

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

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

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 European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, în vederea asigurării nediscriminării și atragerii de lucrători calificați. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, proporționale, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat și puse în aplicare într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.
- (2) În urma evaluării eficienței și a eficacității punerii în aplicare a setului actual de norme sociale ale Uniunii în domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾, au fost identificate anumite deficiențe la punerea în aplicare a cadrului juridic respectiv. Normele neclare referitoare la perioadele de repaus săptămânal, la locurile de repaus și la pauze în cazul conducerii în echipaj, precum și la absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de asigurare a respectării normelor divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor. Cu toate acestea, duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime contribuie în mod eficient la îmbunătățirea condițiilor sociale ale conducătorilor auto și la siguranța rutieră în general. Sunt necesare eforturi susținute pentru a se asigura conformitatea.

⁽¹⁾ JO C 197, 8.6.2018, p. 45.⁽²⁾ JO C 176, 23.5.2018, p. 57.⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 (JO C 151, 6.5.2020, p. 1). Poziția Parlamentului European din 9 iulie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (3) Pentru a promova siguranța rutieră, este important ca întreprinderile de transport să fie încurajate să adopte o cultură a siguranței care să fie respectată la toate nivelurile. În special, pentru a preîntâmpina încălcarea normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus sau punerea în pericol a siguranței rutiere, nu ar trebui să se permită corelarea remunerării bazate pe performanță cu durata necesară pentru transportul de persoane la destinație sau pentru livrarea de mărfuri.
- (4) Evaluarea ex-post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea în ceea ce privește asigurarea respectării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente și neuniforme a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.
- (5) Pentru a se îmbunătăți claritatea și coerența, ar trebui definită exceptarea de la domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a utilizării în scopuri necomerciale a unui vehicul.
- (6) Existența unor norme clare, adecvate, proporționale și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale și nedenate între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.
- (7) Cerințele existente privind pauzele s-au dovedit a fi inadecvate și lipsite de caracter practic pentru conducătorii auto în echipaj. Prin urmare, este necesar să se adapteze cerința privind înregistrarea pauzelor la caracterul specific al operațiunilor de transport efectuate de conducători auto care conduc vehiculul în echipaj, fără a se pune în pericol siguranța conducătorului auto și siguranța rutieră.
- (8) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliul lor. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală pot prelungi în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispozițiilor privind perioadele de repaus săptămânal normale, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport internațional cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Având în vedere diferențele dintre transportul de persoane și transportul de mărfuri, această posibilitate nu ar trebui să se aplice conducătorilor auto atunci când efectuează transport de persoane.
- (9) Orice flexibilitate în ceea ce privește programarea perioadelor de repaus ale conducătorilor auto ar trebui să fie transparentă și previzibilă pentru conducătorul auto, să nu periclitizeze în niciun fel siguranța rutieră prin creșterea gradului de oboseală a conducătorilor auto și să nu deterioreze condițiile de muncă. Prin urmare, această flexibilitate nu ar trebui să modifice timpul de lucru actual al conducătorului auto sau durata maximă de conducere de două săptămâni pentru conducătorul auto și ar trebui să fie supusă unor norme mai stricte privind compensația pentru perioadele de repaus reduse.
- (10) Pentru a asigura faptul că această flexibilitate nu este utilizată în mod abuziv, este esențial să se definească în mod clar domeniul său de aplicare și să se prevadă controale corespunzătoare. Prin urmare, domeniul de aplicare ar trebui să fie limitat la conducătorii auto care, în perioada de referință, își petrec perioadele de repaus săptămânal reduse în afara statelor membre ale întreprinderilor și în afara țării de reședință a conducătorului auto. Verificarea se poate efectua prin consultarea înregistrărilor tahografelor în trafic și la sediul întreprinderii de transport, deoarece acestea cuprind localizarea la începutul și la sfârșitul perioadei de repaus, precum și informații privind fiecare conducător auto.
- (11) Pentru a putea asigura în mod eficace respectarea normelor, este esențial ca, la efectuarea controalelor rutiere, autoritățile competente să fie în măsură să stabilească dacă s-au respectat în mod corespunzător duratele de conducere și perioadele de repaus din ziua respectivă și din cele 56 de zile precedente.
- (12) Date fiind evoluțiile tehnologice rapide, sistemele de conducere devin treptat automatizate, iar intervenția directă a conducătorului auto este necesară într-o măsură mai mică sau nu mai este deloc necesară. Pentru a veni în întâmpinarea acestor schimbări, ar putea fi necesară adaptarea legislației actuale, inclusiv a normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus, astfel încât să se garanteze siguranța rutieră și condiții de concurență echitabile și să se îmbunătățească condițiile de muncă, permițând totodată Uniunii să exploreze noi tehnologii și practici inovatoare. Prin urmare, Comisia ar trebui să prezinte un raport de evaluare cu privire la utilizarea sistemelor de conducere autonomă în statele membre, inclusiv cu privire la beneficiile tehnologiilor de conducere autonomă. Raportul respectiv ar trebui să fie însoțit, după caz, de o propunere legislativă.
- (13) Pentru a promova progresul social, este oportun să se specifice unde poate fi luată perioada de repaus săptămânal, asigurându-se faptul că conducătorii auto beneficiază de condiții de odihnă adecvate. Calitatea spațiului de cazare are o importanță deosebită în timpul perioadelor de repaus săptămânal normale, pe care conducătorul auto ar trebui să le petreacă în afara cabinei vehiculului într-un spațiu de cazare adecvat, costurile fiind suportate de întreprinderea de transport în calitate de angajator. Pentru a se asigura condiții bune de muncă și siguranța conducătorilor auto, este necesar să se clarifice cerința de a asigura conducătorilor auto un spațiu de cazare de calitate și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei pentru perioadele de repaus săptămânal normale, dacă acestea nu sunt efectuate la domiciliu.

- (14) Este, de asemenea, necesar să se prevadă ca întreprinderile de transport să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât perioadele petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi și conducătorii auto să poată beneficia de perioade de repaus prelungite luate în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse. Organizarea întoarcerii ar trebui să permită ajungerea la un centru operațional al întreprinderii de transport în statul membru de stabilire al acesteia sau la locul de reședință al conducătorului auto, iar conducătorii auto au libertatea să aleagă unde își petrec perioada de repaus. Pentru a demonstra că își îndeplinește obligațiile privind organizarea întoarcerii periodice, întreprinderea de transport ar trebui să poată utiliza înregistrările tahografelor, registrele de sarcini ale conducătorilor auto sau alte documente. Astfel de dovezi ar trebui să fie disponibile la sediul întreprinderii de transport și să fie prezentate la cererea autorităților de control.
- (15) Cu toate că perioadele de repaus săptămânal normale și perioadele de repaus mai lungi nu pot fi efectuate în vehicul sau într-un spațiu de parcare, ci doar într-un spațiu de cazare adecvat, este deosebit de important ca conducătorii auto să poată să localizeze spații de parcare sigure și securizate, care să asigure un nivel adecvat de securitate și să fie dotate cu utilități corespunzătoare. Comisia a examinat deja modalitățile de încurajare a amenajării unor spații de parcare de înaltă calitate, inclusiv cerințele minime necesare. Prin urmare, Comisia ar trebui să elaboreze standarde pentru spații de parcare sigure și securizate. Aceste standarde ar trebui să contribuie la promovarea unor spații de parcare de înaltă calitate. Standardele ar putea fi revizuite pentru a asigura un acces îmbunătățit la combustibili alternativi, în concordanță cu politicile de dezvoltare a acestor infrastructuri. De asemenea, este important ca spațiile de parcare să fie menținute neacoperite cu gheață și zăpadă.
- (16) Spațiile de parcare sigure și securizate ar trebui să facă obiectul unor proceduri de audit în vederea certificării în conformitate cu standardele Uniunii. Respectivul proceduri de audit ar trebui să asigure, de asemenea, că spațiile de parcare continuă să îndeplinească aceste standarde. Astfel, Comisia ar trebui să fie însărcinată cu elaborarea unei proceduri de certificare pentru amenajarea în Uniune a unor spații de parcare sigure și securizate.
- (17) În interesul siguranței rutiere și al asigurării respectării normelor, este important ca toți conducătorii auto să fie pe deplin familiarizați cu normele privind duratele de conducere și perioadele de repaus și cu riscurile pe care le prezintă oboseala la volan. În această privință, este important să se pună la dispoziție informații ușor accesibile privind locurile de repaus disponibile. Prin urmare, Comisia ar trebui să furnizeze informații cu privire la spațiile de parcare sigure și securizate prin intermediul unui site web ușor de utilizat. Aceste informații ar trebui actualizate permanent.
- (18) Pentru a asigura menținerea siguranței și a securității spațiilor de parcare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea de standarde privind nivelul serviciilor în spațiile de parcare sigure și securizate, precum și de proceduri pentru certificarea siguranței și securității spațiilor de parcare. 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 legiferare⁽⁵⁾. 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.
- (19) Orientările revizuite privind TEN-T stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁶⁾ prevăd amenajarea de spații de parcare pe autostrăzi la aproximativ fiecare 100 km, pentru a le oferi utilizatorilor de vehicule comerciale spații de parcare cu un nivel adecvat de siguranță și securitate. Pentru a accelera și a promova a construirea unei infrastructuri adecvate de parcare, este important să fie disponibile suficiente posibilități de cofinanțare din partea Uniunii în conformitate cu actele juridice actuale și viitoare ale Uniunii de stabilire a condițiilor acordării de sprijin financiar.
- (20) Multe dintre operațiunile de transport rutier din interiorul Uniunii includ un traseu parcurs cu nave feribot sau cu trenul. În consecință, pentru acest tip de operațiuni ar trebui stabilite dispoziții clare și adecvate în ceea ce privește perioadele de repaus și pauzele.

⁽⁵⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (21) Conducătorii auto se confruntă câteodată cu situații imprevizibile care nu le permit să ajungă la o destinație dorită pentru a efectua perioade de repaus săptămânal fără să încalce normele Uniunii. Este de dorit să se ia măsuri pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să facă față mai ușor acestor circumstanțe și să poată ajunge la destinație pentru o perioadă de repaus săptămânal. Aceste circumstanțe excepționale reprezintă circumstanțe care survin brusc, sunt inevitabile și nu pot fi anticipate, iar aplicarea dispozițiilor prezentului regulament devine, în mod neașteptat, imposibilă pentru o perioadă scurtă de timp. Prin urmare, astfel de circumstanțe nu pot fi invocate în mod sistematic pentru a evita respectarea dispozițiilor prezentului regulament. Pentru a se asigura în mod adecvat respectarea normelor, conducătorul auto ar trebui să documenteze circumstanțele excepționale care determină abaterea de la norme. În plus, ar trebui să existe o garanție care să asigure faptul că durata de conducere nu este excesivă.
- (22) Pentru a reduce și a preveni practicile divergente în materie de asigurare a respectării normelor și a spori în continuare eficacitatea și eficiența asigurării la nivel transfrontalier a respectării normelor, este esențial să se stabilească norme clare pentru cooperarea administrativă regulată între statele membre.
- (23) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele naționale privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁷⁾ sunt aplicate într-un mod efectiv, proporțional și cu efect de descurajare. Este important ca profesioniștilor să li se asigure un acces ușor la informațiile privind sancțiunile care se aplică în fiecare stat membru. Autoritatea Europeană a Muncii, instituită prin Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁸⁾, ar putea facilita acest acces punând la dispoziție informațiile prin intermediul site-ului web unic la nivelul Uniunii care funcționează ca portal unic pentru accesarea surselor de informații și serviciilor la nivelul Uniunii și la nivel național în toate limbile oficiale ale Uniunii, astfel cum se stabilește prin Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁹⁾.
- (24) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea clarificării dispozițiilor regulamentului respectiv și a stabilirii abordărilor comune în ceea ce privește aplicarea și asigurarea respectării acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁰⁾.
- (25) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea stabilirii unor dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind activitățile și toate trecerile de frontieră ale vehiculului și a unor dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a dispozițiilor referitoare la funcțiile și cerințele privind datele, și la instalarea tahografelor. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (26) Pentru ca asigurarea respectării normelor sociale să devină mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, sistemele de tahograf actuale și inteligente ar trebui să fie pe deplin exploatate, iar tahografele inteligente ar trebui să devină obligatorii și pentru vehiculele utilitare ușoare care depășesc o anumită greutate și care sunt utilizate în transportul internațional contra cost în numele unui terț. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă.
- (27) Asigurarea respectării normelor sociale într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, evoluția rapidă a noilor tehnologii, digitalizarea la nivelul întregii economii a Uniunii și necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile în rândul întreprinderilor care efectuează transporturi rutiere internaționale fac necesară scurtarea perioadei de tranziție pentru instalarea de tahografe inteligente în vehiculele înmatriculate. Tahografele inteligente vor contribui la simplificarea controalelor și vor facilita astfel activitatea autorităților naționale.

⁽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 aparatul 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⁾ 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).

⁽⁹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21.11.2018, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Pentru a se asigura că operatorii, conducătorii auto și autoritățile de control beneficiază cât mai curând posibil de avantajele tahografelor inteligente, inclusiv de înregistrarea automată de către acestea a trecerii frontierelor, parcurile de vehicule existente ar trebui echipate cu astfel de instrumente într-o perioadă de timp adecvată după intrarea în vigoare a dispozițiilor tehnice detaliate. O astfel de perioadă asigură suficient timp pentru pregătire.
- (29) În cazul vehiculelor care nu sunt echipate cu tahografe inteligente, trecerea frontierelor statelor membre ar trebui înregistrată în tahograf la cel mai apropiat loc de oprire cu puțință, la frontieră sau după trecerea frontierei.
- (30) Înregistrarea activităților în tahograf este un element important al activității conducătorilor auto. Prin urmare, este esențial să li se ofere conducătorilor auto o formare adecvată referitoare la modul de utilizare a noilor caracteristici ale tahografelor care sunt introduse pe piață. În calitate de angajatori, întreprinderile de transport ar trebui să suporte costurile aferente acestei formări.
- (31) Agenții de control care verifică respectarea dreptului relevant al Uniunii din sectorul transportului rutier se confruntă cu dificultăți datorate varietății de dispozitive de tip tahograf aflate în uz și evoluției rapide a tehnicilor sofisticate de manipulare. Acest lucru este valabil în special atunci când controalele sunt efectuate în trafic. Prin urmare, este esențial ca agenții de control să beneficieze de formare adecvată pentru a asigura că sunt pe deplin informați în legătură cu cele mai recente evoluții tehnologice și tehnici de manipulare.
- (32) Pentru a reduce sarcina care le revine întreprinderilor de transport și autorităților de control, în cazul în care un agent de control îndepărtează sigiliul unui tahograf în scopul controlului, resigilarea de către agentul de control ar trebui să fie permisă, în anumite circumstanțe bine documentate.
- (33) Având în vedere evoluția tehnologică continuă, Comisia analizează posibilitatea dezvoltării de noi soluții tehnice care să ofere aceleași beneficii și același grad de securitate ca și cele oferite de tahograful inteligent, la costuri conexe egale sau mai scăzute.
- (34) Este important ca, atunci când efectuează operațiuni de transport rutier pe teritoriul Uniunii, întreprinderile de transport stabilite în țări terțe să intre sub incidența unor norme echivalente cu normele Uniunii. Comisia ar trebui să evalueze aplicarea acestui principiu la nivelul Uniunii și să propună soluții adecvate care să fie negociate în contextul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (denumit în continuare „acordul AETR”).
- (35) Transportul de mărfuri este diferit de transportul de persoane. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze dacă ar trebui propuse norme mai adecvate pentru transportul de persoane, în special pentru serviciile ocazionale, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (36) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume îmbunătățirea siguranței rutiere și a condițiilor de muncă pentru conducătorii auto din Uniune prin armonizarea normelor referitoare la duratele de conducere, pauze și perioadele de repaus în transportul rutier, precum și armonizarea normelor privind utilizarea și asigurarea aplicării tahografelor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere natura acestor obiective, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (37) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 2 alineatul (1) se introduce următoarea literă:

„(aa) de mărfuri în cadrul operațiunilor de transport internațional sau în cadrul operațiunilor de cabotaj cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, de la 1 iulie 2026; sau”.

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

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(aa) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru:

(i) transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale; sau

(ii) livrarea de mărfuri produse în mod artizanal,

numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului, iar transportul să nu se efectueze contra cost în contul altcuiva;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(ha) vehiculele, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror o masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone, care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri, în cazul în care transportul nu se efectuează contra cost în contul altcuiva, ci în contul propriu al societății sau al conducătorului auto, și cu condiția ca principala activitate a persoanei care conduce vehiculul să nu fie cea de conducere;”.

3. La articolul 4 se adaugă următoarea literă:

„(r) «transport în scopuri necomerciale»: orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți, și care nu este legată de o activitate profesională sau comercială.”

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

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

(* 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 aparatul 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).”

5. La articolul 7 se adaugă următorul paragraf:

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

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(6) În oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:

(a) două perioade de repaus săptămânal normale; sau

(b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.

O perioadă de repaus săptămânal începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente.

Prin derogare de la primul paragraf, un conducător auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri poate, în afara statului membru de stabilire, să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, acel conducător auto să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal dintre care cel puțin două perioade de repaus săptămânal să fie perioade de repaus săptămânal normale.

În sensul prezentului alineat, se consideră că un conducător auto efectuează operațiuni de transport internațional în cazul în care conducătorul auto începe cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în afara statului membru de stabilire al angajatorului și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(6b) Orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu alineatul (6) al treilea paragraf, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.”;

(c) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate.

Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.”;

(d) se introduce următorul alineat:

„(8a) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse.

Cu toate acestea, în cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în conformitate cu alineatul (6), întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație.

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

(e) se adaugă următorul alineat:

„(10) Până la 21 august 2022, Comisia evaluează dacă pot 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. 1073/2009, și prezintă un raport Parlamentului și Consiliului.”

7. Se introduce următorul articol:

„Articolul 8a

(1) Comisia se asigură că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate sunt ușor accesibile conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri și de persoane. Comisia publică o listă a tuturor spațiilor de parcare care au fost certificate, pentru a le asigura conducătorilor auto următoarele condiții adecvate:

— detectare și prevenire a accesului neautorizat;

- iluminat și vizibilitate;
- puncte de contact și proceduri pentru situații de urgență;
- instalații sanitare adecvate atât pentru bărbați, cât și pentru femei;
- posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor;
- conexiuni care permit comunicarea;
- sursă de alimentare (electrică).

Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe un site web oficial unic, actualizat periodic.

(2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23a pentru a stabili standarde care să ofere detalii suplimentare referitoare la nivelul serviciilor și nivelul de securitate în ceea ce privește condițiile enumerate la alineatul (1) și referitoare la procedurile de certificare a spațiilor de parcare.

