



Bruxelles, 23 ianuarie 2020
(OR. en)

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

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)/Consiliul
Nr. doc. Csie:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Subiect:	<p>Pachetul privind mobilitatea I:</p> <p>Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului</p> <p>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 duratele 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</p> <p>Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier</p> <p>– Acord politic</p>

Prezentul addendum se referă la propunerea de modificare a Directivei 2006/22/CE și de stabilire a unei *lex specialis* privind detașarea lucrătorilor.

Propunere de
directivă a Parlamentului European și a Consiliului
de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE
privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei
2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind
cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul
IMI”)

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) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto, pe de o parte, și condiții comerciale adecvate și de concurență echitabile pentru operatori, pe de altă parte.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

Având în vedere nivelul ridicat de mobilitate al forței de muncă în sectorul transportului rutier, sunt necesare norme sectoriale pentru a asigura echilibrul dintre libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere, libera circulație a mărfurilor, condițiile adecvate de muncă și protecția socială a conducătorilor auto.

- (2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru asigurarea faptului că toți conducătorii auto beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii, care sunt în majoritate întreprinderi mici din categoria IMM-urilor, nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate sau cu controale discriminatorii, care le limitează în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.
- (3) Din același motiv, toate normele naționale aplicate transportului rutier trebuie să fie proporționale și justificate, ținând seama de necesitatea de a asigura condiții sociale și de muncă adecvate pentru conducătorii auto și de a facilita exercitarea libertății de a presta servicii de transport rutier bazate pe o concurență loială între operatorii naționali și cei străini.
- (4) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier bazate pe o concurență loială între operatorii naționali și cei străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.
- (5) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune în dispozițiile existente și deficiențe în asigurarea respectării acestora, de exemplu în ceea ce privește utilizarea societăților de tip „cutie poștală”. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor, creându-se sarcini administrative împovărătoare pentru conducătorii auto și operatori. Acest lucru creează insecuritate juridică, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale și de muncă, precum și condițiilor de concurență din acest sector.

- (6) Pentru a se asigura că Directivele 96/71/CE³ și 2014/67/UE⁴ ale Parlamentului European și ale Consiliului sunt corect aplicate, ar trebui consolidate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii în vederea combaterii fraudelor legate de detașarea conducătorilor auto.
- (7) Asigurarea adecvată, eficace și coerentă a respectării dispozițiilor privind timpul de lucru și de repaus este esențială pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, pentru a proteja condițiile de muncă ale conducătorilor auto și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor existente privind un control uniform, prevăzute în Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵, pentru a include verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶.
- (8) Având în vedere seriile de date necesare pentru a efectua controale ale respectării normelor privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE, amploarea controalelor în trafic depinde de dezvoltarea și de introducerea unei tehnologii generice care să acopere perioade de timp suficiente. Controlul în trafic ar trebui să se limiteze la aspecte care pot fi deja verificate cu ajutorul tahografului și al echipamentelor aferente aflate la bord, în timp ce controalele aprofundate ar trebui efectuate doar la sediu.

3 Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

4 Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

5 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).

6 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).

- (9) Controalele în trafic ar trebui efectuate în mod eficient și rapid, în vederea finalizării verificărilor în cel mai scurt timp posibil și cu o întârziere cât mai mică pentru conducătorul auto, și ar trebui să se facă o distincție clară între obligațiile operatorilor de transport și obligațiile conducătorilor auto.
- (10) Cooperarea dintre autoritățile de control din statele membre ar trebui să fie promovată în continuare prin intermediul controalelor concertate, pe care statele membre ar trebui să se străduiască să le extindă la controalele efectuate la sediul întreprinderilor. Autoritatea Europeană a Muncii, a cărei sferă a activităților, astfel cum este stabilită la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, cuprinde Directiva 2006/22/CE, ar putea juca un rol important în sprijinirea statelor membre pentru ca acestea să desfășoare controale concertate.
- De asemenea, Autoritatea Europeană a Muncii ar putea sprijini eforturile în materie de educație și formare.
- (11) Cooperarea administrativă între statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor sociale în domeniul transportului rutier s-a dovedit a fi insuficientă, motiv pentru care controlul la nivel transfrontalier este mai dificil, ineficient și lipsit de consecvență. Este necesar, prin urmare, să se stabilească un cadru pentru o comunicare și o asistență reciprocă eficiente, inclusiv pentru schimbul de date privind încălcările și de informații cu privire la bunele practici de control.
- (12) În vederea promovării unei cooperări administrative eficiente și a unui schimb de informații eficient, articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁸ impune statelor membre să își interconecteze registrele electronice naționale (NER) prin intermediul sistemului Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU). În cadrul acestui sistem ar trebui extinsă sfera informațiilor accesibile în cursul controalelor în trafic.

