

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• **Motivele și obiectivele propunerii**

Perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto sunt reglementate în legislația UE începând din 1969. În prezent, Regulamentul (CE) nr. 561/2006¹ (denumit în continuare „regulamentul privind perioadele de conducere”) stabilește cerințe minime privind perioadele maxime de conducere zilnice și săptămânale, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal. El prevede, de asemenea, obligația de a utiliza un tahograf ca principal instrument de verificare a respectării acestor cerințe. Pentru adaptarea tahografelelor la progresul tehnologic, au fost adoptate regulamente succesive, cel mai recent fiind Regulamentul (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier („regulamentul privind tahograful”). Acesta a introdus „tahograful inteligent” conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

Regulamentul privind perioadele de conducere și regulamentul privind tahograful se înscriu într-un efort mai amplu de a îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, de a asigura o concurență loială între operatori și de a crește siguranța rutieră pe drumurile europene. Cerințele mai stricte pentru utilizarea tahografului au contribuit treptat la controlul mai eficient și mai uniform al aplicării legislației în întreaga UE.

O evaluare ex post a legislației sociale în domeniul transportului rutier și a controlului aplicării acesteia, care s-a desfășurat în perioada 2015-2017² în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), a concluzionat că regulamentul privind perioadele de conducere a fost doar parțial eficace în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de lucru ale conducătorilor auto și asigurarea unei concurențe loiale între operatori. Siguranța rutieră s-a îmbunătățit pe parcursul acestei perioade, însă aceste îmbunătățiri nu pot fi atribuite numai regulamentului respectiv.

Principalele dificultăți întâmpinate sunt legate de deficiențele normelor în sine, dar și de controlul insuficient al aplicării lor și de incapacitatea acestora de a răspunde noilor provocări sociale și de piață cu care se confruntă acest sector. Obiectivul prezentei propunerii, care este o inițiativă REFIT³, este de a remedia deficiențele identificate și a contribui la îmbunătățirea condițiilor de muncă și de afaceri în acest sector. Acest obiectiv va fi atins prin clarificarea și actualizarea anumitor dispoziții și prin modernizarea în continuare a utilizării tahografelelor actuale și viitoare pentru a se asigura un control al aplicării mai eficient din punctul de vedere al costurilor.

• **Coerența cu alte inițiatives preconizate în sectorul transportului rutier**

Prezenta propunere face parte dintr-o mai amplă revizuire în curs a legislației rutiere din Uniune. Aceasta este strâns legată de inițiativa de îmbunătățire a controlului aplicării normelor privind perioadele de conducere și de repaus și de stabilire a unor criterii specifice sectorului pentru detașarea lucrătorilor din transportul rutier. Propunerea este, de asemenea,

¹ JO L102, 11.4.2006, p. 1.

² Evaluarea *ex post* a acoperit Regulamentul (CE) nr. 561/2006, Directiva 2006/22/CE privind punerea în aplicare a regulamentului și Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru pentru lucrătorii mobili din transportul rutier.

³ Inițiativa nr. 11 din anexa 2 la Programul de lucru al Comisiei pentru 2017.

strâns legată de revizuirea în curs a normelor de piață cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier [Regulamentul (CE) nr. 1071/2009], accesul la piața transportului internațional de mărfuri [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] și accesul la piața transportului internațional de călători [Regulamentul (CE) nr. 1073/2009].

Normele sociale și de piață constituie un cadru juridic cuprinzător și coerent, iar controlul aplicării lor în mod coerent și eficient este esențial pentru crearea unui sector al transportului rutier echitabil, sigur și sustenabil din punct de vedere ecologic și social. Niciuna dintre aceste inițiative nu poate aborda separat în mod eficient provocările actuale de ordin social și de la nivelul pieței.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea contribuie la două dintre prioritățile actualei Comisii, și anume crearea unei „piețe interne mai profunde și mai echitabile” și „locuri de muncă, creștere economică și investiții”. Ea este în concordanță cu acțiunile menite să combată inechitatea socială și concurența neloială și să creeze un cadru social pentru noi oportunități de angajare și condiții comerciale echitabile.

Propunerea corespunde obiectivelor Agendei sociale a Comisiei, întrucât unul dintre scopurile sale este de a asigura condiții decente de muncă și o protecție socială corespunzătoare, precum și inițiativei privind crearea unui pilon european al drepturilor sociale. Propunerea este, de asemenea, conformă cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, care, la articolul 31, prevede în special dreptul la perioade de repaus zilnice și săptămânale. Dispozițiile prezentei propuneri privind perioada de repaus săptămânal sunt menite să crească flexibilitatea pentru operatori, permițând în același timp menținerea unor perioade adecvate de repaus pentru lucrători și favorizând posibilitatea repausului la domiciliu sau într-un spațiu de cazare adecvat.

Propunerea contribuie la programul REFIT prin clarificarea și adaptarea anumitor dispoziții ale legislației sociale și prin sporirea eficienței din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării lor.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Prezenta propunere modifică Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și, prin urmare, are același temei juridic, și anume articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritate**

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

Lacunele din legislația actuală înseamnă că statele membre transpun și aplică diferit normele sociale ale UE. Orientările Comisiei sau autoreglementarea de către statele membre nu ar fi adecvate pentru a asigura faptul că normele sociale din domeniul transportului rutier sunt aplicate și controlate în mod consecvent în întreaga Uniune. Se justifică, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul Uniunii.

În conformitate cu articolul 154 din TFUE, care prevede că organizațiile partenerilor sociali la nivel european trebuie consultate cu privire la aspectele legate de ocuparea forței de muncă și afacerile sociale prevăzute la articolul 153 din tratat, Comisia va lansa un proces de consultare pentru a cunoaște punctele de vedere ale partenerilor sociali cu privire la posibila direcție de acțiune a Uniunii în ceea ce privește Directiva 2002/15/CE, care completează dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

- **Proportionalitate**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru rezolvarea problemelor identificate legate de condițiile de lucru necorespunzătoare pentru conducătorii auto și de denaturările concurenței între operatori.

Așa cum se indică în secțiunea 7.2 a evaluării impactului, propunerea implementează opțiunea de politică considerată a fi soluția cea mai adecvată și proporțională. Această soluție asigură un echilibru între îmbunătățirea condițiilor de lucru 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.

Propunerea se concentrează asupra simplificării și a clarificării normelor existente și a adaptării anumitor norme la nevoile sectorului. Astfel, normele vor fi mai ușor de respectat și de controlat în mod coerent în întreaga Uniune. Propunerea va reduce sarcina administrativă pentru operatori și va asigura faptul că cerințele privind cooperarea administrativă și asistența reciprocă dintre statele membre sunt proporționale cu problemele identificate. Evaluarea impactului a concluzionat că măsurile de politică avute în vedere nu vor avea un efect disproporționat asupra IMM-urilor.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât propunerea introduce un număr limitat de modificări în două regulamente interconectate, instrumentul ales este, de asemenea, un regulament. Având în vedere numărul limitat de modificări propuse, nu pare necesară reformarea celor două regulamente.

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

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

Regulamentul privind perioadele de conducere a făcut obiectul unei ample evaluări REFIT ex post în 2015-2017⁴, care a inclus și Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru și Directiva 2006/22/CE privind controlul aplicării legislației sociale. Evaluarea a fost susținută de un studiu de sprijin extern.

Principalele probleme, legate în mod specific de regulamentul privind perioadele de conducere, au fost:

- divergențe de interpretare și de control al aplicării dispozițiilor privind perioada de repaus săptămânal normală, care au avut ca rezultat măsuri naționale necoordonate și un tratament inegal al conducătorilor auto și al operatorilor;

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- încălcări persistente ale normelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus din cauza unei lipse de flexibilitate în ceea ce privește aplicarea lor, în special în circumstanțe neprevăzute;
- lipsa de claritate a noțiunii de transport „în scopuri necomerciale” și de operațiuni în scop privat, ceea ce a condus la interpretări divergente și la un tratament inegal al conducătorilor auto și al operatorilor;
- dispoziții referitoare la pauze care nu sunt adecvate pentru „conducerea în echipaj” (conducere în echipă), care au generat practici de control divergente;
- cooperare administrativă și asistență reciprocă necorespunzătoare între statele membre, ceea ce împiedică efectuarea unor controale transfrontaliere eficiente și coerente.

Aceste aspecte au efecte negative asupra condițiilor de lucru și de concurență și afectează în mod indirect îmbunătățirea în continuare a siguranței rutiere.

Regulamentul privind tahograful nu a făcut parte din această evaluare REFIT *ex post*. Cu toate acestea, evaluarea a arătat că o deficiență a sistemului de control este utilizarea inegală și ineficientă a instrumentelor de control și a sistemelor de schimb de date, inclusiv a tahografelor. Funcționalitățile sistemului de tahograf actual ar putea fi utilizate mai bine până la instalarea și utilizarea pe scară mai largă a tahografelor inteligente.

• Consultarea părților interesate

Pentru elaborarea prezentei propuneri au avut loc consultări ample cu părțile interesate, în conformitate cu standardele minime pentru consultarea părților interesate prezentate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

Procesul de consultare a implicat obținerea opiniilor și colectarea de date. Toate grupurile relevante de părți interesate au fost invitate să contribuie la procesul de consultare: ministere naționale ale transporturilor, autorități naționale de control, asociații reprezentând operatorii de transport rutier de marfă și de călători, expeditori de marfă, transportatori, IMM-uri, sindicate, conducători auto și alți lucrători din transportul rutier.

Îndeosebi, pe parcursul întregului proces s-a efectuat o consultare amplă a partenerilor sociali europeni. Au fost utilizate diverse metode și instrumente de consultare deschisă și țintită:

- o conferință la nivel înalt, organizată la data de 4 iunie 2015, pe tema „O agendă socială pentru transporturi”, a lansat o dezbateră amplă cu privire la aspectele sociale ale transportului rutier; au fost prezenți aproximativ 350 de participanți, în special: factori de decizie, experți din domeniul transporturilor și partenerii sociali;
- seminare specifice organizate la sfârșitul anului 2015, care au reunit părțile interesate din sector, reprezentanți ai statelor membre și partenerii sociali europeni. Discuțiile s-au axat asupra modului de funcționare a legislației sociale și a celei privind piața internă în domeniul transportului rutier;
- o conferință pe tema transportului rutier, care a avut loc la 19 aprilie 2016. Unul dintre ateliere a fost dedicat aspectelor legate de piața internă și aspectelor sociale ale transportului rutier. Au existat aproximativ 400 de participanți, în special reprezentanți ai statelor membre, membri ai Parlamentului European și părțile interesate principale, care au discutat despre obiectivele și domeniul de aplicare al inițiativelor planificate din domeniul rutier;

- au fost lansate cinci anchete specifice pentru a obține punctele de vedere ale ministerelor naționale ale transporturilor (cu accent pe punerea în aplicare și interpretarea normelor), ale autorităților de control (cu accent pe practicile de control, costurile și beneficiile aferente activității de control), ale întreprinderilor (cu accent pe impactul legislației asupra operatorilor de pe piață), ale sindicatelor (cu accent pe impactul legislației asupra conducătorilor auto) și ale altor părți interesate, cum ar fi asociațiile industriale (cu accent pe imaginile transversale asupra efectelor legislației). În total, au fost primite 1 441 de răspunsuri (dintre care 1 269 au provenit de la întreprinderi de transport rutier);
- interviuri cu 90 de părți interesate (dintre care 37 de conducători auto), organizate pentru a colecta informații privind experiențele acestora legate de modul în care organismele naționale controlează respectarea legislației UE privind transportul rutier și a afla dacă aceste controale au fost eficiente și care au fost provocările legate de conformare;
- o consultare publică⁵, între 5 septembrie și 11 decembrie 2016, menită să confirme problemele identificate în evaluarea ex post și să găsească posibile soluții. Din cele 1 378 de răspunsuri primite, 1 209 au fost din partea conducătorilor auto, a operatorilor, a expeditorilor, a agenților de expediție și a cetățenilor și 169 din partea autorităților naționale, a organismelor de control, a organizațiilor lucrătorilor și a asociațiilor industriale;
- un grup de consultare a IMM-urilor în perioada 4 noiembrie 2016 - 4 ianuarie 2017. 109 de respondenți și-au prezentat opiniile cu privire la obiectivele revizuirii cadrului juridic și la posibilele soluții;
- un sondaj online efectuat în rândul conducătorilor auto (au fost primite 345 de răspunsuri, care oferă opinii privind măsurile potențiale. Totuși, aceste opinii nu au fost pe deplin reprezentative, deoarece 140 de răspunsuri au provenit din Țările de Jos și 127 din Regatul Unit);
- Comisia a lansat totodată un sondaj în rândul autorităților naționale și al organismelor naționale de control (41 de răspunsuri primite din 27 de state membre ale UE, plus Norvegia și Elveția) și un sondaj în rândul operatorilor (73 de răspunsuri, însă, nici în acest caz, ele nu au fost pe deplin reprezentative, deoarece 58 de răspunsuri au provenit din Ungaria); și
- interviuri cu șapte companii de transport, nouă asociații industriale naționale, nouă autorități naționale, patru sindicate naționale ale lucrătorilor și șase parteneri sociali europeni.

Partenerii sociali europeni din sectorul transportului rutier au fost, de asemenea, informați și consultați periodic în mai multe reuniuni bilaterale cu Comisia și în cadrul reuniunilor periodice ale Comitetului de dialog social sectorial privind transportul rutier și ale Grupului de lucru al partenerilor sociali.

Activitățile de consultare au confirmat principalele probleme:

- 1) condiții de muncă necorespunzătoare pentru conducătorii auto;
- 2) denaturări ale concurenței între operatorii de transport; și
- 3) sarcini de reglementare pentru operatori și statele membre.

⁵ Rezumatul constatărilor: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

Ele au identificat totodată principalele probleme juridice aflate la baza acestor provocări, și anume norme sociale neclare sau neadecvate, interpretări diferite ale normelor, controale inconsecvente și ineficiente și o slabă cooperare administrativă între statele membre.

În ceea ce privește proiectul de măsuri de politică, toate părțile interesate și-au exprimat sprijinul ferm pentru consolidarea controalelor și a cooperării între organismele de control, deși unele autorități naționale de control și-au exprimat îngrijorarea cu privire la posibilele costuri de control suplimentare.

Problema locurilor de repaus adecvate pentru perioada de repaus săptămânal normală a fost evidențiată de către sindicate, autorități naționale, conducători auto, operatori și asociații care reprezintă operatorii.

Au existat reacții diferite cu privire la proiectul de măsuri referitoare la calcularea perioadei medii de repaus săptămânal și la o mai mare flexibilitate a aplicării normelor privind perioadele de conducere și perioadele de repaus pentru a le permite conducătorilor auto să ajungă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală. Operatorii și conducătorii auto au fost în favoarea acestor măsuri, în timp ce sindicatele s-au opus și organele de control și-au exprimat îngrijorarea cu privire la monitorizarea eficientă a conformității.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a beneficiat de asistența unor contractanți externi, care au furnizat un studiu de sprijin pentru evaluarea ex post în iunie 2016⁶ și un studiu separat pentru evaluarea impactului, care a fost finalizat în mai 2017.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv cu recomandări din partea Comitetului de analiză a reglementării. Toate observațiile principale ale comitetului au fost luate în considerare în versiunea revizuită a evaluării impactului (a se vedea anexa 1 la raportul de evaluare a impactului).

Evaluarea impactului a luat în considerare patru opțiuni de politică. Primele trei sunt cumulative în ceea ce privește creșterea nivelului de intervenție normativă și impactul preconizat, în timp ce cea de-a patra este orizontală, iar măsurile din cadrul ei ar putea fi combinate cu oricare dintre primele trei opțiuni.

Prima opțiune s-a axat pe clarificarea cadrului juridic și îmbunătățirea cooperării între autoritățile de control. Cea de-a doua s-a axat pe consolidarea controlului aplicării legislației. Al treilea pachet de măsuri a propus modificări substanțiale ale normelor, în special cu privire la remunerația bazată pe performanță și la derogările pentru transportul național și internațional de călători cu autocarul. A patra opțiune de politică a stabilit criteriile sectoriale pentru detașarea lucrătorilor din transportul rutier și prevede măsuri de control specifice. Aceasta a inclus trei variante bazate pe praguri temporale.

Opțiunea de politică 1 a părut să fie cea mai puțin eficientă pentru remedierea insecurității juridice și a inegalității între conducătorii auto și operatori. Acest lucru se datorează în principal faptului că măsurile ar fi voluntare, iar statele membre ar putea alege dacă să le

⁶ Raportul final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

introducă sau nu. Această abordare voluntară ar spori îngrijorările legate de proliferarea măsurilor naționale aplicabile conducătorilor auto și operatorilor.

