunie a anului care urmează după încheierea perioadei de raportare. Acest raport include următoarele:

(a) numărul de autorizații acordate operatorilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;

(b) numărul de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone înmatriculate într-un stat membru în fiecare an calendaristic;

(c) numărul total de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone înmatriculate în statul membru începând cu data de 31 decembrie a fiecărui an;

(d) cota estimată a autovehiculelor a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau a combinațiilor de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone în activitatea generală de transport rutier a tuturor autovehiculelor înmatriculate în statul membru, defalcată pe operațiuni naționale, internaționale și operațiuni de cabotaj.

(4). Pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3), precum și a altor elemente, până cel târziu la 31 decembrie 2024 Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la evoluția numărului total de autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau de combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone implicate în

operațiuni de transport rutier naționale și internaționale. Pe baza acestui raport, Comisia reevaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

(5) În fiecare an, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 alineatele (3) și (4), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.”.

(17) În anexa IV, la punctul 1, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

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

Articolul 2

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

(1) La articolul 1 alineatul (1) se adaugă următorul paragraf:

„Transportul de containere goale sau de paleți neîncărcați este considerat transport de mărfuri contra cost în numele unui terț ori de câte ori face obiectul unui contract de transport.”;

(2) Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. „operațiuni de cabotaj” înseamnă transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, care implică transportul de la preluarea mărfurilor de la unul sau de la mai multe puncte de încărcare până la livrarea lor la unul sau la mai multe puncte de livrare, după cum se specifică în scrisoarea de trăsură.”.

(3) Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este abilitată să adopte, în conformitate cu articolul 14b, acte delegate de modificare a prezentului regulament, în vederea adaptării perioadei maxime de valabilitate a licenței comunitare în funcție de evoluțiile pieței.”;

(b) la alineatul (4), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

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

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

(5) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Odată livrate mărfurile transportate în cursul unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță într-un stat membru gazdă, operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se

permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiși vehicul, operațiuni de cabotaj în statul membru gazdă sau în state membre învecinate. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare are loc în termen de 5 zile de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.”;

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

„Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent.”;

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

„(4a) Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere, în cursul controlului în trafic. Ele pot fi prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi e-CMR*. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate furniza dovezile menționate la alineatul (3).

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

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

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

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

(7) Se introduce următorul articol 10a:

„Articolul 10a

Controale

(1) Fiecare stat membru organizează controale astfel încât, începând cu 1 ianuarie 2020, în fiecare an calendaristic să fie controlate cel puțin 2 % din totalul operațiunilor de cabotaj efectuate pe teritoriul lor. Statele membre măresc procentajul la cel puțin 3 % începând cu 1 ianuarie 2022. Baza de calcul pentru stabilirea procentajului este reprezentată de totalul activităților de

cabotaj dintr-un stat membru exprimate în tone-kilometri în anul t-2, conform datelor raportate de Eurostat.

(2) Statele membre vizează acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând riscuri mai mari de a încălca dispozițiile aplicabile lor, prevăzute în prezentul capitol. În acest scop, în cadrul sistemului de clasificare a riscurilor instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului*** și extins în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului****, statele membre tratează riscul de producere a unor astfel de încălcări ca pe un risc de sine stătător.

(3) Statele membre întreprind, cel puțin de trei ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

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

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

(8) Se introduc următoarele articole 14a și 14b:

„Articolul 14a

Răspunderea

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

Articolul 14b

Exercitarea delegării

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

(2) Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 4 alineatele (2) și (4) și la articolul 5 alineatul (4), se conferă Comisiei pentru o perioadă de

timp nedeterminată, începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament (de modificare)].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatele (2) și (4) și la articolul 5 alineatul (4) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Aceasta produce efecte din ziua care urmează datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunuia dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legislație din 13 aprilie 2016.*****

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatele (2) și (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, înainte expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*****JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”;

(9) Articolul 15 se elimină.

(10) Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Raportare

(1) Până cel târziu la data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre informează Comisia asupra numărului de operatori de transport rutier de mărfuri care dețin licențe comunitare începând cu data de 31 decembrie a anului anterior și asupra numărului de copii conforme corespunzătoare vehiculelor aflate în circulație la acea dată.

(2) Până cel târziu la data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în anul calendaristic anterior, precum și asupra numărului total de atestate de conducător auto începând cu data de 31 decembrie a anului calendaristic precedent.

(3) Până cel târziu la data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de controale de cabotaj efectuate în cursul anului calendaristic precedent în conformitate cu articolul 10a. Aceste informații includ numărul de vehicule controlate și numărul de tone-kilometri care au făcut obiectul controalelor.”.

Articolul 3

Revizuirea

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

Articolul 4

Intrarea în vigoare

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

Prezentul regulament se aplică de la [xx].

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele