



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Strasbourg, 24 aprilie 2024
(OR. en)**

**2023/0155(COD)
LEX 2331**

**PE-CONS 30/1/24
REV 1**

**TRANS 67
SOC 102
CODEC 464**

REGULAMENT

**AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
DE MODIFICARE A REGULAMENTULUI (CE) NR. 561/2006 ÎN CEEA CE PRIVEȘTE
CERINȚELE MINIME PRIVIND PAUZELE MINIME ȘI PERIOADELE DE REPAUS ZILNIC
ȘI SĂPTĂMÂNAL ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI OCAZIONAL DE CĂLĂTORI
ȘI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE COMPETENȚA STATELOR MEMBRE DE A APLICA
SANȚIUNI ÎN CAZUL ÎNCĂLCĂRILOR REGULAMENTULUI (UE) NR. 165/2014
SĂVÂRȘITE ÎNTR-UN ALT STAT MEMBRU SAU ÎNTR-O ȚARĂ TERȚĂ**

REGULAMENTUL (UE) 2024/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 aprilie 2024

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006
în ceea ce privește cerințele minime privind pauzele minime
și perioadele de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători
și în ceea ce privește competența statelor membre
de a aplica sancțiuni în cazul încălcărilor Regulamentului (UE) nr. 165/2014
săvârșite într-un alt stat membru sau într-o țară terță

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C, C/2023/882, 08.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Poziția Parlamentului European din 13 martie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 12 aprilie 2024.

întrucât:

- (1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier eficient, sigur și responsabil din punct de vedere social, în scopul asigurării nediscriminării și al atragerii de lucrători calificați. Prin urmare, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, proporționale, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat, și puse în aplicare în mod efectiv și coerent în întreaga Uniune.
- (2) Normele privind duratele maxime de conducere zilnice și săptămânale, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului³ se aplică operatorilor de transport rutier și conducătorilor auto ai acestora, indiferent dacă aceștia sunt implicați în transportul de călători sau de mărfuri ori dacă, în ceea ce privește transportul de călători, transportul este regulat sau ocazional.

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).

- (3) Particularitățile sectorului transportului rutier ocazional de călători nu sunt aceleași cu cele ale sectorului transportului rutier de mărfuri sau ale sectorului transportului rutier regulat de călători. Transportul rutier ocazional de călători se caracterizează printr-un caracter sezonier pronunțat și prin durate diferite de timp petrecute la volan, precum și prin distanțe de conducere variate, care depind de activitățile turistice desfășurate de călători. În acest sector este necesar să se dea curs nevoilor călătorilor, precum cererile neprogramate și spontane de opriri suplimentare și schimbări de traseu sau modificări de orar, atunci când este posibil. Transportul rutier ocazional de călători implică, în general, o durată de conducere mai scurtă comparativ cu transportul de mărfuri sau cu serviciile regulate de transport cu autobuzul. În plus, șoferii dorm, de obicei, în hoteluri și rareori conduc noaptea. Pe de altă parte, pe durata timpului de lucru, conducătorii auto pot fi supuși unor activități suplimentare, care rezultă adesea din interacțiunile cu călătorii.
- (4) Evaluarea *ex post* a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a concluzionat că unele dintre normele uniforme referitoare la pauzele minime și perioadele de repaus nu corespund specificului serviciilor ocazionale de transport rutier de călători. Evaluările ulterioare efectuate de Comisie în acest sens au arătat că unele dintre cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006 referitoare la pauze și la perioadele de repaus zilnic și săptămânal nu sunt adecvate și practice pentru conducătorii auto și operatorii care prestează servicii de transport rutier ocazional de călători, întrucât au un impact negativ asupra capacității de a organiza servicii ocazionale eficiente și de înaltă calitate de transport de călători, asupra condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și, în consecință, asupra siguranței rutiere.

- (5) Prin urmare, este necesar să se adapteze cerințele cu privire la pauzele și perioadele de repaus minime pentru a corespunde cerințelor specifice ale serviciilor ocazionale de transport rutier de călători. De asemenea, este necesar să se alinieze normele aplicabile serviciilor ocazionale de transport rutier de călători național și internațional.
- (6) Normele mai flexibile privind programarea pauzelor și a perioadelor de repaus zilnice ale conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de călători nu ar trebui să pericliteze în niciun fel siguranța conducătorilor auto sau siguranța rutieră, să crească nivelul de oboseală a conducătorilor auto sau să conducă la o deteriorare a condițiilor de muncă. Prin urmare, o astfel de flexibilitate nu ar trebui să genereze modificări ale normelor actuale privind numărul total de pauze minime, duratele maxime de conducere zilnice sau săptămânale, durata maximă de conducere de două săptămâni și timpul maxim de lucru în conformitate cu legislația aplicabilă, inclusiv Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴.

