

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

C 149



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 63

5 mai 2020

Cuprins

III Acte pregătitoare

Consiliu

2020/C 149/01	Poziția în primă lectură (UE) nr. 4/2020 a Consiliului în vederea adoptării Directivei Parlamentului European și a Consiliului 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	
	Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020	1
2020/C 149/02	Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 4/2020 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului 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	18

RO

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ (UE) nr. 4/2020 A CONSILIULUI

în vederea adoptării Directivei Parlamentului European și a Consiliului 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

Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020

(2020/C 149/01)

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 disproporționate 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.

⁽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. Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din ...

- (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.
- (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, acestea 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.

⁽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).

- (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, 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 necoordonate 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

⁽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).

⁽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).

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 întârzieri 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.
- (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 operatorii 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⁾.

⁽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).

- (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.
- (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 Regulamentele (UE) 2016/679 și (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.

⁽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).

⁽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).

- (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 aliniate 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 directe 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, în vederea încurajării coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control și în vederea facilitării dialogului 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 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.

⁽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.

- (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 ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive],

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.
- (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 ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive], 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.

⁽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).

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 ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive], 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.

⁽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).

(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;
 - (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 remunerarea 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.

⁽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).

(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 ... [*șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive*], 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.

(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 conexe. 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). Respectivele 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 [10 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], 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 ... [data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. 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, înainte 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 noapte, 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/... a Parlamentului European și a Consiliului din ... 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 ..., ..., p.”

*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 ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive], 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 ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive].

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 ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

...

Pentru Consiliu
Președintele

...

CONSILIU

Expunere de motive a Consiliului: Poziția în primă lectură (UE) nr. 4/2020 a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului 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

(2020/C 149/02)

I. INTRODUCERE

1. La 31 mai 2017, Comisia Europeană a adoptat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.
2. Această propunere a fost prezentată în cadrul pachetului privind mobilitatea I, iar procedura legislativă a fost organizată împreună cu alte două propuneri legislative, una privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și la piața transportului rutier de mărfuri și una privind duratele de conducere, normele privind repausul și tahografele.
3. Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a convenit asupra unei abordări generale la 3 decembrie 2018 ⁽¹⁾.
4. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 4 aprilie 2019.
5. Între octombrie și decembrie 2019, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 11 decembrie 2019, negociatorii au convenit asupra unui text de compromis, care a fost ulterior aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 20 decembrie 2019 ⁽²⁾.
6. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a confirmat acordul politic la 21 ianuarie 2020, iar Consiliul l-a confirmat la 20 februarie 2020 ⁽³⁾.
7. În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018 și de cel al Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018.
8. În lumina acordului respectiv și în urma reviziei efectuate de experții juriști-lingviști, Consiliul, utilizând procedura scrisă, a adoptat la 7 aprilie 2020 poziția sa în primă lectură, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

II. OBIECTIV

9. Obiectivul general al propunerii este, pe de o parte, asigurarea unor condiții de muncă decente și a unei protecții sociale adecvate pentru conducătorii auto și, pe de altă parte, clarificarea, armonizarea și reducerea cerințelor administrative impuse operatorilor, astfel încât să li se permită să furnizeze servicii într-un mediu de concurență loială.
10. Propunerea răspunde, de asemenea, necesității, exprimată în cursul revizuirii Directivei privind detașarea lucrătorilor prin intermediul Directivei (UE) 2018/957, de a stabili norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier.

⁽¹⁾ Doc. ST 15084/18.

⁽²⁾ Doc. ST 15083/19.

⁽³⁾ Doc. 5424/20 + ADD 1-4.

III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI

A. *Considerații generale*

11. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord în etapa poziției Consiliului în primă lectură. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns între cei doi colegiutori.

B. *Aspecte esențiale legate de politici*

12. Compromisul reflectat în poziția Consiliului în primă lectură cuprinde următoarele elemente-cheie:

(a) **Derogările de la regimul detașării pentru lucrătorii din transportul rutier internațional**

13. Două elemente-cheie ale poziției Consiliului se referă la introducerea unei derogări de la normele generale privind detașarea lucrătorilor din cauza gradului ridicat de mobilitate și a domeniului, respectiv la întinderea derogării respective. Propunerea Comisiei identificase drept criteriu decisiv durata prezenței unui conducător auto într-un alt stat membru, în timp ce atât Parlamentul, cât și Consiliul au preferat să facă distincția în funcție de natura transportului efectuat. În ceea ce privește întinderea derogării, propunerea Comisiei a favorizat o derogare limitată la două elemente ale normelor naționale aplicabile lucrătorilor detașați (*), în timp ce atât Parlamentul, cât și Consiliul au preferat o derogare totală de la dispozițiile materiale și procedurale privind detașarea.
14. Textul Consiliului [articolul 1 alineatele (1)-(7)] corespunde în mare măsură poziției Parlamentului [amendamentele 765, 787-789, 791, 792, 837 (parțial), 838-842]. În special, Consiliul a acceptat limitarea derogării la situația în care există un contract de servicii între angajatorul care trimite conducătorul auto și o parte care își desfășoară activitatea în statul membru gazdă [articolul 1 alineatul (2)]; operațiunile pe cont propriu nereglementate de contracte de servicii nu sunt, așadar, excluse.
15. În ceea ce privește activitățile scutite de normele privind detașarea lucrătorilor, acestea cuprind, în special, „operațiunile de transport bilateral” [articolul 1 alineatele (3) și (4)], atât în materie de transport de mărfuri, cât și de transport de persoane, și implică o flexibilitate foarte limitată pentru opririle suplimentare legate de transport. Gradul ridicat de mobilitate care justifică o derogare este astfel caracterizat prin faptul că conducătorul auto se deplasează între statul membru în care este stabilită societatea conducătorului auto și un alt stat membru sau o țară terță. În scop de control, flexibilitatea limitată pentru opririle suplimentare legate de transport depinde de înregistrarea, la bordul vehiculului, a trecerilor frontierei, și într-o etapă ulterioară înregistrându-se, de asemenea, activitatea de încărcare și descărcare.
16. În consecință, realizarea de activități de transport într-un alt stat membru (cabotaj) este caracterizată drept situație în care conducătorul auto este detașat [articolul 1 alineatul (7)].
17. În scop de clarificare, în compromis se afirmă că un conducător auto care tranzitează alt stat membru nu este un lucrător detașat. Pentru operațiunile de transport combinat, segmentul rutier al călătoriei este analizat separat, urmând logica activității scutite [articolul 1 alineatele (5) și (6)].

(b) **Transparența în ceea ce privește condițiile de muncă și de încadrare în muncă**

18. Consiliul a acceptat solicitarea Parlamentului referitoare la o regulă specială privind obligația statului membru gazdă de a asigura transparență în ceea ce privește condițiile de muncă și de încadrare în muncă aplicabile pe teritoriul său, inclusiv cele stabilite prin anumite convenții colective [articolul 1 alineatul (9)]. Prin urmare, amendamentele 794 și 837 (punctul 2f) se mențin în formă reformulată în textul Consiliului.

(*) Concediul anual plătit minim și nivelurile minime ale salariului/remunerației.

(c) **Operatorii din țări terțe**

19. Atât Parlamentul, cât și Consiliul au considerat că o consolidare a normelor privind detașarea pentru conducătorii auto din UE nu ar trebui să conducă la un avantaj competitiv pentru operatorii din țări terțe care au acces la piața de transport rutier a UE. Consiliul a acceptat includerea acestui aspect în *lex specialis* [articolul 1 alineatul (10)], susținut de o serie de considerente (numerele 15-17) care explică instrumentele disponibile. Prin urmare, amendamentele 829 și 837 (punctul 2g) au fost păstrate parțial.

d) **Cerințele administrative privind detașarea, controlul și asigurarea respectării legislației**

20. Textul Consiliului se bazează pe propunerea Comisiei în ceea ce privește o listă închisă și, în comparație cu Directiva 2014/67/UE, o listă scurtată a cerințelor administrative care însoțesc detașarea conducătorilor auto [articolul 1 alineatul (11)]. În acord cu poziția Parlamentului și cu sprijinul Comisiei, operatorii de transport vor putea și vor fi obligați să utilizeze Sistemul de informare al pieței interne (IMI) al Comisiei pentru transmiterea declarațiilor de detașare și a informațiilor solicitate. Această procedură armonizată va face ca sistemele naționale de informații de sine stătătoare să fie redundante. În ceea ce privește informațiile care urmează să fie stocate în declarația de detașare, textul Consiliului se bazează pe propunerea Comisiei și adaugă câteva elemente solicitate de Parlament.
21. Dispozițiile privind controlul mențin structura din propunerea Comisiei, conform căreia se face o distincție între controlul în trafic și controlul după detașare. În acord cu poziția Parlamentului, Consiliul nu a urmărit ideea unor documente suplimentare la bord cu privire la contractul de muncă al conducătorului auto și fișele sale de salariu. Totuși, aceste informații pot fi solicitate direct operatorului de transport, după detașare. Această fază de control ulterioară detașării, în care statul membru gazdă poate implica statul membru de stabilire, este dezvoltată suplimentar în textul Consiliului pentru a ține seama și de amendamentele Parlamentului. În special, sistemul IMI va fi instrumentul central de comunicare pentru operatorul de transport, iar un stat membru are ocazia să implice parteneri sociali.
22. Consiliul a acceptat includerea în directivă a unei obligații a statelor membre de a stabili sancțiuni în cazul unor norme care încalcă *lex specialis* și de a sancționa actorii din lanțul logistic în cazul în care aceștia cunosc sau ar trebui să cunoască încălcările (articolul 5). În sfârșit, Consiliul a acceptat, de asemenea, o dispoziție privind „asigurarea inteligentă a aplicării normelor”, care obligă statele membre să includă controlul normelor privind detașarea lucrătorilor în cadrul unei strategii generale de control (articolul 6).
23. Pe scurt, amendamentele 838-847, 850, 853-855, 857, 862 și 864 au fost păstrate în parte, fiind scurtate sau reformulate, iar amendamentele 848, 849 și 852 nu au fost păstrate.

(e) **Includerea Directivei 2002/15/CE în standardele de asigurare a respectării legislației sociale**

24. Directiva 2002/15/CE completează Regulamentul privind timpul de conducere, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto din sectorul transporturilor ⁽³⁾, de exemplu prin limitarea timpului de lucru total săptămânal al conducătorilor auto și limitarea muncii de noapte.
25. Directiva 2006/22/CE a introdus standarde ale Uniunii pentru controlul și asigurarea respectării normelor privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus și ale normelor privind tahografele. Cu toate acestea, a exclus Directiva 2002/15/CE din domeniul său de aplicare. Poziția Consiliului acceptă acum includerea acestei directive în standardele de control, în acord cu propunerea Comisiei și cu poziția Parlamentului.

⁽³⁾ 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).

26. Includerea respectivă se referă la mai multe aspecte: sistemele naționale de control, numărul minim de controale și de raportări ale rezultatelor [articolul 2 alineatele (1), (3), (3a) și 4, anexa I la directiva modificată], realizarea de controale la sedii ca urmare a unor încălcări grave [articolul 6 alineatul (1) din directiva modificată], sistemele naționale de clasificare în funcție de gradul de risc [articolul 9 alineatul (1) din directiva modificată] și schimbul de informații [articolul 7 alineatul (1) litera (d) și articolul 8 din directiva modificată]. Având în vedere domeniul de aplicare amplu al Directivei privind timpul de lucru, poziția Consiliului preferă o abordare bazată pe riscuri în ceea ce privește direcționarea controalelor în locul unui obiectiv cantitativ minim [articolul 2 alineatul (3a) din directiva modificată]. Prin urmare, amendamentele 806 și 835 au fost păstrate, fiind reformulate, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul amendamentului 810.

(f) Cooperarea administrativă în materie de asigurare a respectării legislației

27. Normele privind cooperarea administrativă sunt modificate pentru a le deosebi mai bine de schimbul de informații în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1071/2009, care este efectuat deja cu ajutorul unui sistem electronic specific. Pentru restul ocaziilor, textul Consiliului prevede utilizarea sistemului IMI și stabilește termene de răspuns pentru autoritățile naționale. Prin urmare, amendamentele 812-814 și 816-818 au fost păstrate, fiind reformulate parțial, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul amendamentelor 815 și 819.

(g) Standardele revizuite în materie de asigurare a respectării legislației sociale

28. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc, pe lângă faptul că este extins la normele naționale în temeiul Directivei privind timpul de lucru, suferă două modificări mai importante (articolul 9 din directiva modificată): în primul rând, Comisia va introduce o formulă comună pentru clasificarea în funcție de gradul de risc al unei întreprinderi și, în al doilea rând, informațiile naționale privind clasificarea în funcție de gradul de risc vor fi puse la dispoziția autorităților de control din întreaga UE, inclusiv în contextul efectuării de controale în trafic. Prin urmare, amendamentele 821, 824 și 825 au fost acceptate parțial ca soluție de compromis.
29. Consiliul acceptă că statele membre se străduiesc să extindă controalele concertate la controalele la sediul întreprinderii, găsind un compromis cu privire la o cerere conexasă a Parlamentului (articolul 5 din directiva modificată, amendamentul 809). Rolul viitor al Autorității Europene a Muncii este, de asemenea, evidențiat, în conformitate cu mandatul acordat acestui nou organism creat în 2019 (considerentul 29).
30. Textul Consiliului acceptă propunerea Comisiei și parțial amendamentul 826 al Parlamentului privind elaborarea unei abordări comune în ceea ce privește controlul „altei munci” care se adaugă timpului de lucru al conducătorilor auto atunci când aceștia nu conduc și, în același timp, privind eliminarea cerinței privind formularele suplimentare de atestare [articolul 11 alineatul (3) din directiva modificată].

(h) Conferirea de competențe Comisiei

31. A fost necesar să se ajungă la un compromis și cu privire la alegerea procedurilor care conferă Comisiei competențe de a adopta acte juridice, compromis obținut în toate dosarele negociate în paralel. Textul Consiliului conține două conferiri de competențe pentru acte delegate în ceea ce privește actualizarea anexelor la directiva modificată și trei noi conferiri de competențe pentru acte de punere în aplicare, și anume privind o formulă comună pentru clasificarea în funcție de gradul de risc, privind o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlarea perioadelor aferente „altei munci” și privind elaborarea funcțiilor instrumentului de comunicare IMI care urmează să fie utilizat pentru declarațiile de detașare.

(i) Transpunere și prima evaluare a politicilor

32. Cei doi legiuitori și-au actualizat pozițiile cu privire la termenul de transpunere. În urma unei abordări ambițioase legate de disponibilitatea noului instrument de comunicare IMI, statele membre trebuie să transpună directiva în termen de 18 luni de la intrarea în vigoare (articolul 9). Pentru sfârșitul anului 2025 este programată o evaluare de către Comisie a punerii în aplicare a directivei, în special a dispozițiilor speciale privind conducătorii auto detașați (articolul 7).

(j) **Alte elemente ale poziției Consiliului**

33. Următoarele elemente adăugate de Consiliu în propunerea Comisiei au fost reținute în textul final al poziției Consiliului:
- (a) o clarificare a faptului că prezențele întrerupte ale unui conducător auto într-un stat membru gazdă nu se însumează unei situații de detașare pe termen lung [articolul 1 alineatul (8)];
 - (b) o dispoziție privind abordarea bazată pe controale în cazul în care un conducător auto nu deține o declarație de detașare, ceea ce înseamnă că conducătorul auto poate utiliza o derogare de la normele privind detașarea [articolul 1 alineatul (11) ultimul paragraf].
34. Consiliul a acceptat, în totalitate sau de principiu, următoarele alte amendamente ale Parlamentului la propunerea Comisiei:
- (a) garanțiile care au drept scop controale în trafic eficiente și fără întârzieri nejustificate pentru conducătorul auto prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din directiva modificată și la articolul 1 alineatul (15) (amendamentele 807 și 859);
 - (b) o obligație generală pentru statele membre de a coopera prevăzută la articolul 1 alineatul (16) (amendamentul 860) și o obligație pentru statele membre și pentru angajatori de a oferi educație și formare autorităților de control și conducătorilor auto, prevăzută la articolul 8 (amendamentul 867);
 - (c) îmbunătățiri de redactare prin actualizarea trimiterilor caduce (amendamentele 811, 821-823, 827, 828, 832-834).

IV. **CONCLUZIE**

35. Poziția Consiliului în primă lectură reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat de scrisoarea adresată de președintele Comisiei TRAN a Parlamentului European președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți (23 ianuarie 2020). În respectiva scrisoare, președintele Comisiei TRAN a menționat că va recomanda membrilor Comisiei TRAN și, ulterior, plenului, să accepte fără amendamente, în cadrul celei de a doua lecturi a Parlamentului European, poziția în primă lectură a Consiliului, sub rezerva verificării de către experții juriști-lingviști ai ambelor instituții.
36. Prin urmare, Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă un rezultat echilibrat și că, odată adoptate, normele sectoriale privind detașarea conducătorilor auto vor îmbunătăți condițiile de muncă, garantând, în același timp, libertatea de a furniza servicii de transport transfrontalier, iar modificările aduse Directivei privind cerințele de control vor face ca asigurarea respectării legislației și controlul să fie mai cuprinzătoare, mai eficiente și mai bine coordonate.
-

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO