

Bruxelles, 27 noiembrie 2023
(OR. en)

15972/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0155(COD)**

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	15208/23
Nr. doc. Csie:	9734/23
Subiect:	Propunere de 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 minime de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 24 mai 2023, Comisia a înaintat Consiliului o propunere de 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 minime de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători.

2. Scopul propunerii este o distribuție mai flexibilă a pauzelor și a perioadelor de repaus pentru conducătorii auto profesioniști care prestează servicii ocazionale de transport de călători, precum și o aliniere a normelor între serviciile internaționale și cele interne de acest tip. Comisia nu propune modificări ale duratei minime a pauzelor sau perioadelor de repaus sau ale duratelor de conducere maxime. Obiectivul general este de a asigura servicii eficiente și de înaltă calitate pentru pasageri și, în același timp, de a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto, în special pentru a reduce la minimum stresul și oboseala acestora.
3. Normele speciale privind pauzele și perioadele de repaus pentru serviciul ocazional de transport de călători sunt motivate de caracteristici ale acestui serviciu care sunt diferite de cele ale serviciului de transport de călători și de transportul rutier de mărfuri. Acestea se referă la
- caracterul sezonier,
 - interacțiunea cu pasagerii,
 - modificări ad-hoc frecvente ale planificării,
 - mai puțin timp mediu de conducere zilnic și
 - un timp de conducere mai concentrat la începutul și la sfârșitul cursei.

În 2020, legiuitorii europeni au solicitat Comisiei să evalueze posibile norme în acest sens¹.

¹ A se vedea articolul 8 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, introdus prin modificarea Regulamentului (UE) 2020/1054 al Comisiei, JO L 249, 31.7.2020, p. 1.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

4. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă pentru această propunere, în cadrul căreia dna Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) este raportor, iar Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (EMPL) a fost desemnată comisie asociată, raportorul fiind dna Marianne VIND (S &D, DK). Un vot asupra raportului dnei VIND a avut loc la 7 noiembrie 2023, iar asupra raportului dnei VIRKKUNEN la 16 noiembrie 2023. Votul în plen este planificat pentru săptămâna 11-14 decembrie 2023.
5. Comitetul Economic și Social European a adoptat un aviz la 21 septembrie 2023. Comitetul Regiunilor a hotărât să nu emită un aviz.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

6. Propunerea și evaluarea impactului acesteia au fost prezentate Grupului de lucru pentru transport terestru la 7 iunie 2023, în timpul președinției suedeze. Unele delegații au subliniat că ar fi preferat efectuarea unui studiu științific complementar pentru a evalua posibilele efecte ale noilor norme asupra oboselii conducătorilor auto.
7. Textul legislativ a fost apoi discutat între 7 iulie și 13 noiembrie 2023 în timpul președinției spaniole. Delegațiile au sprijinit, în principiu, introducerea unor norme mai flexibile pentru conducătorii auto în cadrul serviciilor de transport ocazional de călători. Opiniile lor au fost diferite în ceea ce privește domeniul de aplicare dorit al flexibilității și al garanțiilor aferente, în special în ceea ce privește pauzele minime în timpul de conducere și amânarea începerii perioadei de repaus zilnic. În plus, multe delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la posibilitatea de control în ceea ce privește complexitatea normelor rezultate, a mijloacelor tehnice de control și a documentelor justificative la bordul autobuzului.
8. În septembrie 2023, președinția a elaborat o propunere de compromis care vizează o formulare echilibrată a domeniului de aplicare al flexibilității și al garanțiilor conexe, precum și consolidarea dispozițiilor în materie de control. Reprezentantul Comisiei a apărut propunerea Comisiei și a manifestat deschidere față de ajustări limitate ale textului.

9. Ultima reuniune a grupului de lucru a avut loc la 13 noiembrie 2023. Numeroase delegații au sprijinit opțiunea președinției. O delegație nu a considerat că există un echilibru suficient în cadrul compromisului. În ceea ce privește normele specifice privind pauzele și perioadele de repaus, unele delegații și-au reiterat solicitarea de a înăspri garanția privind flexibilitatea în efectuarea pauzelor în timpul de conducere la zile în care durata totală de conducere nu depășește șase ore (în loc de șapte), care a fost respinsă de alte delegații. Aceste alte delegații ar putea accepta limitarea la șapte ore, dar, la fel ca reprezentantul Comisiei, ar fi preferat, în schimb, o limitare legată de conducerea pe timp de zi. Câteva delegații și-au reiterat solicitarea privind o mai mare flexibilitate în ceea ce privește amânarea repausului zilnic și aplicarea acestei derogări în cazul călătoriilor începând cu patru zile (în loc de șase zile).
10. În ceea ce privește dispozițiile privind controlul, unele delegații le-au considerat prea împovărătoare, iar opiniile delegațiilor au fost diferite în ceea ce privește întrebarea dacă o armonizare a foii de parcurs ar trebui să devină obligatorie sau chiar să fie stabilită în regulament în mod direct. În plus, unele delegații au dorit să stimuleze introducerea unei viitoare versiuni a tahografului prin condiționarea utilizării derogărilor de deținerea sa la bord, în timp ce altele s-au opus unei astfel de abordări ca fiind prea rigide.
11. În urma modificărilor aduse compromisului în urma reuniunii respective, Comitetul Reprezentanților Permanenți din 22 noiembrie 2023 a pregătit dosarul în vederea unei abordări generale în cadrul Consiliului¹. Delegațiile au sprijinit compromisul. Două delegații și-au reiterat solicitarea privind o mai mare flexibilitate în ceea ce privește domeniul de aplicare al călătoriilor în cursul cărora ar putea fi utilizată posibilitatea de a amâna perioada de repaus zilnic [noul articol 8 alineatul (2a) din regulamentul modificat]. Alte câteva delegații și-au exprimat preferința pentru o garanție, la articolul 7, care să limiteze derogarea la timpul zilei. Președinția a încheiat dezbaterile, după clarificarea textului de la noul alineat (5) de la articolul 16 din regulamentul modificat, iar propunerea ar trebui înaintată Consiliului în vederea unei abordări generale.

¹ Doc. 15208/23.

12. Modificările importante față de propunerea Comisiei pot fi rezumate după cum urmează:

- În ceea ce privește pauzele regulate pentru durata zilnică de conducere, derogarea care permite utilizarea pauzelor mai scurte va permite mai multe pauze care acoperă împreună 45 de minute, cu condiția ca fiecare pauză să dureze cel puțin 15 minute. Derogarea poate fi utilizată numai dacă durata zilnică de conducere acumulată nu depășește 7 ore,
- În ceea ce privește opțiunea de a amâna repausul zilnic [articolul 8 alineatul (2a)], durata amânării a fost limitată la o oră, dar această opțiune poate fi utilizată de două ori în timpul unei călătorii, în funcție de durata acesteia. Definiția călătoriei a fost extinsă la călătorii cu o durată de șase zile (în loc de opt),
- În ceea ce privește dispozițiile privind controlul (articolul 16), deținerea la bord a unei foi de parcurs, utilizată deja în cadrul serviciilor ocazionale internaționale de transport de călători, va constitui baza pentru justificarea oricărei derogări. Comisia poate armoniza formularele pentru utilizarea acestora în serviciile interne,
- În timpul controalelor rutiere, trebuie prezentate, de asemenea, foile de parcurs care acoperă călătoriile din trecut,
- Comisia lucrează la o actualizare a specificațiilor tahografului, astfel încât tipul de transport de călători să poată fi citit de tahograf,
- La articolul 19 fost clarificat faptul că statele membre pot urmări penal încălcările normelor privind tahograful comise într-un alt stat membru, atunci când încălcarea este detectată pe teritoriul său și nu a fost încă impusă nicio sancțiune.

IV. **CONCLUZII**

13. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) este invitat să convină asupra unei abordări generale cu privire la textul de compromis anexat la prezentul raport, în cadrul reuniunii sale din 4 decembrie 2023.

2023/0155 (COD)

Propunere de

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 minime de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători și în ceea ce privește competența statelor membre de a impune sancțiuni în cazul încălcărilor Regulamentului (UE) nr. 165/2014 săvârșite într-un alt stat membru

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 JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (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 ușor de controlat și puse în aplicare într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.
- (2) Normele privind duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹ se aplică operatorilor de transport rutier și conducătorilor auto ai acestora, indiferent dacă aceștia sunt implicați în transportul de persoane sau de mărfuri ori dacă, în ceea ce privește transportul de persoane, transportul este regulat sau ocazional.
- (3) Cu toate acestea, particularitățile sectorului transportului rutier ocazional de persoane nu sunt aceleași cu cele ale sectorului transportului rutier de mărfuri sau ale sectorului transportului rutier regulat de persoane. Transportul rutier ocazional de persoane se caracterizează printr-un caracter sezonier pronunțat și prin durate diferite de timp petrecute la volan, care depind de activitățile turistice desfășurate de pasageri. În acest sector trebuie să se dea curs cererilor neprogramate și spontane ale pasagerilor legate de opriri suplimentare și schimbări de traseu sau modificări de grafic, ori de câte ori este posibil. Transportul rutier ocazional de persoane 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 pasagerii.

¹ 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).

- (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 persoane. 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 persoane, întrucât au un impact negativ asupra capacității de a organiza servicii ocazionale eficiente și de înaltă calitate de transport de persoane, 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 și cerințelor specifice ale serviciilor ocazionale de transport rutier de persoane. De asemenea, este necesar să se alinieze normele aplicabile serviciilor ocazionale de transport rutier de persoane la nivel 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 persoane nu ar trebui să pericliteze în niciun fel siguranța conducătorilor auto, 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, care s-ar aplica la perioadele de 24 de ore cu mai puțin de șapte ore de conducere acumulate, nu ar trebui să genereze modificări ale normelor actuale privind numărul total de pauze minime, duratele de conducere zilnice sau săptămânale maxime și durata maximă de conducere de două săptămâni. Cerințele minime privind timpul de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, astfel cum sunt prevăzute în Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, ar trebui, de asemenea, să se aplice în continuare fără modificări.

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).

- (7) Pentru a se asigura o definiție uniformă a serviciilor ocazionale de transport de persoane, este necesar să se clarifice faptul că definiția prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹ vizează atât la serviciile naționale, cât și pe cele internaționale. De asemenea, este necesar să se actualizeze trimiterea la Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, care a abrogat Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului².
- (8) O mai mare flexibilitate în ceea ce privește programarea pauzelor pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane nu ar trebui să îi împiedice pe acești conducători auto să facă pauze cu durata minimă necesară pentru a le permite să se odihnească în mod corespunzător. Prin urmare, este necesar să se stabilească o durată minimă pentru fiecare pauză. Astfel, conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane ar trebui să li se permită să își împartă pauza obligatorie în pauze separate de cel puțin 15 minute fiecare, pe lângă cealaltă posibilitate de împărțire a unei pauze.
- (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 persoane nu este utilizată în mod abuziv, este esențial să se delimiteze în mod clar domeniul de aplicare al acestei flexibilități și, de asemenea, să se prevadă verificări adecvate. 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 amâne începerea perioadei de conducere numai atunci când prestează servicii ocazionale unice de șase zile sau mai mult. O astfel de flexibilitate ar trebui să fie limitată și mai mult, astfel încât derogarea să poată fi utilizată o singură dată în timpul călătoriei sau de două ori în cazul serviciilor ocazionale unice de opt zile sau mai mult. Utilizarea derogării nu modifică ultima dată de începere a unei perioade de repaus săptămânal. Totodată, ar trebui să fie posibilă contraverificarea unor astfel de circumstanțe cu ajutorul unui document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau al registrului de sarcini, în plus față de înregistrările tahografelor.

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

² 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).

- (10) Limitarea posibilității de a amâna perioada de repaus săptămânal cu până la 12 perioade consecutive de 24 de ore exclusiv pentru serviciile ocazionale de transport internațional de persoane are un impact negativ în ceea ce privește concurența loială și nedenaturată între operatori, în special între întreprinderile mici și mijlocii. Serviciile ocazionale de transport intern de persoane ar putea, de asemenea, să își furnizeze serviciile în aceleași condiții ca serviciile de transport internațional ocazional de persoane în termeni de distanță parcursă sau durată sau servicii prestate pasagerilor. Prin urmare, serviciile ocazionale de transport intern de persoane ar trebui să beneficieze, de asemenea, de o astfel de posibilitate.
- (10a) Pentru a permite controale eficace și eficiente ale utilizării corespunzătoare a flexibilității în programarea pauzelor și a posibilității de a amâna perioadele de repaus zilnic și săptămânal în cadrul serviciilor ocazionale de transport de călători, conducătorii auto ar trebui să aibă 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 în cadrul serviciului de transport internațional ocazional de călători în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1073/2009. În conformitate cu dispozițiile în materie de control din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 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 acoperă transportul ocazional efectuat în ultimele 28 de zile și, începând cu 31 decembrie 2024, în ultimele 56 de zile. Atunci când revizuieste specificațiile tehnice ale tahografului, Comisia ar trebui să dezvolte posibilitatea de a înregistra tipul de serviciu de transport de călători (serviciu regulat sau ocazional de transport de călători).
- (10b) 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 acestea sunt puse în aplicare. În hotărârea sa în cauza C-906/19, Curtea de Justiție a clarificat faptul că statele membre sunt împiedicate să impună o sancțiune după ce au constatat 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 impusă o sancțiune și a recunoscut la punctul 45 că, „în măsura în care acest aspect al reglementării Uniunii în vigoare poate 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 încălcările acestor două regulamente au loc adesea simultan și că scopul Regulamentului (UE) nr. 165/2014 este de a asigura conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, este oportun ca impunerea de sancțiuni unei întreprinderi sau unui conducător auto pentru o încălcare detectată pe teritoriul unui stat membru, dar săvârșită pe teritoriul unui alt stat membru, să se poată referi la încălcări ale ambelor regulamente.

(11) 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 persoane, precum și asigurarea faptului că statele membre pot impune 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 natura acestor obiective, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

(12) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

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

„(n) «servicii regulate de transport de persoane» înseamnă servicii naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctele 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului *;

* 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).”;

(b) se introduce următoarea literă (na):

„(na) «servicii ocazionale de transport de persoane» înseamnă servicii ocazionale naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009”;

2. La articolul 7, se adaugă un al patrulea paragraf, după cum urmează:

„În cazul unui conducător auto care prestează un serviciu de transport ocazional de persoane, pauza menționată la primul paragraf poate fi înlocuită, de asemenea, cu pauze de cel puțin 15 minute fiecare, intercalate pe parcursul perioadei de conducere menționate la primul paragraf, astfel încât să respecte primul paragraf, cu condiția ca durata zilnică totală de conducere cumulată pentru ziua respectivă să nu depășească șapte ore.”

3. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(2a) Cu condiția ca siguranța rutieră să nu fie astfel pusă în pericol, 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 deroga 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, această 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.”;

(b) la alineatul (6a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

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

(c) la alineatul (6a), litera (a) se elimină;

4. La articolul 16 se adaugă următoarele alineate:

„(4) În scopul verificărilor în trafic, conducătorul auto trebuie să fie în măsură să justifice utilizarea derogărilor prevăzute la articolul 7 alineatul (4) și la articolul 8 alineatele (2a) și (6a):

(a) prin deținerea la bordul vehiculului a unui formular completat («foaie de parcurs»).

Întreprinderea de transport este responsabilă de echiparea conducătorului auto cu foi de parcurs completate înainte de fiecare călătorie. Foaia de parcurs cuprinde cel puțin următoarele informații:

(i) tipul de serviciu;

(ii) itinerarul principal, inclusiv datele călătoriei;

(iii) operatorul de transport sau operatorii de transport în cauză.

(b) prin deținerea la bord 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, de la 31 decembrie 2024, ultimele 56 de zile. Această obligație încetează să se aplice 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, adaptată pentru a indica utilizarea acesteia pentru serviciul național. Comisia poate stabili, prin intermediul unui act de punere în aplicare, formatul foii de parcurs pentru serviciile naționale, în vederea simplificării controlului, dacă este cazul. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).

(5) Pentru a asigura aplicarea și respectarea uniformă a articolului 7 alineatul (4) și a articolului 8 alineatele (2a) și (6a), Comisia include, cât mai curând posibil cu ocazia revizuirii Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2016/799 sau a oricărui act de punere în aplicare care îl înlocuiește, specificații tehnice adecvate care permit înregistrarea și stocarea datelor în tahograf referitoare la tipul de serviciu de transport de călători, și anume serviciul regulat sau ocazional de transport de călători. Actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a); data aplicării respectivelor acte de punere în aplicare se stabilește după consultarea părților interesate relevante.”;

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

„(2) Orice stat membru permite autorităților competente să impună 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 impusă o sancțiune, chiar dacă acea 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 Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