⁴ 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).

- (7) Pentru a se asigura o definiție uniformă a serviciilor ocazionale de transport de călători, este necesar să se clarifice faptul că definiția prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁵ vizează atât serviciile naționale, cât și cele internaționale. De asemenea, este necesar să se actualizeze definiția serviciilor regulate de transport de călători pentru a face trimitere la Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, care a abrogat Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului⁶.
- (8) O mai mare flexibilitate în programarea pauzelor pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de călători nu ar trebui să provoace în niciun fel mai multă oboseală sau stres pentru conducătorii auto. Ar trebui să se asigure faptul că conducătorii auto fac pauze cu durata minimă necesară pentru a le permite să se odihnească în mod corespunzător și suficient. Prin urmare, este necesar să se stabilească o durată minimă pentru fiecare pauză. Conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de călători ar trebui să li se permită să își împartă pauza obligatorie în două pauze separate de cel puțin 15 minute fiecare, respectând totodată durata totală minimă impusă de pauză de 45 de minute. Cu toate acestea, o mai mare flexibilitate în programarea respectivelor pauze nu ar trebui să îi împiedice pe conducătorii auto să facă pauze mai lungi decât durata minimă necesară sau să facă pauze suplimentare.

⁵ 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).

⁶ Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul (JO L 74, 20.3.1992, p. 1).

- (9) Pentru a se asigura că această flexibilitate sporită în ceea ce privește programarea perioadelor de repaus ale conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de călători nu este utilizată în mod abuziv, este esențial să se delimiteze în mod clar domeniul de aplicare al acestei flexibilități. Prin urmare, conducătorii auto ar trebui să poată amâna începerea perioadelor lor de repaus zilnic cu maximum o oră, în cazurile în care perioada de conducere pentru ziua respectivă nu a depășit șapte ore, și ar trebui să poată amâna începerea perioadelor lor de repaus zilnic numai atunci când prestează servicii ocazionale unice de transport de călători de șase zile sau mai mult. O astfel de flexibilitate ar trebui să fie limitată și mai mult, astfel încât respectiva derogare de la normele privind perioadele de repaus să poată fi utilizată doar o singură dată pe durata călătoriei sau de două ori în cazul serviciilor ocazionale unice de transport de călători de opt zile sau mai mult. Utilizarea respectivei derogări nu afectează ultima dată de începere a unei perioade de repaus săptămânal. În vederea unei asigurări eficace și eficiente a respectării normelor, până când va fi disponibilă o foaie de parcurs digitală, ar trebui utilizată, pe lângă înregistrările tahografului, o copie a foii de parcurs pe suport de hârtie sau în format electronic.
- (10) Verificările de către autoritățile naționale competente privind respectarea dispozițiilor prezentului regulament în ceea ce privește pauzele și perioadele de repaus vor fi sprijinite, după caz, de Autoritatea Europeană a Muncii (ELA).

- (11) Limitarea posibilității de a amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore exclusiv pentru serviciile ocazionale de transport internațional de călători are un impact negativ în ceea ce privește tratamentul egal și concurența loială și nederaturată între operatori, în special între întreprinderile mici și mijlocii. Serviciile ocazionale de transport intern de călători ar putea, de asemenea, să își furnizeze serviciile în aceleași condiții ca serviciile de transport internațional ocazional de călători în termeni de distanță parcursă, durată a călătoriei sau servicii prestate călătorilor. Prin urmare, serviciile ocazionale de transport intern de călători ar trebui să beneficieze, de asemenea, de o astfel de posibilitate de amânare a perioadelor de repaus săptămânal.
- (12) Pentru a facilita asigurarea respectării normelor, conducătorii auto ar trebui să dețină la bordul vehiculului, pe întreaga durată a călătoriei, o „foaie de parcurs”, care să conțină informații esențiale despre călătorie. O astfel de foaie de parcurs este deja utilizată pentru serviciile de transport internațional ocazional de călători în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1073/2009. În conformitate cu dispozițiile din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁷ privind păstrarea înregistrărilor manuale, conducătorii auto ar trebui, de asemenea, să dețină la bord copii pe suport de hârtie sau în format electronic ale foilor de parcurs care vizează serviciile de transport ocazional de călători efectuat în ultimele 28 de zile și, începând cu 31 decembrie 2024, în ultimele 56 de zile.
- (13) Pentru a îmbunătăți eficacitatea și eficiența asigurării respectării normelor, ar trebui stabilite măsuri și cerințe de control valorificând pe deplin instrumentele digitale. Comisia ar trebui să evalueze ce măsuri sunt adecvate pentru digitalizarea foi de parcurs.

⁷ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind 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).

- (14) Pentru a asigura servicii de transport ocazional de călători eficiente și de înaltă calitate, precum și condiții bune de muncă și de conducere pentru conducătorii auto, Comisia ar trebui să evalueze asigurarea respectării normelor aplicabile serviciilor de transport ocazional de călători și efectul acestora asupra condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și asupra atractivității sectorului. Comisia ar trebui, în special, să monitorizeze utilizarea derogărilor introduse prin prezentul regulament, evaluând dacă timpul de conducere total acumulat în perioada care face obiectul unei derogări este excesiv, dacă contribuie la oboseala și stresul conducătorului auto, sau dacă afectează siguranța rutieră.
- (15) Regulamentul (CE) nr. 561/2006 impune statelor membre să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării regulamentului respectiv și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și să se asigure că respectivele norme sunt puse în aplicare. În hotărârea sa din 9 septembrie 2021 în cauza C-906/19⁸, Curtea de Justiție a clarificat faptul că statele membre sunt împiedicate să aplice o sancțiune după ce au depistat o încălcare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 care a fost săvârșită pe teritoriul unui alt stat membru și pentru care nu a fost încă aplicată o sancțiune. Curtea de Justiție a recunoscut că, în măsura în care acest aspect al normelor Uniunii în vigoare ar putea avea efecte negative asupra condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și asupra siguranței rutiere, revine legiuitorului Uniunii sarcina de a decide o eventuală modificare. Având în vedere că încălcări ale Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 au loc adesea simultan și că scopul Regulamentului (UE) nr. 165/2014 este de a asigura respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006, este oportun să se poată aplica sancțiuni unei întreprinderi sau unui conducător auto pentru încălcări ale ambelor regulamente, atunci când astfel de încălcări sunt depistate pe teritoriul unui stat membru, dar au fost săvârșite pe teritoriul unui alt stat membru sau într-o țară terță.

⁸ Hotărârea Curții de Justiție din 9 septembrie 2021, acțiune penală împotriva FO, C- 906/19, ECLI:EU:C:2021:715, alineatul 45.

- (16) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea unei concurențe loiale și îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere prin armonizarea normelor privind pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de călători, precum și asigurarea faptului că statele membre sunt în măsură să aplice sancțiuni în cazul încălcării normelor privind tahograful depistate pe teritoriul lor, indiferent de locul în care au fost săvârșite încălcările respective, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere specificul obiectivelor, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (17) Comisia ar trebui să promoveze, cu implicarea deplină a partenerilor sociali și a statelor membre, o abordare comună privind punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului regulament, inclusiv prin elaborarea de orientări și încurajarea cooperării între toate părțile implicate.

- (18) Pentru a permite asigurarea corespunzătoare a respectării prezentului regulament, Comisia ar trebui să includă, cât mai curând posibil cu ocazia revizuirii Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei⁹ sau a oricărui alt act de punere în aplicare care îl înlocuiește, și în termen de cel mult 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, specificații tehnice pentru tahografele inteligente care să faciliteze verificarea conformității de către autoritățile de control, astfel încât tahografele inteligente să înregistreze și informația dacă vehiculul efectuează servicii de transport de călători regulate sau ocazionale.
- (19) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografelor și a componentelor acestora (JO L 139, 26.5.2016, p. 1).

Articolul 1

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

1. la articolul 4, litera (n) se înlocuiește cu următorul text:

- „(n) «servicii regulate de transport de călători»: «servicii regulate» și «servicii regulate speciale» în sensul definițiilor de la articolul 2 punctele 2 și, respectiv, 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului*, atât naționale, cât și internaționale;
- (na) «servicii ocazionale de transport de călători»: «servicii ocazionale», în sensul definiției de la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, atât naționale, cât și internaționale;

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

2. La articolul 7, se adaugă următorul paragraf după al doilea paragraf:

„În cazul unui conducător auto care prestează un serviciu de transport ocazional de călători, pauza menționată la primul paragraf poate fi înlocuită, de asemenea, cu două pauze de cel puțin 15 minute fiecare, intercalate pe parcursul perioadei de conducere menționate la primul paragraf, astfel încât să respecte dispozițiile primului paragraf.”

3. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) Cu condiția ca siguranța rutieră și condițiile de muncă ale conducătorului auto să nu fie astfel periclitate, un conducător auto care prestează un serviciu ocazional unic de transport de călători cu o durată de cel puțin șase perioade consecutive de 24 de ore poate beneficia de o derogare de la alineatul (2) primul paragraf luând perioada de repaus zilnic o dată în maximum 25 de ore după încheierea perioadei de repaus zilnic sau a perioadei de repaus săptămânal anterioare, cu condiția ca durata totală de conducere acumulată pentru ziua respectivă să nu depășească șapte ore. Respectând aceleași condiții, respectiva derogare poate fi utilizată de două ori în cadrul unui serviciu ocazional unic de transport de călători cu o durată de cel puțin opt perioade consecutive de 24 de ore. Utilizarea respectivei derogări nu aduce atingere timpului maxim de lucru în temeiul legislației aplicabile.”;

(b) alineatul (6a) se modifică după cum urmează:

(i) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la alineatul (6), un conducător auto care asigură un serviciu ocazional unic de transport de călători poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal normale precedente, cu condiția ca:”;

(ii) litera (a) se elimină;

(iii) se adaugă următorul paragraf:

„Comisia examinează opțiunile de digitalizare a foii de parcurs menționată în articolul 16 alineatul (4) în contextul eforturilor mai ample de digitalizare în sectorul transportului rutier.”

4. La articolul 16 se adaugă următoarele alineate:

„(4) În scopul verificărilor în trafic, până când va fi disponibilă o foaie de parcurs digitală, conducătorul auto trebuie să fie în măsură să justifice utilizarea derogărilor prevăzute la articolul 7 al treilea paragraf și la articolul 8 alineatele (2a) și (6a) prin:

(a) deținerea la bordul vehiculului a unei foi de parcurs completate, conținând informațiile obligatorii în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, pe care întreprinderea de transport este responsabilă să o furnizeze conducătorului înainte de fiecare călătorie

- (b) deținerea la bordul vehiculului a unor copii pe suport de hârtie sau în format electronic ale unor astfel de foi de parcurs care acoperă ultimele 28 de zile și, începând cu 31 decembrie 2024, ultimele 56 de zile.

Obligația de la litera (b) primul paragraf încetează să se aplice cel mai târziu atunci când vehiculul utilizează un tahograf care permite înregistrarea tipului de serviciu de transport de călători menționat la alineatul (5).

Pentru serviciile naționale, se poate utiliza foaia de parcurs aplicabilă serviciilor internaționale, indicând utilizarea acesteia pentru serviciul național. Comisia poate adopta un act de punere în aplicare care să stabilească formatul foii de parcurs pentru serviciile naționale, în vederea simplificării verificării conformității, dacă este cazul. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).

Până cel târziu la 31 decembrie 2026, Comisia evaluează opțiunile pentru digitalizarea foii de parcurs pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de călători din punctul de vedere al fezabilității, al rentabilității și al impactului asupra asigurării respectării normelor și a condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă privind o astfel de digitalizare.

Respectiva evaluare are drept obiect elaborarea unei foi de parcurs digitale care să cuprindă informațiile necesare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 pentru a permite înregistrarea electronică a unor astfel de informații înainte de începerea călătoriei, într-o interfață multilingvă la care operatorii au acces. În acest scop, Comisia poate, de asemenea, să analizeze posibilitatea de a dezvolta unul sau mai multe module noi pentru Sistemul de informare al pieței interne instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului*.

- (5) Pentru a asigura aplicarea și respectarea uniformă a articolului 7 al treilea paragraf și a articolului 8 alineatele (2a) și (6a), Comisia adoptă, cât mai curând posibil cu ocazia revizuirii Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei** sau a oricărui act de punere în aplicare care îl înlocuiește, și cel mai târziu până la ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], acte de punere în aplicare prin care stabilește specificațiile tehnice adecvate care să permită înregistrarea și stocarea în tahograf a datelor referitoare la tipul de serviciu de transport de călători, și anume serviciu regulat sau ocazional de transport de călători. Data aplicării respectivelor acte de punere în aplicare se stabilește după consultarea părților interesate relevante. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).

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

5. Se introduce următorul articol:

„Articolul 17a

Până la 31 decembrie 2028, Comisia întocmește un raport de evaluare a consecințelor dispozițiilor prezentului regulament referitoare la sectorul serviciilor de transport ocazional de călători în ceea ce privește siguranța rutieră și aspectele sociale, în special condițiile de muncă ale conducătorilor auto. Comisia transmite respectivul raport Parlamentului European și Consiliului. În cazul în care consideră necesar, Comisia prezintă propuneri legislative relevante.”

6. La articolul 19 alineatul (2), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 depistată pe teritoriul său și pentru care nu a fost deja aplicată o sancțiune, chiar dacă respectiva încălcare a fost săvârșită pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.”

Articolul 2

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

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele