

Bruxelles, 28 noiembrie 2018
(OR. en)

Dosare interinstituționale:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	13205/3/18 REV 3
Nr. doc. Csie:	ST 9670/17
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor textul compromisului Președinției cu privire la Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și la Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

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

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (2) În urma evaluării eficienței și a eficacității punerii în aplicare a setului actual de norme sociale ale Uniunii în domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului³, au fost identificate anumite deficiențe ale cadrului juridic existent. Normele neclare și inadecvate referitoare la repausul săptămânal, la locurile de repaus, la pauze în cazul conducerii în echipaj și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de control divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor.
- (3) Evaluarea ex post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea controlului aplicării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.
- (3a) Pentru a se îmbunătăți claritatea și coerența, ar trebui definită exceptarea de la domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a utilizării în scopuri necomerciale a unui vehicul.
- (4) Existența unor norme clare, adecvate și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.
- (5) Cerința actuală privind pauzele s-a dovedit a fi inadecvată și lipsită de caracter practic pentru conducătorii auto în echipă. Prin urmare, este necesar să se adapteze cerința privind înregistrarea pauzelor la caracterul specific al operațiunilor de transport efectuate de conducători auto care conduc vehiculul în echipă, fără a se pune în pericol siguranța conducătorului auto și siguranța rutieră.

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).

- (6) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliu. [...] Este [...] necesar să se prevadă că operatorii trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceste perioade petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi și conducătorii auto să poată beneficia de perioade de repaus prelungite luate în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse. Organizarea întoarcerii ar trebui să permită ajungerea la un centru operațional al întreprinderii în statul său membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto. Operatorul ar trebui să poată dovedi organizarea întoarcerii periodice prin intermediul înregistrărilor tahografelor, al registrelor de sarcini ale conducătorilor auto sau al altor dovezi asemănătoare.
- (7) [...] Pentru a promova progresul social, este oportun să se specifice unde poate fi luată perioada de repaus săptămânal, asigurându-se faptul că conducătorii auto beneficiază de condiții de odihnă adecvate. Calitatea spațiului de cazare are o importanță deosebită în timpul perioadei de repaus săptămânal normale, pe care conducătorul auto ar trebui să o petreacă în afara cabinei vehiculului într-un spațiu de cazare adecvat, costurile fiind suportate de angajator. Cu toate acestea, atunci când vehiculul este staționat într-o parcare sigură și securizată, care respectă anumite criterii stabilite pentru asigurarea confortului conducătorului auto, acesta poate, în mod excepțional, să doarmă în cabina vehiculului și să folosească dotările disponibile într-o astfel de parcare, costurile fiind suportate de angajator. Dacă în statul membru în care este luată perioada de repaus săptămânal normală nu este disponibil niciun astfel de loc de parcare la o distanță accesibilă, conducătorul auto trebuie să găsească un alt spațiu de cazare adecvat în exteriorul vehiculului.
- (7a) Parcările sigure și securizate, echipate cu locuri de repaus adecvate sunt esențiale pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă din sector și pentru menținerea siguranței rutiere. Prin urmare, este deosebit de important să se promoveze dezvoltarea infrastructurii de parcare, cuprinzând zone de repaus, care să garanteze standardele dorite în materie de siguranță, securitate și servicii. Este important să existe suficiente oportunități de cofinanțare din partea Uniunii Europene în conformitate cu actele juridice actuale și viitoare ale Uniunii care să stabilească condițiile de sprijin financiar, în vederea accelerării și a promovării construcției acestei infrastructuri de parcare. Cu toate acestea, statele membre nu au obligativitatea finanțării unei infrastructuri de parcare suplimentare pe teritoriul lor dincolo de obligațiile existente în temeiul orientărilor Uniunii privind infrastructura TEN-T. Comisia ar trebui să publice o listă actualizată a zonelor de odihnă securizate care îndeplinesc standardele minime de calitate.

- (8) Conducătorii auto se [...] confruntă cu situații imprevizibile care nu le permit să ajungă la o destinație dorită pentru a efectua un repaus săptămânal fără să încalce normele Uniunii. Este de dorit să se ia măsuri pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să facă față mai ușor acestor circumstanțe și să poată ajunge la destinație pentru o perioadă de repaus săptămânal. Aceste circumstanțe excepționale reprezintă circumstanțe care au loc brusc, sunt inevitabile și nu pot fi anticipate, iar aplicarea tuturor dispozițiilor regulamentului devine, în mod neașteptat, imposibilă pentru o perioadă scurtă de timp. Pentru a se asigura o punere în aplicare corectă, conducătorul auto ar trebui să documenteze circumstanțele. În plus, ar trebui să existe o garanție care să asigure faptul că timpul de conducere nu este excesiv [...].
- (9) Pentru a reduce și a preveni practicile divergente de control al aplicării și a spori în continuare eficacitatea și eficiența controlului transfrontalier al aplicării normelor, este esențial să se stabilească norme clare pentru cooperarea administrativă regulată între statele membre.
- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare pentru a clarifica dispozițiile regulamentului respectiv și a stabili abordări comune asupra aplicării și controlului respectării acestora. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011⁴.
- (11) Pentru a îmbunătăți eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării normelor sociale, ar trebui exploatat pe deplin potențialul sistemelor de tahograf actuale și viitoare. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă, mai ales în timpul operațiunilor de transport internațional. În același scop, ar trebui promovată instalarea tahografelor inteligente în parcurile de vehicule existente care operează în transportul internațional folosind tahografe analogice sau digitale.
- (11a) În mod specific, în cazul vehiculelor care nu sunt echipate cu un tahograf inteligent, trecerea frontierelor statelor membre ar trebui înregistrată în tahograf la cel mai apropiat loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei.

⁴ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (11b) Pentru a se asigura că operatorii, conducătorii auto și autoritățile de control beneficiază cât mai curând posibil de avantajele tahografelor inteligente, inclusiv de înregistrarea automată de către acestea a trecerii frontierelor, parcul de vehicule existent ar trebui echipat cu aceste instrumente, într-o perioadă de timp adecvată după intrarea în vigoare a dispozițiilor tehnice detaliate, asigurându-se astfel suficient timp pentru pregătire.
- (11c) Pentru a reduce sarcina care le revine operatorilor și autorităților de control, în cazul în care un agent de control îndeplinește sigiliul unui tahograf în scopul controlului, resigilarea de către agentul de control ar trebui să fie permisă, în anumite circumstanțe bine documentate.
- (11d) Este important ca, atunci când efectuează operațiuni de transport rutier pe teritoriul UE, operatorii de transport rutier stabiliți în țări terțe să intre sub incidența unor norme echivalente cu prezentul act legislativ. Comisia ar trebui să evalueze respectarea acestui principiu la nivelul UE și să propună soluții adecvate care să fie negociate de UE în contextul AETR.
- (12) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului⁵ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. [...] La articolul 4, se adaugă următoarele litere (r) și (s):

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

⁵ 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).

- (s) «zonă dedicată» înseamnă o zonă care este securizată, dispune de spații de dormit și instalații sanitare adecvate și îndeplinește cerințele specifice stabilite în anexa la prezentul regulament.”

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

„Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă petrecută așa cum se prevede la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră sub incidența prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE, în conformitate cu articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un document imprimat sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.”

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

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

4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

[...]

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

„(8) În cazul în care un conducător auto alege acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabine de dormit corespunzătoare pentru fiecare șofer și să fie în staționare.

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

Prin derogare de la al doilea paragraf, perioada de repaus săptămânal normală poate fi efectuată la bordul vehiculului cu condiția ca

- vehiculul să fie parcat într-o zonă dedicată, care asigură locuri de parcare securizate pentru vehiculele comerciale și o infrastructură de servicii care îndeplinește cerințele minime enumerate în anexă; și
- cabina îndeplinește cerințele minime care figurează în anexă.

Până la [JO: 18 luni de la intrarea în vigoare], vehiculul poate, de asemenea, să fie parcat într-o zonă de parcare obișnuită care dispune de instalații sanitare, cu condiția respectării cerințelor referitoare la cabină care figurează în anexă.

Comisia precizează, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, condițiile care trebuie îndeplinite pentru aplicarea acestei derogări atunci când vehiculul staționează într-o zonă dedicată. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).

Până la [JO: șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], statele membre comunică Comisiei amplasarea zonelor dedicate disponibile pe teritoriul lor și notifică ulterior orice modificare în ceea ce privește aceste informații. Comisia întocmește o listă a zonelor dedicate accesibile publicului pe un site oficial unic și asigură actualizarea acesteia.

Până cel târziu la [JO: doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la disponibilitatea acestor zone dedicate. Raportul cuprinde informații cu privire la numărul și amplasarea zonelor dedicate, capacitatea și nivelul de utilizare a acestora și cu privire la cererea de locuri sau de echipamente suplimentare. De asemenea, raportul include o evaluare a măsurilor luate sau planificate de către statele membre. Pe baza acestui raport, Comisia propune, după caz, măsuri care vizează creșterea numărului și a calității zonelor dedicate și/sau măsuri de revizuire a dispozițiilor celui de al patrulea paragraf pentru efectuarea perioadei de repaus săptămânal normale la bordul vehiculului.

Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului, precum și eventualele taxe aferente utilizării unei zone dedicate sunt suportate de către angajator.”

(d) se adaugă următorul alineat:

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

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

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

„(1) Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal, conducătorul auto are acces la o cușetă aflată la dispoziția sa.”

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

„[...] Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto poate deroga, în circumstanțe excepționale, și de la articolul 6 alineatele (1) și (2) și de la articolul 8 alineatul (2) prin depășirea timpului de conducere zilnic și săptămânal cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto indică manual natura și cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul său de sarcini, până la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.”

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

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

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

(b) se adaugă următoarea literă (q):

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

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

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

9. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

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

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

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

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

„(1) Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale cu gravitatea lor, stabilită în conformitate cu anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁶, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică Comisiei aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni, până la data prevăzută la articolul 29 al doilea paragraf. Ele notifică fără întârziere orice modificări ulterioare ale măsurilor. Comisia informează statele membre în consecință.”.

11. Articolul 22 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

⁶ 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).

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

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

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

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

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

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

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

13. Se adaugă următoarea anexă:

„ANEXĂ

A. Cerințele minime în materie de siguranță, securitate și servicii pentru zonele dedicate menționate la articolul 8 alineatul (8) paragraful al treilea

1. Detectare și prevenire a accesului neautorizat
2. Iluminat și vizibilitate
3. Punct de contact și proceduri pentru situații de urgență
4. Instalații sanitare
5. Posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor
6. Conexiuni care permit comunicarea
7. Sursă de alimentare (electrică) pentru fiecare loc de parcare.

B. Cerințe minime pentru cabină prevăzute la articolul 8 alineatul (8) paragraful al treilea

1. Pat cu saltea pentru fiecare conducător auto
2. Încălzire și aer condiționat independente de motor
3. Perdea care blochează lumina
4. Compartiment de depozitare accesibil din cabină
5. Frigider încorporat pentru păstrarea alimentelor
6. Masă pliantă
7. Scaune reglabile

8. Sistem de alarmă antifurt

9. Energie electrică.”

Articolul 2

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

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

„(1) Prezentul regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, la instalarea, la folosirea, la testarea și la controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ și cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului⁸, cu Directiva 92/106/CEE a Consiliului⁹, cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, cu Directiva 96/71/CE și cu Directiva 2014/67/UE în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în transportul rutier și cu Directiva xxx/xxx/UE de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în transportul rutier.*”

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

⁷ 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).

⁸ Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

⁹ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

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

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

* [NOTĂ: prevăzută pentru sfârșitul anului 2024.]

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

„Articolul 7

Protecția datelor

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

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

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

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

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

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

- locul de încheiere a zilei de lucru.”

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

„Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță privește vehiculele înmatriculate într-un stat membru¹⁰ pentru prima oară la doi ani* de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf a doua teză, fără a aduce atingere obligației de a moderniza anumite vehicule mai târziu, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4).”

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

1a. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

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

¹⁰ NOTĂ: alte dispoziții ale prezentului regulament care conțin o trimitere similară la data de înmatriculare a vehiculului vor fi aliniate cu această precizare suplimentară („într-un stat membru”).

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

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

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

„- depășirea perioadei maxime de conducere.”;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Articolul 36 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

Articolul 3

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

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