(3) Toate spațiile de parcare care au fost certificate pot să indice că sunt certificate în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (*), statele membre încurajează crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale.

(4) Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate certificate în conformitate cu actele delegate menționate la alineatul (2). Acest raport poate cuprinde o listă de măsuri pentru sporirea numărului și a calității spațiilor de parcare sigure și securizate.

(* Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1)."

8. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

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

În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, derogarea respectivă se aplică deplasărilor cu feribotul sau cu trenul numai în cazul în care:

(a) durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și

(b) conducătorul auto care acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.”;

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

„(2) Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă.”

9. Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

Până la 31 decembrie 2025, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre. Respectivul raport se axează în mod special pe impactul potențial al acestor sisteme asupra normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus. Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.”

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

„(1) Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să periclitaze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.”

11. La articolul 12 se adaugă următoarele paragrafe:

„De asemenea, în circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate deroga de la articolul 6 alineatele (1) și (2) și de la articolul 8 alineatul (2) prin depășirea duratei de conducere zilnice și săptămânale cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclitiza prin aceasta siguranța rutieră.

În aceleași condiții, conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu până la două ore, cu condiția să facă o pauză neîntreruptă de 30 de minute imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normale.

Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau 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.

Orice perioadă de prelungire se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.”

12. La articolul 13, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

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

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

(b) se adaugă următoarele litere:

„(q) vehicule sau combinații de vehicule care transportă utilaje de construcții pentru o întreprindere de construcții pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

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

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

„(2) În cazuri de urgență, statele membre pot acorda, în circumstanțe excepționale, o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care se motivează în mod corespunzător și se notifică de îndată Comisiei. Comisia publică imediat aceste informații pe un site web public.”

14. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

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

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

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

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

„(1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective și proporționale cu gravitatea încălcărilor, astfel cum se indică în anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică Comisiei aceste norme și măsuri, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității. Statele membre notifică fără întârziere orice modificări ulterioare care le vizează. Comisia informează statele membre cu privire la aceste norme și măsuri, precum și cu privire la orice modificare a acestora. Comisia se asigură că aceste informații sunt publicate pe un site web public special în toate limbile oficiale ale Uniunii, care cuprinde informații detaliate cu privire la astfel de sancțiuni aplicabile în statele membre.

(* 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 în ceea ce privește 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).”

17. Articolul 22 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

(c) se introduc următoarele alineate:

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

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

18. Se introduce următorul articol:

„Articolul 23a

(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 8a se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2020.

Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8a 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 8a 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.”

19. La articolul 24, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(2a) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 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).”

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

„(2) În cazurile menționate la alineatul (1) litera (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili abordări comune.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).”

Articolul 2

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

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

„(1) Prezentul regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica respectarea Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (CE) nr. 1071/2009 (*), (CE) nr. 1072/2009 (**), (CE) nr. 1073/2009 (***) ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului (****), a Directivelor 92/6/CEE (*****) și 92/106/CEE (*****) ale Consiliului și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în transportul rutier, a Directivelor 96/71/CE (*****), 2014/67/UE (******) și (UE) 2020/1057 (******) ale Parlamentului European și ale Consiliului.

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

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

(******) 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).

(******) 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).

(******) 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).

(******) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 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 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).”

2. La articolul 3, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În termen de cel mult trei ani de la sfârșitul anului intrării în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, următoarele categorii de vehicule care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipează cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament:

- (a) vehiculele echipate cu un tahograf analogic;
- (b) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile până la 30 septembrie 2011;
- (c) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2011; și
- (d) vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2012.

(4a) În termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, vehiculele care sunt echipate cu un tahograf inteligent conform cu specificațiile din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei (*) și care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipează cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament.

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

3. La articolul 4 alineatul (2), după a patra liniuță se introduce următoarea liniuță:

„— au suficientă capacitate de memorie pentru a stoca toate datele necesare în temeiul prezentului regulament;”.

4. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Protecția datelor

(1) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009, a Directivelor 2002/15/CE, 92/6/CEE și 92/106/CEE și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, a Directivelor 96/71/CE, 2014/67/UE și (UE)2020/1057.

(2) Statele membre se asigură, în special, că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de actele juridice ale Uniunii menționate la alineatul (1), în ceea ce privește:

(a) utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 8;

(b) utilizarea comunicării la distanță în scopul controlului, astfel cum se menționează la articolul 9, utilizarea tahografului cu o interfață, astfel cum se menționează la articolul 10, schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto, astfel cum se menționează la articolul 31, și în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu țări terțe; și

(c) ținerea unei evidențe de către întreprinderile de transport, astfel cum se menționează la articolul 33.

(3) Tahografele digitale se proiectează în așa fel încât să asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele care sunt necesare pentru îndeplinirea scopurilor menționate la alineatul (1).

(4) Proprietarii vehiculelor, întreprinderile de transport și orice altă entitate interesată respectă, acolo unde este aplicabil, dispozițiile relevante referitoare la protecția datelor cu caracter personal.”

5. La articolul 8, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

— locul de începere a zilei de lucru;

— de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru;

— de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare;

— la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere; și

— locul de încheiere a zilei de lucru.

Pentru a facilita verificarea de către autoritățile de control a respectării normelor, tahograful inteligent înregistrează, de asemenea, dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau de persoane, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță și la al doilea paragraf se aplică vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, fără a aduce atingere obligației de a moderniza anumite vehicule mai târziu, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4).”

6. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

„(2) La trei ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamentele de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționate la prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a respectării normelor. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.”;

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

„(3) Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai în urma unei cereri emise de echipamentele autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este permis numai autorităților de control autorizate să verifice încălcările actelor juridice ale Uniunii menționate la articolul 7 alineatul (1) și ale prezentului regulament, precum și atelierelor, în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.”;

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

„— depășirea duratei maxime de conducere.”

7. La articolul 10 se adaugă următorul paragraf:

„Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf se echipează cu interfața menționată la primul paragraf.”

8. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf.

Până la 21 august 2021, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind orice trecere de frontieră a vehiculului și activitățile prevăzute la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf a doua și a treia liniuță și la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf.

Până la 21 februarie 2022, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a normelor referitoare la funcțiile și cerințele privind datele, inclusiv articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament, și la instalarea tahografelor în cazul vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).”;

(b) la al doilea paragraf, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Dispozițiile detaliate menționate la primul, al doilea și al treilea paragraf din prezentul articol:”

9. La articolul 22 alineatul (5), al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

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

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

10. La articolul 26 se introduce următorul alineat:

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


11. Articolul 34 se modifică după cum urmează:

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


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

(b) la alineatul (5), litera (b) se modifică după cum urmează:

(i) punctul (iv) se înlocuiește cu următorul text:

„(iv) cu semnul : pauzele, repausul, concediul anual sau concediul medical;”;

(ii) se adaugă următorul punct:

„(v) cu semnul «traseu parcurs pe feribot/în tren»: împreună cu semnul : perioada de repaus pe feribot sau în tren, astfel cum se prevede la articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”;

(c) la alineatul (6) se adaugă următoarea literă:

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

(d) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

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

Începând cu 2 februarie 2022, conducătorul auto introduce și simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.

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

Introducerea informațiilor menționate la primul paragraf de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat datele de localizare în conformitate cu articolul 8.”

12. Articolul 36 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

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

(ii) punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) la alineatul (2), punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

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

Articolul 3

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

Cu toate acestea, articolul 1 punctul 15 și articolul 2 punctul 12 se aplică de la 31 decembrie 2024.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2020.

Pentru Parlamentul European

Președintele

D.M. SASSOLI

Pentru Consiliu

Președintele

J. KLOECKNER