⁷ Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de instituire a unei Autorități Europene a Muncii, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 883/2004, a Regulamentului (UE) nr. 492/2011 și a Regulamentului (UE) 2016/589 și de abrogare a Deciziei (UE) 2016/344 (JO L 186, 11.7.2019, p. 21).

⁸ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

- (13) Pentru a facilita și a îmbunătăți comunicarea dintre statele membre, pentru a asigura o aplicare mai uniformă a normelor sociale în sectorul transporturilor și pentru a facilita respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor administrative atunci când detașează conducători auto, Comisia ar trebui să dezvolte unul sau mai multe module noi pentru Sistemul de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului⁹. Este important ca IMI să permită verificarea validității declarațiilor de detașare în timpul controalelor în trafic.
- (14) Schimbul de informații efectuat în contextul cooperării administrative și al asistenței reciproce eficiente între statele membre ar trebui să respecte normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentele (UE) 2016/679¹⁰ și (UE) 2018/1725¹¹ ale Parlamentului European și ale Consiliului. Schimbul de informații prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) ar trebui, de asemenea, să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1024/2012.
- (15) Pentru a facilita controlul respectării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în prezenta directivă, operatorii de transport rutier ar trebui să transmită o declarație de detașare autorităților competente ale statelor membre în care detașează conducători auto.
- (16) Pentru a reduce sarcina administrativă ce revine operatorilor de transport, este necesar să se simplifice procesul de transmitere și de actualizare a declarațiilor de detașare. Prin urmare, Comisia ar trebui să dezvolte o interfață publică multilingvă, accesibilă operatorilor de transport, prin intermediul căreia aceștia să poată transmite și actualiza informațiile privind detașarea, precum și să transmită alte documente relevante pentru IMI, dacă este necesar.

⁹ Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”) (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

¹⁰ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

¹¹ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

- (17) Pentru a îmbunătăți în continuare eficacitatea, eficiența și coerența asigurării respectării normelor, este oportună dezvoltarea funcționalităților și a utilizării actualelor sisteme naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. Accesul la datele cuprinse în sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc ar permite o mai bună orientare a controalelor către operatorii care nu respectă normele, iar o formulă uniformă pentru evaluarea gradului de risc al unei întreprinderi de transport ar trebui să contribuie la un tratament mai echitabil al operatorilor cu ocazia controalelor.
- (18) Pentru a asigura o concurență loială și condiții echitabile pentru lucrători și întreprinderi, este necesar să se facă progrese în direcția efectuării unui control inteligent al aplicării normelor și să se acorde tot sprijinul posibil pentru introducerea și utilizarea pe deplin a sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc.
- (19) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2006/22/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Comisia ar trebui să asigure egalitatea de tratament între întreprinderi atunci când ia în considerare criteriile specificate în prezenta directivă pentru elaborarea unei formule comune în vederea calculării gradului de risc al întreprinderilor. Respectivul competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹².
- (20) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și asigurarea respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat insecuritate juridică și sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a restricționat în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere de transport rutier, având efecte secundare negative asupra locurilor de muncă și asupra competitivității întreprinderilor de transport. Cerințele administrative și măsurile de control trebuie armonizate pentru a se evita ca operatorii de transport să se confrunte cu întârzieri inutile.

¹² 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).

- (21) Întreprinderile de transport sunt destinatarele anumitor norme speciale privind detașarea și, ca atare, suportă consecințele încălcărilor pe care le săvârșesc. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată norme clare și previzibile privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale prezentului regulament.
- (22) În propunerea sa din 8 martie 2016¹³ privind revizuirea Directivei 96/71/CE, Comisia a recunoscut că punerea în aplicare a acestei directive ridică probleme și dificultăți juridice deosebite în sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate, și a indicat că cel mai bine ar fi ca aceste probleme să fie abordate printr-un act legislativ specific sectorului transportului rutier.
- (23) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor. Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor, prevăzute de Directiva 96/71/CE, precum și cele referitoare la asigurarea respectării acestora, prevăzute de Directiva 2014/67/UE, se aplică sectorului transportului rutier și ar trebui să intre sub incidența normelor specifice stabilite în prezenta directivă.
- (24) Având în vedere caracterul mobil al sectorului transporturilor, conducătorii auto nu sunt detașați, în general, într-un alt stat membru în baza unor contracte de servicii pe perioade lungi de timp, așa cum se întâmplă uneori în alte sectoare. Prin urmare, ar trebui să se clarifice în mod explicit circumstanțele în care normele privind detașarea pe termen lung din Directiva 96/71/CE nu se aplică acestor conducători auto.
- (25) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul de legătură suficientă între serviciul prestat și conducătorul auto și teritoriul unui stat membru gazdă. Pentru a facilita asigurarea respectării normelor, ar trebui să se facă o distincție între diferitele tipuri de operațiuni de transport în funcție de gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă.

¹³ COM(2016)128.

- (26) Ar trebui clarificat faptul că transportul internațional în tranzit pe teritoriul unui stat membru nu constituie o situație de detașare. Astfel de operațiuni se caracterizează prin faptul că conducătorul auto tranzitează statul membru fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca persoane și, din aceste motive, nu există o legătură semnificativă între activitățile conducătorului auto și statul membru tranzitat. Prin urmare, calificarea prezenței conducătorului auto într-un stat membru drept tranzit nu este afectată de opriri legate, de exemplu, de motive de igienă.
- (27) Atunci când un conducător auto efectuează operațiuni de transport bilateral din statul membru în care este stabilită întreprinderea către teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe sau către statul membru de stabilire, natura serviciului este strâns legată de statul membru de stabilire. Un conducător auto poate să efectueze mai multe operațiuni de transport bilateral în cursul unei singure călătorii. În cazul în care normele privind detașarea lucrătorilor și, prin urmare, condițiile de muncă și de încadrare în muncă garantate în statul membru gazdă s-ar aplica acestor operațiuni bilaterale, aceasta ar constitui o restricționare disproporționată a libertății de a presta servicii transfrontaliere de transport rutier.
- (28) Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când un conducător auto efectuează alte tipuri de operațiuni, în special operațiuni de cabotaj sau operațiuni de transport internațional non-bilateral în statul membru respectiv. Această legătură suficientă există în cazul operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009¹⁴ și (CE) nr. 1073/2009¹⁵ ale Parlamentului European și ale Consiliului, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă și, în felul acesta, serviciul este strâns legat de teritoriul statului membru gazdă. O operațiune internațională de transport non-bilateral se caracterizează prin faptul că conducătorul auto efectuează operațiuni de transport internațional în afara statului membru în care este stabilită întreprinderea care face detașarea. Prin urmare, serviciile prestate sunt mai degrabă legate de statele membre gazdă implicate, decât de statul membru de origine. În aceste cazuri, sunt necesare norme sectoriale doar în ceea ce privește cerințele administrative și măsurile de control.

¹⁴ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

¹⁵ 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).

- (29) În cazul în care conducătorul auto este angajat în cadrul unei operațiuni de transport combinat, natura serviciului furnizat în timpul segmentului rutier inițial sau final este strâns legată de statul membru de stabilire în cazul în care segmentul rutier propriu-zis reprezintă o operațiune de transport bilateral. Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când operațiunea de transport pe segmentul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru gazdă sau ca o operațiune de transport internațional non-bilateral și, prin urmare, într-un astfel de caz ar trebui să se aplice normele referitoare la detașare.
- (30) Întreprinderile de transport au nevoie de securitate juridică cu privire la normele și cerințele pe care trebuie să le respecte. Aceste norme și cerințe ar trebui să fie clare, inteligibile și ușor accesibile pentru întreprinderile de transport și ar trebui să permită controale eficiente. Este important ca noile norme să nu introducă sarcini administrative inutile și să țină seama în mod corespunzător de interesele IMM-urilor.
- (31) Statele membre ar trebui să se asigure că, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE, care sunt prevăzute în legislația, regulamentele sau dispozițiile administrative naționale sau prin convenții colective sau sentințe arbitrare care, în statul membru respectiv, au fost declarate general aplicabile sau se aplică în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din directiva respectivă, inclusiv, atunci când e cazul, prin acorduri colective care sunt general aplicabile tuturor întreprinderilor asemănătoare din zona geografică în cauză, sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă. Informațiile relevante ar trebui să acopere, în special, elementele constitutive ale remunerației devenite obligatorii prin instrumentele menționate. În conformitate cu directiva respectivă, ar trebui să se urmărească implicarea partenerilor sociali.
- (32) Operatorii de transport din UE se confruntă cu o concurență din ce în ce mai mare din partea operatorilor care își au sediul în state din afara UE. Prin urmare, este extrem de important să se asigure că întreprinderile din Uniune nu sunt discriminate. În conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Directiva 96/71/CE, întreprinderile stabilite într-o țară terță nu se pot bucura de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru. Acest principiu ar trebui să se aplice și în ceea ce privește normele specifice privind detașarea prevăzute în prezenta directivă. Principiul ar trebui să se aplice, în special, atunci când întreprinderi din țări terțe efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri bilaterale sau multilaterale care acordă acces la piața Uniunii.

- (33) Sistemul de cote multilaterale CEMT este unul dintre principalele instrumente care reglementează accesul operatorilor din afara UE pe piața UE și accesul operatorilor din UE la piețele din afara UE. Numărul de autorizații alocate fiecărei țări membre CEMT este stabilit anual. Pentru a se asigura că întreprinderile din Uniune nu sunt discriminate, obligația statelor membre în această privință trebuie să fie respectată și atunci când sunt convenite condițiile de acces la piața UE în cadrul CEMT.
- (34) În plus, competența de a negocia și de a încheia Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) revine Uniunii, ca parte a competențelor sale externe exclusive. Uniunea ar trebui, în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶, să alinieze mecanismele de control care pot fi utilizate pentru a controla respectarea normelor sociale naționale și a celor ale Uniunii de către operatorii din țările terțe la cele care se aplică operatorilor din Uniune.
- (35) Pentru a asigura în mod efectiv și eficient respectarea normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital. În scopul de a monitoriza respectarea obligațiilor prevăzute în prezenta directivă și în Directiva 96/71/CE și de a reduce în același timp complexitatea acestei sarcini, statele membre ar trebui să fie autorizate să impună operatorilor rutieri numai cerințele administrative specificate în prezenta directivă, care sunt adaptate pentru sectorul transportului rutier.
- (36) Sarcina administrativă și sarcinile de gestionare a documentelor care revin conducătorilor auto ar trebui să fie rezonabile. Prin urmare, în timp ce anumite documente ar trebui să fie disponibile în vehicul pentru controlul în trafic, alte documente ar trebui să fie puse la dispoziție prin intermediul interfeței publice IMI de către operatorii rutieri și, dacă este necesar, de către autoritățile competente ale statului membru în care este stabilit operatorul. Autoritățile competente ar trebui să utilizeze cadrul de asistență reciprocă între statele membre prevăzut în Directiva 2014/67/UE.

¹⁶ 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).

