

Bruxelles, 24 mai 2023
(OR. en)

9734/23

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

**TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	24 mai 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 256 final
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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 256 final.

Anexă: COM(2023) 256 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.5.2023
COM(2023) 256 final

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

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere se referă la o revizuire a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Regulamentul menționat stabilește duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele minime de repaus zilnic și săptămânal pentru conducătorii auto din sectorul transportului comercial.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se referă la două tipuri de conducători auto. Primul tip este reprezentat de conducătorii auto care asigură transportul rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone [începând cu 1 iulie 2026, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se va aplica și vehiculelor a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, atunci când efectuează operațiuni de transport internațional sau operațiuni de cabotaj]. Al doilea tip este reprezentat de conducătorii auto care asigură transportul de persoane cu vehicule construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv șoferul.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se aplică operatorilor de transport rutier și conducătorilor auto ai acestora: (i) indiferent dacă aceștia asigură transportul de persoane sau de mărfuri sau (ii) indiferent dacă, atunci când transportă persoane, transportul este regulat sau ocazional. Cu toate acestea, sectorul transportului ocazional de persoane are caracteristici diferite în comparație cu transportul de mărfuri și cu transportul regulat de persoane. Aceste caracteristici diferite înseamnă că sectorul transportului ocazional de persoane are un impact diferit asupra condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și, prin urmare, necesită o adaptare a normelor privind duratele de conducere, pauzele minime și perioadele de repaus care li se aplică.

Transportul ocazional de persoane se caracterizează în special prin caracterul sezonier pronunțat (vârfuri ale cererii de călătorii în anumite anotimpuri ale anului, în special în timpul vacanțelor de iarnă și de vară). De asemenea, acesta se caracterizează prin distanțe diferite de parcurs, în funcție de activitățile turistice desfășurate de pasageri, cum ar fi vizitele. Astfel, transportul ocazional de persoane se caracterizează prin distanțe mai lungi parcurse la începutul și la sfârșitul călătoriei și o durată de conducere mai scurtă în locul unde se desfășoară activitățile turistice. În acest sector trebuie să se dea curs cererilor rezonabile neplanificate și spontane ale pasagerilor legate de opriri suplimentare, schimbări de traseu sau modificări de grafic. În general, durata de conducere este mai scurtă decât în cazul transportului de mărfuri sau al serviciilor regulate de transport cu autobuzul. De asemenea, șoferii dorm de obicei în hoteluri și rareori conduc noaptea. În același timp, pe durata timpului de lucru, conducătorii auto ar putea fi supuși unor activități suplimentare, care rezultă adesea din interacțiunile cu pasagerii, de exemplu oferirea de sfaturi.

Sectorul transportului ocazional de persoane contestă de mulți ani caracterul adecvat al normelor actuale. Caracterul adecvat al normelor actuale a făcut, de asemenea, obiectul

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).

evaluării *ex post* din 2017 a legislației sociale a UE în sectorul transportului rutier², ca parte a Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT).

Cu toate acestea, la momentul elaborării propunerii legislative în urma evaluării, Comisia a ales să abordeze mai întâi problemele cele mai acute ale conducătorilor auto care asigură transportul de mărfuri, cum ar fi perioadele lungi departe de casă și condițiile inadecvate de muncă și de repaus. Prin urmare, propunerea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, adoptată de Comisie la 31 mai 2017³, ca parte a Pachetului privind mobilitatea I, nu a abordat problemele specifice cu care se confruntă conducătorii auto care lucrează în sectorul transportului ocazional de persoane cu autobuzul și autocarul. Totuși, colegiitorii au discutat acest aspect și, la adoptarea Regulamentului (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului⁴, s-a decis introducerea articolului 8 alineatul (10) în Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Articolul respectiv impunea Comisiei să evalueze dacă ar putea fi adoptate norme mai adecvate pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de persoane, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009⁵.

Evaluarea impactului efectuată pentru această inițiativă⁶ a confirmat că normele actuale sunt inadecvate într-o anumită măsură pentru sectorul transportului ocazional de persoane. Perioadele de repaus și pauzele sunt adesea impuse atunci când conducătorii auto nu au nevoie de ele, ceea ce îi împiedică să se organizeze și să efectueze călătorii conform dorinței clienților sau în timpul perioadelor sezoniere aglomerate. Acest lucru poate afecta veniturile conducătorilor auto, în special veniturile conducătorilor auto independenți. Normele actuale afectează, de asemenea, condițiile de muncă ale conducătorilor auto, deoarece aceștia nu pot să ia pauze la ore convenabile și nu pot reduce la minimum nopțile petrecute departe de casă. Acest lucru afectează, la rândul său, nivelul de stres și de oboseală al conducătorilor auto, reducând atractivitatea profesiei de șofer și punând în pericol siguranța rutieră.

În plus, există în prezent condiții de concurență inechitabile între furnizorii de servicii ocazionale de transport internațional de persoane și de transport intern (național) de persoane. Aceasta se datorează faptului că serviciile ocazionale care au loc într-un singur stat membru nu pot aplica derogarea de douăsprezece zile (și anume amânarea perioadei de repaus săptămânal cu până la 12 perioade consecutive de 24 de ore după o perioadă de repaus săptămânal normală anterioară) prevăzută la articolul 8 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, astfel cum este cazul pentru serviciile internaționale. De exemplu, un tur pe distanțe lungi în Germania nu este eligibil pentru derogarea de douăsprezece zile, în timp ce un tur între Belgia și Luxemburg este eligibil pentru această derogare, chiar dacă nu există nicio diferență între aceste două operațiuni în ceea ce privește distanța și durata.

² SWD(2017) 184 final, disponibil la: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 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 (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

⁵ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

⁶ SWD(2023)137 final.

Din acest motiv, prezenta propunere urmărește: (i) să asigure o distribuție mai flexibilă a pauzelor și a perioadelor de repaus și (ii) să instituie egalitatea de tratament între operațiunile ocazionale de transport internațional și intern de persoane. Aceasta nu introduce nicio modificare a duratei minime a pauzelor sau a perioadelor de repaus sau a duratelor de conducere maxime. Prin urmare, propunerea urmărește să garanteze servicii ocazionale eficiente și de înaltă calitate de transport de persoane și să îmbunătățească condițiile de muncă și de circulație pentru conducătorii auto, în special pentru a reduce la minimum stresul și oboseala acestora.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 este în concordanță cu politica Uniunii în sectorul transportului rutier și, în special, cu normele relevante care alcătuiesc cadrul pieței interne a Uniunii pentru transportul rutier. Mai exact, aceasta este în concordanță cu Regulamentul (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier⁷; Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier⁸; și cu Directiva 2006/22/CE privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a legislației sociale referitoare la activitățile de transport rutier⁹. De asemenea, prezenta propunere este în concordanță cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Propunerea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 este în concordanță deplină cu Strategia privind mobilitatea durabilă și inteligentă¹⁰. Această strategie solicită sprijinirea sectorului transporturilor și a sectoarelor conexe din lanțul valoric – cum ar fi operatorii de călătorii și turism – pentru a se redresa într-o formă mai bună în urma pandemiei de COVID-19 și a deveni mai reziliente, promovând în același timp un mediu de lucru mai atractiv pentru lucrătorii din transporturi. Totodată, inițiativa este în concordanță cu alte politici ale UE, în special cu măsurile de asigurare a siguranței rutiere.

În sens mai larg, propunerea contribuie la unul dintre obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) pe care UE s-a angajat să le pună în aplicare în cadrul Agendei 2030, și anume ODD 8 privind promovarea creșterii economice, a ocupării productive a forței de muncă și a muncii decente¹¹.

⁷ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

⁸ 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 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).

¹⁰ Comunicarea Comisiei, intitulată *Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, adoptată la 9 decembrie 2020 (COM/2020/789 final/2).

¹¹ Comunicarea Comisiei privind *Următorii pași către un viitor european durabil: Acțiunea europeană pentru durabilitate*, adoptată la 22 noiembrie 2016 [COM (2016) 739 final].

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temei juridic**

Prezenta propunere modifică Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și, prin urmare, are același temei juridic, și anume articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

În temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE, Uniunea împarte cu statele membre competențe de reglementare în sectorul transporturilor. Cu toate acestea, normele în vigoare pot fi modificate doar de către organul legislativ al Uniunii.

În absența unei acțiuni la nivelul Uniunii, este cel mai probabil ca problemele identificate să persiste. Astfel de probleme nu pot fi abordate de statele membre în mod individual, având în vedere caracterul lor transfrontalier și faptul că normele care urmează să fie modificate referitoare la pauze și la perioadele minime de repaus zilnic și săptămânal sunt prevăzute în prezent în legislația Uniunii. Se justifică, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul Uniunii.

- **Proporționalitatea**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru rezolvarea problemelor identificate legate de: (i) condițiile de muncă necorespunzătoare pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de persoane; și (ii) condițiile de concurență inechitabile între serviciile ocazionale de transport rutier intern de persoane și serviciile ocazionale de transport rutier internațional de persoane.

Astfel cum se indică în secțiunea 8.1 din evaluarea impactului, propunerea implementează opțiunea de politică considerată a fi soluția cea mai adecvată și proporțională. Aceasta asigură un echilibru între îmbunătățirea condițiilor de muncă și de repaus pentru conducătorii auto, permițând în același timp operatorilor să organizeze operațiunile de transport într-un mod cât mai eficient și asigurând controlul eficient și coerent la nivel transfrontalier al normelor existente.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât propunerea modifică un regulament în vigoare, instrumentul ales este, de asemenea, un regulament. Având în vedere numărul limitat de modificări propuse, nu este necesară sau oportună reformarea regulamentului.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 a făcut obiectul unei evaluări *ex post* finalizate la 31 mai 2017¹² și efectuate în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT).

¹² SWD(2017)184 final.

Evaluarea *ex post* a concluzionat, în esență, că este posibil ca unele dintre normele privind organizarea duratelor de conducere, a pauzelor și a perioadelor de repaus să nu fie adecvate pentru sectorul transportului ocazional de persoane din cauza particularităților și nevoilor acestuia în materie de servicii.

- **Consultările cu părțile interesate**

Prezenta propunere vine în urma unei consultări cuprinzătoare a părților interesate care a avut loc în cursul anilor 2021 și 2022.

Comisia a efectuat o consultare publică în perioada 21 ianuarie 2021 - 18 februarie 2021 cu privire la evaluarea inițială a impactului¹³. În total, au fost primite 87 de răspunsuri din partea autorităților publice, a părților interesate din sector, a sindicatelor, a conducătorilor auto și a publicului. În general, feedbackul a atras atenția asupra unei probleme legate de normele existente în materie de servicii ocazionale de transport rutier de persoane. Ulterior, în perioada 23 noiembrie 2021 - 18 februarie 2022, a avut loc o consultare publică deschisă de 12 săptămâni, în cursul căreia s-au primit în total 170 de contribuții. În cadrul consultării respective au fost colectate informații valoroase cu privire la provocările cu care se confruntă sectorul și actorii săi, precum și cu privire la preferințele respondenților pentru anumite măsuri de politică. Pe parcursul derulării studiului de fundamentare realizat de un contractant extern, s-a desfășurat o consultare specifică cu părțile interesate pentru a obține informații specifice și detaliate cu privire la: (i) modul în care funcționează transportul rutier ocazional de persoane; (ii) problemele legate de legislația existentă; și (iii) opiniile părților interesate cu privire la potențialele măsuri de politică. În cele din urmă, trei studii de caz au fost realizate de un contractant extern, concentrându-se asupra operatorilor mici, mijlocii și mari din diferite state membre. În cadrul diverselor activități de consultare, au fost solicitate contribuții în special din partea următoarelor tipuri de părți interesate: asociații profesionale; operatori de transport cu autobuzul și autocarul; sindicate; conducători auto individuali; și autorități publice.

Consultarea cuprinzătoare a evidențiat existența unor diferențe foarte mari de opinii cu privire la normele actuale și la potențialele modificări ale acestora – atât între angajatori și salariați, cât și între întreprinderile mici și cele mari. În cea mai mare parte, sindicatele și majoritatea conducătorilor auto (salariați) s-au opus introducerii unor noi flexibilități vizând organizarea muncii și perioadele de repaus pentru șoferii de autobuz și autocar. Opoziția s-a datorat faptului că aceștia au considerat că astfel de modificări ar conduce la o deteriorare a condițiilor de muncă. Totuși, conducătorii auto s-au arătat dispuși să susțină unele modificări ale normelor, de exemplu în ceea ce privește: (i) extinderea derogării de douăsprezece zile la călătoriile interne ocazionale; și (ii) cu toate că într-o măsură mai mică, modificarea normelor privind perioadele de pauză și fracționarea pauzelor obligatorii. Opoziția cea mai vehementă a vizat modificările aduse distribuției perioadelor de repaus zilnic și săptămânal. În schimb, majoritatea operatorilor de transport cu autobuzul și autocarul și reprezentanții acestora sunt în favoarea unor modificări ample ale normelor privind distribuirea pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal, cu scopul de a aborda particularitățile sectorului și a răspunde mai bine nevoilor pasagerilor. Propunerea ține seama de contribuțiile divergente primite și urmărește să găsească un echilibru între problemele identificate și interesele legitime ale părților interesate consultate.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Soferii-de-autobuz-si-autocar-normele-UE-privind-durata-de-condus-si-perioada-de-repaus_ro.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a asistat Comisia prin realizarea unui studiu¹⁴ pentru sprijinirea evaluării impactului care stă la baza prezentei propuneri. Studiul a furnizat Comisiei informații valoroase, în special în ceea ce privește elaborarea opțiunilor de politică; evaluarea impactului de mediu, economic și social al acestora; și colectarea opiniilor părților interesate direct afectate.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv cu rezerve din partea Comitetului de control normativ la 16 decembrie 2022¹⁵. Toate observațiile principale ale Comitetului au fost abordate în versiunea revizuită a evaluării impactului¹⁶.

Evaluarea impactului a luat în considerare trei opțiuni de politică, fiecare dintre acestea cuprinzând un set de măsuri de politică. Opțiunile de politică au fost divergente în ceea ce privește: (i) flexibilitatea în materie de pauze; (ii) criteriile de eligibilitate pentru amânarea perioadelor de repaus zilnic și (iii) necesitatea unor perioade de repaus săptămânal adaptabile. Toate aceste opțiuni de politică, menite să se aplice numai operațiunilor ocazionale de transport rutier de persoane, sunt de natură legislativă. Opțiunile includ: (i) o adaptare limitată la operațiunile ocazionale de transport rutier de persoane în cadrul opțiunii de politică A; (ii) scheme și dispoziții mai flexibile aplicabile pauzelor și perioadelor de repaus zilnic și săptămânal în cadrul opțiunii C; și (iii) o abordare semiflexibilă în cadrul opțiunii B.

Mai precis, prima opțiune de politică („OP A”) le-ar permite conducătorilor auto să își împartă pauzele în perioade de 30 și 15 minute sau în perioade de 15 minute fiecare. Totodată, aceasta ar permite amânarea cu 1 oră a începerii perioadei de repaus zilnic atunci când perioada totală de conducere zilnică pentru ziua respectivă nu depășește șapte ore sau o amânare cu două ore atunci când perioada totală de conducere zilnică nu depășește cinci ore. Aceste derogări ar fi posibile doar o singură dată în timpul unei călătorii de opt zile sau mai mult. În plus, OP A ar alinia, de asemenea, normele privind serviciile ocazionale de transport de persoane desfășurate numai în interiorul unei singure țări la normele privind serviciile internaționale, permițând amânarea perioadei de repaus săptămânal cu până la 12 perioade consecutive de 24 de ore după o perioadă de repaus săptămânal normală anterioară (așa-numita derogare de douăsprezece zile).

A doua opțiune de politică („OP B”) le-ar permite conducătorilor auto să își împartă pauzele într-o manieră complet flexibilă. Totodată, aceasta le-ar permite să își amâne începerea perioadei de repaus zilnic cu 1 oră atunci când perioada totală de conducere zilnică pentru ziua respectivă nu depășește șapte ore sau să își amâne perioada de repaus zilnic cu două ore atunci când perioada totală de conducere zilnică nu depășește cinci ore. Aceste derogări ar fi posibile doar de două ori în timpul unei călătorii de opt zile sau mai mult. În plus, OP B le-ar permite conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane cu o durată de cel puțin opt zile să își distribuie perioadele de repaus săptămânal pe parcursul a 10 săptămâni consecutive.

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023)197 final.

¹⁶ SWD(2023)137 final.

Cea de a treia opțiune de politică („OP C”) le-ar permite, de asemenea, conducătorilor auto să își împartă pauzele într-un mod complet flexibil. Totodată, aceasta le-ar permite să își amâne cu 1 oră începerea perioadelor de repaus zilnic atunci când perioada totală de conducere zilnică pentru ziua respectivă nu depășește șapte ore sau să își amâne perioada de repaus zilnic cu două ore atunci când perioada totală de conducere zilnică nu depășește cinci ore. Aceste derogări ar putea fi aplicate de un număr nelimitat de ori în decursul unei călătorii de opt zile sau mai mult. În plus, OP C le-ar permite, de asemenea, serviciilor ocazionale de transport intern de persoane să utilizeze derogarea de douăsprezece zile, însă OP C ar elimina și condiția privind „un singur serviciu ocazional”¹⁷ și obligația de a efectua două perioade de repaus săptămânal normale după utilizarea derogării de douăsprezece zile.

Opțiunea preferată este OP A, deoarece este considerată a fi cea mai eficace și cel mai mult în concordanță cu obiectivul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 de a îmbunătăți condițiile de muncă. Aceasta în pofida raportului său costuri-beneficii mai mic în comparație cu cel al OP C și OP B. Totuși, în ceea ce privește stabilirea unui echilibru între măsurile care oferă mai multă flexibilitate în organizarea pauzelor și a perioadelor de repaus, pe de o parte, și menținerea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, pe de altă parte, OP A este considerată proporțională într-o măsură mai mare decât OP B și OP C.

Opțiunea preferată nu afectează numărul total de pauze minime, durate de conducere zilnice și săptămânale maxime sau perioadele minime de repaus zilnic și săptămânal. Măsurile propuse în cadrul opțiunii preferate prevăd doar: (i) flexibilitate în distribuirea pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic; și (ii) aplicabilitatea derogării de douăsprezece zile pentru serviciile ocazionale de transport intern de persoane.

Toate cele trei opțiuni de politică conduc la beneficii nete în raport cu scenariul de referință. Beneficiile nete sunt estimate a fi cele mai mari în cadrul OP C (între 171,3 milioane EUR și 242,2 milioane EUR), urmată de OP B (între 100,4 milioane EUR și 206,8 milioane EUR) și OP A (între 100,4 milioane EUR și 135,8 milioane EUR). Economii de costuri de ajustare pentru operatorii de transport cu autobuzul și autocarul în cadrul OP A sunt estimate între 106,4 milioane EUR și 141,9 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. OP B ar genera economii de costuri de ajustare cuprinse între 106,4 milioane EUR și 212,8 milioane EUR, iar OP C ar genera economii de costuri de ajustare cuprinse între 177,3 milioane EUR și 248,3 milioane EUR. Se preconizează că economiile de costuri își vor atinge efectul maxim în primii 2 ani de punere în aplicare a noilor norme și apoi vor scădea treptat în timp, urmând ca pe termen lung (până în 2050) valoarea lor să fie zero în raport cu scenariul de referință.

Nu a fost posibil să se cuantifice impactul social al opțiunii preferate, în special din cauza dimensiunii reduse a sectorului serviciilor ocazionale de transport de persoane și a lipsei de date disponibile cu privire la acest sector. Prin urmare, a fost posibilă doar o evaluare calitativă a impactului asupra condițiilor de muncă. Efectele asupra mediului au fost, de asemenea, evaluate ca fiind ușor pozitive, însă nu au putut fi cuantificate. Din acest motiv, raportul costuri-beneficii calculat nu reflectă impactul asupra condițiilor de muncă sau asupra mediului, iar evaluările cantitative și calitative trebuie combinate pentru a se putea obține un punct de vedere pe deplin informat.

¹⁷ Un singur serviciu ocazional în contextul articolului 8 alineatul (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 înseamnă că în decurs de 12 zile conducătorii auto nu pot efectua decât un singur tur pentru a fi autorizați să își amâne perioada de repaus săptămânal până la sfârșitul celei de a douăsprezecea zile.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, prin adaptarea normelor actuale la particularitățile sectorului transportului ocazional de persoane le va înlesni operatorilor și conducătorilor auto organizarea unor servicii eficiente și de înaltă calitate. Acest lucru va avea un impact pozitiv asupra performanței lor comerciale, inclusiv prin economii de costuri și îmbunătățirea ofertei de servicii. Economii nete de costuri pentru întreprinderi în cadrul propunerii sunt estimate între 105,8 milioane EUR și 141,3 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. IMM-urile, care au tendința să funcționeze cu un număr redus de șoferi și autobuze, vor beneficia cel mai mult de pe urma măsurilor propuse. Administrațiile publice ar putea suporta unele costuri limitate pentru a se familiariza cu noile norme, estimate la 5,4 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. În același timp, se preconizează efecte pozitive prin soluționarea dificultăților de conformitate existente, deși aceste beneficii nu au putut fi cuantificate.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere contribuie la obiectivele Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene¹⁸, în special ale articolului 31, care prevede dreptul la condiții de muncă echitabile și corecte. Aceasta se datorează faptului că se preconizează că propunerea va îmbunătăți condițiile de muncă ale șoferilor ocazionali de autobuz și autocar, permițând o flexibilitate limitată, dar necesară a anumitor norme privind pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu va avea implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ELEMENTE DIVERSE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Aplicarea și eficacitatea acestei inițiative vor fi monitorizate printr-o combinație de rapoarte naționale de punere în aplicare și prin analiza datelor furnizate de organizațiile de asigurare a respectării legii de la nivelul UE și de bazele de date ale UE. Mai precis, evoluția numărului, a tipurilor și a frecvenței încălcărilor normelor sociale recent modificate va fi monitorizată și evaluată prin intermediul rapoartelor de punere în aplicare în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Acest articol prevede că statele membre trebuie să comunice la fiecare doi ani informațiile necesare pentru a permite Comisiei să elaboreze, din doi în doi ani, un raport cu privire la aplicarea regulamentului, precum și la evoluția situației în domeniul în cauză. În plus, atât impactul economic, cât și impactul asupra condițiilor de muncă și a bunăstării conducătorilor auto vor fi monitorizate și evaluate pe baza unor anchete Eurostat și/sau a unor anchete specifice.

¹⁸ JO C 326, 26.10.2012, p. 2.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Propunerea introduce un număr limitat de modificări la Regulamentul (CE) nr. 561/2006, după cum urmează:

- la articolul 4, litera (n) se modifică pentru a actualiza trimiterea la Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, care a abrogat Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului¹⁹;
- la articolul 4, se introduce o nouă literă (na) pentru a institui definiția necesară a serviciilor ocazionale de transport de persoane, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, precum și pentru a clarifica faptul că definiția respectivă acoperă atât serviciile naționale, cât și pe cele internaționale;
- la articolul 7, se adaugă un nou alineat pentru a permite conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport de persoane să își împartă pauza obligatorie în trei pauze separate de cel puțin 15 minute fiecare, pe lângă posibilitatea existentă de a împărți o pauză în două pauze separate de 15 și 30 de minute;
- la articolul 8 alineatul (2), se adaugă un nou alineat pentru a permite conducătorilor auto care prestează un singur serviciu de transport ocazional de persoane cu o durată de opt zile sau mai mult să amâne începerea perioadei de repaus zilnic cu 1 oră, atunci când perioada totală de conducere zilnică pentru ziua respectivă nu depășește șapte ore, sau să amâne începerea perioadei de repaus zilnic cu două ore, atunci când perioada totală de conducere zilnică pentru ziua respectivă nu depășește cinci ore. Noul alineat clarifică, de asemenea, condițiile care trebuie îndeplinite pentru ca aceste derogări să se aplice;
- la articolul 8 alineatul (6) litera (a), teza introductivă, precum și litera (a) se modifică pentru a extinde posibilitatea de a amâna perioada de repaus săptămânal cu până la 12 perioade consecutive de 24 de ore, după o perioadă de repaus săptămânal normală anterioară, pentru serviciile ocazionale de transport intern de persoane.

¹⁹ 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).

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**

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 European²⁰,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²¹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier 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 Consiliului²² 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

²⁰ JO C , , p. .

²¹ JO C , , p. .

²² 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).

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.

- (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 ale conducătorilor auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane nu trebuie să periclitaze 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 nu trebuie 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.
- (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 Consiliului²³ 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 Consiliului²⁴.
- (8) O mai mare flexibilitate în ceea ce privește programarea pauzelor pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane nu trebuie 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

²³ 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).

²⁴ 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).

prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane trebuie să li se permită să își împartă pauza obligatorie în trei 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 trebuie să poată amâna începerea perioadelor lor de repaus zilnic cu maximum una sau două ore, în cazurile în care perioada de conducere pentru ziua respectivă nu a depășit cinci sau, respectiv, șapte ore, și ar trebui să amâne începerea perioadei de conducere numai atunci când efectuează călătorii de opt zile sau mai mult. O astfel de flexibilitate trebuie să fie limitată, de asemenea, la o singură derogare din fiecare pe durata turului. Totodată, trebuie 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.
- (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 trebuie să beneficieze, de asemenea, de o astfel de posibilitate.
- (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, 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 trebuie 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 trei pauze de cel puțin 15 minute fiecare, intercalate pe parcursul perioadei de conducere menționată la primul paragraf, astfel încât să respecte primul paragraf.”.

(3) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(2a) Cu condiția ca siguranța rutieră să nu fie astfel periclitată, un conducător auto care prestează un serviciu de transport ocazional de persoane cu o durată de cel puțin opt zile poate beneficia de o derogare de la alineatul (2) primul paragraf în următoarele moduri:

(a) amânarea perioadei de repaus zilnic cu cel mult 1 oră, cu condiția ca durata totală de conducere cumulată pentru ziua respectivă să nu fi depășit șapte ore;

(b) amânarea perioadei de repaus zilnic cu cel mult două ore, cu condiția ca durata totală de conducere cumulată pentru ziua respectivă să nu fi depășit cinci ore.

Fiecare dintre derogările menționate la primul paragraf literele (a) și (b) poate fi utilizată o singură dată pe parcursul călătoriei menționate la primul paragraf.

Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare, pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.”;

(b) la alineatul (6a), teza introductivă și litera (a) se înlocuiesc cu următoarele texte:

„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:

(a) serviciul să dureze cel puțin 24 de ore consecutive;”.

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