- (37) Având în vedere faptul că, în unele state membre, partenerii sociali joacă un rol esențial în asigurarea respectării legislației sociale în sectorul transportului rutier, statele membre ar trebui să li se permită să furnizeze partenerilor sociali naționali informațiile relevante partajate prin intermediul IMI, cu scopul unic de a verifica respectarea normelor privind detașarea lucrătorilor, respectând în același timp Regulamentul (UE) 2016/679. Informațiile relevante ar trebui furnizate partenerilor sociali în afara IMI.
- (38) În vederea adaptării anexelor prezentei directive la evoluțiile în materie de bune practici, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor respective. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹⁷. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (39) Comisia ar trebui să evalueze impactul aplicării și al asigurării respectării normelor privind detașarea lucrătorilor în industria transportului rutier și să prezinte Parlamentului și Consiliului un raport privind rezultatele acestei evaluări, însoțit, după caz, de o propunere legislativă.
- (40) Prezenta directivă ar trebui să se aplice de la ... [18 luni de la data intrării în vigoare]. Aceasta este data de la care Directiva 2018/957 urmează să se aplice în sectorul transportului rutier, în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din aceasta.
- (41) Prin urmare, Directiva 2006/22/CE ar trebui modificată în consecință,

¹⁷ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Norme specifice privind detașarea conducătorilor auto

- (1) Prezentul articol instituie norme specifice în ceea ce privește anumite aspecte ale Directivei 96/71/CE referitoare la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și ale Directivei 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele administrative și măsurile de control pentru detașarea conducătorilor auto în cauză.
- (2) Aceste norme specifice se aplică conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite într-un stat membru, care aplică una dintre măsurile cu caracter transnațional menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 96/71/CE.
- (3) În sensul articolului 3 alineatul (1a) din Directiva 96/71/CE, se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește statul membru gazdă în cursul efectuării unui transport internațional de mărfuri sau de persoane, iar respectiva perioadă de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare în contextul unor astfel de operațiuni internaționale ale aceluiași conducător auto sau ale unui alt conducător auto pe care îl înlocuiește.
- (4) Un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează operațiuni de transport bilateral.

În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile înseamnă o deplasare de mărfuri, pe baza unui contract de transport, din statul membru de stabilire, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, către un alt stat membru sau o țară terță ori dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță către statul membru de stabilire.

- (5) Începând cu data la care conducătorii auto înregistrează manual datele privind trecerea frontierei, astfel cum se prevede la articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸, statele membre aplică, de asemenea, exceptarea prevăzută la alineatul (4) în legătură cu transportul de mărfuri atunci când conducătorul auto care efectuează o operațiune de transport bilateral efectuează, pe lângă aceasta, o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca conducătorul auto să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru.

În cazul în care o operațiune de transport bilateral începând din statul membru de stabilire în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire, exceptarea se aplică pentru cel mult două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare, în condițiile stabilite mai sus.

Această exceptare se aplică numai până la data la care tahograful inteligent ce asigură înregistrarea trecerii frontierei și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se montează în vehiculele înmatriculate pentru prima oară într-un stat membru, astfel cum se specifică la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf din regulamentul respectiv. De la data respectivă, exceptarea menționată la prezentul alineat se aplică numai conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din regulamentul respectiv.

- (6) În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral efectuată în cadrul unui serviciu ocazional sau regulat de transport internațional de persoane, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, are loc atunci când un conducător auto:
- îmbarcă pasageri în statul membru de stabilire și îi debarcă într-un alt stat membru sau într-o țară terță sau
 - îmbarcă pasageri într-un stat membru sau într-o țară terță și îi debarcă în statul membru de stabilire sau

18 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).

- îmbarcă și debarcă pasageri în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.
- (7) Începând cu data la care conducătorii auto înregistrează manual datele privind trecerea frontierei, astfel cum se prevede la articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, statele membre aplică, de asemenea, exceptarea prevăzută la alineatul (6) în legătură cu transportul de persoane atunci când conducătorul auto care efectuează o operațiune de transport bilateral efectuează pe lângă aceasta:
- o îmbarcare de pasageri și/sau
 - o debarcare de pasageri în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca conducătorul auto să nu ofere servicii de transport de persoane între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere.

Această exceptare se aplică numai până la data la care tahograful inteligent ce asigură înregistrarea trecerii frontierei și a activităților suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se montează în vehiculele înmatriculate pentru prima oară într-un stat membru, astfel cum se specifică la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf din regulamentul respectiv. De la data respectivă, exceptarea menționată la prezentul alineat se aplică numai conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din regulamentul respectiv.

- (8) Un conducător auto care efectuează operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009, este considerat ca fiind detașat în temeiul Directivei 96/71/CE.
- (9) În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat pe teritoriul unui stat membru pe care îl tranzitează fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca persoane.

- (10) În cazul în care conducătorul auto efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE a Consiliului¹⁹, conducătorul auto nu ar trebui să fie considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral astfel cum este definită la alineatul (4).
- (11) Statele membre se asigură că, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE, care sunt prevăzute în legislația, regulamentele sau dispozițiile administrative naționale sau prin convenții colective sau sentințe arbitrare care, în statul membru respectiv, au fost declarate general aplicabile sau se aplică în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din directiva respectivă, sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă. Informațiile relevante se referă, în special, la elementele constitutive ale remunerației devenite obligatorii prin astfel de instrumente, inclusiv, după caz, prin acorduri colective care sunt general aplicabile tuturor întreprinderilor asemănătoare din zona geografică în cauză.
- (12) Întreprinderile de transport stabilite într-o țară terță nu beneficiază de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru, inclusiv atunci când efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri bilaterale sau multilaterale prin care se acordă acces la piața Uniunii sau la părți ale acesteia.
- (13) Prin derogare de la articolul 9 alineatele (1) și (2) din Directiva 2014/67/UE, statele membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control în legătură cu detașarea conducătorilor auto:

19 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).

- (a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a prezenta o declarație de detașare autorităților naționale competente ale unui stat membru în care este detașat conducătorul auto cel târziu la data începerii detașării, prin intermediul unui formular standard multilingv al interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012. Declarația de detașare constă în următoarele informații:
- (i) identitatea operatorului de transport rutier, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;
 - (ii) datele de contact ale unui manager de transport sau ale unei (unor) alte persoane de contact din statul membru de stabilire care să asigure legătura cu autoritățile competente din statul membru gazdă în care sunt prestate serviciile și să trimită și să primească documente sau comunicări;
 - (iii) următoarele informații despre conducătorul auto detașat: identitatea conducătorului auto, adresa locului de reședință al conducătorului auto și numărul permisului de conducere;
 - (iv) data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă contractului de muncă;
 - (v) datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;
 - (vi) numerele de înmatriculare ale autovehiculelor;
 - (vii) tipul serviciilor de transport, și anume transport de mărfuri, transport de călători, transport internațional, operațiuni de cabotaj;
- (b) obligația operatorului de transport rutier să se asigure că conducătorul auto are la dispoziție, precum și obligația conducătorului auto de a păstra și de a pune la dispoziție, atunci când i se solicită în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic:
- (i) o copie a declarației de detașare transmise prin intermediul IMI;

- (ii) dovezi ale operațiunii (operațiunilor) de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009;
 - (iii) înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj, în conformitate cu cerințele de înregistrare și de păstrare a evidențelor prevăzute de Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014;
- (c) obligația operatorului de transport rutier de a transmite, prin intermediul interfeței publice IMI, după terminarea perioadei de detașare, la solicitarea directă a autorităților competente ale statelor membre în care a avut loc detașarea, copii ale documentelor menționate la litera (b) punctele (ii) și (iii), precum și documente privind remunerația conducătorului auto detașat aferente perioadei de detașare, contractul său de muncă sau un document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului²⁰, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată.

Operatorul transmite documentele prin intermediul interfeței publice IMI cel târziu la 8 săptămâni de la data solicitării. În cazul în care operatorul nu prezintă documentația solicitată în termenul stabilit, autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea pot solicita asistență, prin intermediul IMI, autorităților competente ale statului membru de stabilire, în conformitate cu articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67/UE. În cazul în care se efectuează o astfel de solicitare de asistență reciprocă, autoritățile competente din statele membre de stabilire ale operatorului au acces la declarația de detașare și la alte informații relevante prezentate de operator prin intermediul interfeței publice IMI.

²⁰ Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

Autoritățile competente din statele membre de stabilire ale operatorului se asigură că documentele solicitate de autoritățile competente ale statelor membre în care a avut loc detașarea sunt furnizate prin intermediul IMI în termen de 25 de zile lucrătoare de la data solicitării.

Pentru a verifica faptul că, în conformitate cu alineatele (4)-(7), conducătorul auto nu trebuie considerat detașat, statele membre pot impune ca măsură de control numai obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, dovezi ale operațiunii (operațiunilor) internaționale de transport relevante, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și înregistrările tahografului menționate la litera (b) punctul (iii).

- (14) În scopuri de control, operatorul de transport menține la zi declarațiile de detașare menționate la alineatul (13) litera (a) în interfața publică IMI.
- (15) Informațiile din declarații sunt salvate în baza de date a IMI în scopul efectuării de controale, pe o perioadă de 24 de luni.

Statele membre pot permite autorității competente să le furnizeze partenerilor sociali naționali, în afara IMI, informațiile relevante disponibile în IMI în măsura necesară în scopul verificării respectării normelor referitoare la detașare și în conformitate cu legislația și practicile naționale, cu condiția ca informațiile:

- să fie legate de o detașare pe teritoriul statului membru vizat;
- să fie utilizate exclusiv în scopul controlului aplicării normelor privind detașarea și
- prelucrarea datelor să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

- (16) Până la [JO: 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia precizează, prin intermediul unui act de punere în aplicare, funcționalitățile interfeței publice IMI. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 4 alineatul (2).

- (17) Statele membre evită întârzierile inutile în aplicarea măsurilor de control care pot afecta durata și datele preconizate pentru detașare.
- (18) Autoritățile competente din statele membre cooperează strâns și își oferă asistență reciprocă și toate informațiile relevante, în condițiile prevăzute în Directiva 2014/67/UE și în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Articolul 2

Modificări aduse Directivei 2006/22/CE

Directiva 2006/22/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului”.

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Prezenta directivă stabilește condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului* și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului**.

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

** Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).”

3. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE. Controalele în trafic privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE se limitează la normele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al echipamentelor de înregistrare conexe. Controalele cuprinzătoare ale punerii în aplicare a Directivei 2002/15/CE pot fi efectuate numai la fața locului.”;

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

„Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 să fie verificate. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, în timpul de desfășurare a controlului în trafic, oricare dintre dovezile care se dovedesc a nu fi disponibile la bord; acest lucru nu aduce atingere obligațiilor conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf.”;

(c) se introduce următorul alineat:

„(3a) Fiecare stat membru organizează controale privind conformitatea cu dispozițiile Directivei 2002/15/CE ținând seama de sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc prevăzut la articolul 9c din prezenta directivă. Controalele respective vizează o întreprindere dacă unul sau mai mulți dintre conducătorii auto ai acesteia au încălcat în mod continuu sau grav dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014.”;

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

„(4) Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnalate, menționându-se, de asemenea, dacă se transportau persoane sau mărfuri.”

4. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, controale concertate în trafic asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014. Statele membre depun, în plus, eforturi pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor.

Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.”

5. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.”

6. La articolul 7 alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;”

7. La articolul 7 alineatul (1), se adaugă următoarea literă:

„(d) pentru a asigura schimbul de informații cu celelalte state membre în temeiul articolului 8 din prezenta directivă în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor naționale de transpunere a prezentei directive și a Directivei 2002/15/CE.”

8. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 fac, de asemenea, obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7:

(a) cel puțin o dată la șase luni după intrarea în vigoare a prezentei directive;

(b) la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(1a) Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul 1 litera (b) de la prezentul articol în termen de 25 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care acest lucru nu este posibil, cererea poate fi respinsă de către statul membru.

În cazul în care este dificil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare și prezintă motive care să justifice în mod adecvat dificultatea sau imposibilitatea furnizării de informații relevante. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare.

În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru pe al cărui teritoriu este detașat lucrătorul, Comisia este informată și ia măsurile necesare.”;

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

„(2) Schimbul de informații prevăzut la prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului*, cu excepția schimburilor de informații între statele membre prin intermediul unor consultări directe a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**.

* Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei («Regulamentul IMI») (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

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

9. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE comise de fiecare întreprindere.

Până la ... [JO: a se introduce data – 10 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor, care ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor, precum și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.”;

(b) la alineatul (2), a doua teză se elimină;

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

„(3) În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, alături de gradul de gravitate al acestora.

În scopul stabilirii sau al actualizării gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a din prezenta directivă, acte delegate de modificare a anexei III, ținând seama de evoluțiile în materie de reglementare și de aspectele de siguranță rutieră.

Categoria pentru încălcările cele mai grave ar trebui să includă încălcările în cazul cărora nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (CE) nr. 165/2014 creează un risc ridicat de deces sau de vătămare corporală gravă.”;

(d) se adaugă următoarele alineate:

„(4) Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc sunt accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză.

- (5) Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autorităților competente din alte state membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din regulamentul respectiv.”

10. La articolul 11, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

- „(3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte delegate, o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul și nu poate desfășura activități cu acel vehicul. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).”

11. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Comitetul menționat este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*.

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

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

12. La articolul 13, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control;”

13. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 14
Negocieri cu țări terțe*

O dată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, Uniunea deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”

14. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 15
Actualizarea anexelor*

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a, acte delegate de modificare a anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare la evoluțiile în materie de bune practici.”

15. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 15a
Exercitarea delegării*

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de 5 ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare*.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

16. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) în partea A, punctul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimate;”

(b) în partea A, punctul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. pentru perioada menționată în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 articolul 36 alineatele (1) și (2), toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3 (categoriile N3 și M3 fiind definite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului*);

* Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).”;

(c) în partea A, punctul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;”

(d) în partea A, se adaugă următorul punct (6):

„6. timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, conform dispozițiilor de la articolul 4 litera (a) din Directiva 2002/15/CE; alt timp de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente.”;

(e) În partea B, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„2. În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau subcontractanții, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport sunt conforme cu Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014.”;

(f) în partea B, se adaugă următoarele puncte:

„4. timpul de lucru săptămânal mediu maxim, pauzele și cerințele privind munca de noapte, conform dispozițiilor de la articolele 4, 5 și 7 din Directiva 2002/15/CE.

5. respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora, în conformitate cu articolul 8 alineatele (8) și (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”

Articolul 3

Modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următoarele puncte:

- „13. Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului: articolul 8.
14. Directiva (UE) .../... a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”): articolul 1 alineatul (14).”

Articolul 4

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 5

Norme și sancțiuni

- (1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la articolul 1 din prezenta directivă, în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale articolului respectiv.

- (2) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor de la articolul 1 din prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.

Articolul 6

Controlul inteligent al aplicării normelor

Fără a se aduce atingere Directivei 2014/67/UE și pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute la articolul 1 din prezenta directivă, statele membre se asigură că se aplică o strategie națională coerentă de asigurare a respectării normelor pe teritoriul lor. Strategia respectivă se concentrează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat, în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Articolul 7

Evaluare

- (1) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, în special impactul articolului 1, până la [31 decembrie 2025] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentei directive. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă. Raportul este făcut public.
- (2) În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (3) După caz, rapoartele prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt însoțite de propuneri relevante.

Articolul 8

Formarea profesională

Statele membre cooperează în ceea ce privește furnizarea de educație și formare către autoritățile de control, bazându-se pe sistemele existente de control al aplicării normelor.

Angajatorii au responsabilitatea de a se asigura că conducătorii lor auto dobândesc cunoștințe cu privire la drepturile și obligațiile lor referitoare la prezenta directivă.

Articolul 9

- (1) Statele membre adoptă și publică, până la ... [JO: a se introduce data – 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste măsuri de la [JO: a se completa cu aceeași dată ca la paragraful anterior].

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 10

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 11

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la [...],

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