Opțiunea de politică 3 poate avea anumite efecte secundare negative în ceea ce privește condițiile de lucru ale conducătorilor auto din transportul de călători, deoarece măsura privind repausul săptămânal reportat ar putea mări indicele de oboseală cu 20-33 % și riscurile pentru siguranța rutieră cu 4-5 %. Aceste creșteri ale indicelui de oboseală și de risc ar fi însoțite de o reducere cu 3-5 % a costurilor de conformare pentru operatori.

Opțiunea preferată este o combinație între opțiunea de politică 2 și opțiunea de politică 4. Impactul opțiunii de politică 4 consolidează efectele preconizate ale opțiunii de politică 2 prin îmbunătățirea condițiilor de lucru și de repaus ale conducătorilor auto (reducerea cu 28% a indicelui de oboseală și reducerea perioadelor petrecute departe de casă cu 43% pentru conducătorii auto din UE-13 și cu 16% pentru cei din UE-15). Combinarea opțiunilor de politică 2 și 4 va conduce, de asemenea, la sinergii mai mari ca urmare a unei monitorizări mai eficiente a normelor privind detașarea, economisind astfel costurile pentru operatori.

Combinarea opțiunilor de politică 2 și 4 este, în ansamblu, cea mai eficientă modalitate de a remedia problemele identificate în evaluarea impactului. Se estimează că opțiunea de politică 4 va genera economii pentru operatorii care furnizează servicii de transport rutier transfrontalier în valoare de aproximativ 785 de milioane EUR pe an în ceea ce privește costurile administrative. Economii realizate în urma măsurilor din cadrul opțiunii 2 nu au putut fi cuantificate. Cu toate acestea, se preconizează că aceste măsuri vor reduce numărul încălcărilor, diminuând, prin urmare, și costurile semnificative de neconformitate. În plus, opțiunea 2 va permite efectuarea unor operațiuni de transport mai eficiente și va oferi un stimulente pentru întoarcerea mai frecventă la domiciliu a conducătorului auto. Ambele opțiuni de politică vor antrena însă o ușoară creștere a costurilor de control pentru autoritățile naționale (între 1,3% și 8%) în perioada de tranziție, la introducerea dispozițiilor revizuite. Ambele opțiuni vor duce totodată la o ușoară creștere a costurilor de conformare pentru anumiți operatori, deoarece îi vor obliga la plata cheltuielilor de cazare pentru perioada de repaus săptămânal normală care trebuie efectuată în exteriorul vehiculului (aproximativ 50-160 EUR per deplasare).

Propunerea este în concordanță cu opțiunea preferată prezentată în evaluarea impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea urmărește obiectivul REFIT de sporire a eficacității legislației și de reducere a sarcinilor de reglementare pentru întreprinderi. În acest sens, ea prevede simplificarea și adaptarea normelor la nevoile sectorului și utilizarea sporită a aparatului digital de înregistrare (tahografe) pentru a permite efectuarea de controale mai eficiente. Deși se preconizează o ușoară creștere a costurilor de control pentru autoritățile naționale, această creștere este justificată de îmbunătățirea condițiilor de lucru ale conducătorilor auto și a condițiilor de afaceri pentru operatori. Acest lucru va genera economii în ceea ce privește costurile de neconformare. De asemenea, propunerea va spori eficiența controalelor, de exemplu prin îmbunătățirea caracteristicilor viitorului tahograf „inteligent”. Propunerea nu scutește microîntreprinderile, deoarece aceasta ar duce la un risc de inegalitate a condițiilor de concurență și a condițiilor de muncă.

Drepturile fundamentale

Propunerea contribuie la obiectivele stabilite în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și, în special, la articolul 31, care prevede dreptul la condiții de muncă echitabile și corecte.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu va avea implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

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

Evoluția numărului, a tipurilor și a frecvenței cu care se produc încălcările normelor sociale va fi monitorizată prin intermediul rapoartelor naționale de punere în aplicare și al analizei datelor furnizate de organizațiile de control de la nivelul UE. Problemele legate de aplicare și de control vor fi monitorizate și evaluate cu regularitate de către Comitetul privind transportul rutier.

Alte evoluții de pe piață și impactul potențial al acestora asupra condițiilor de muncă și de concurență vor fi evaluate pe baza datelor pertinente colectate pentru alte inițiative, în special revizuirea Regulamentului privind accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] și a Regulamentului privind accesul la ocupația de operator de transport rutier [Regulamentul (CE) nr. 1071/2009].

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale propunerii sunt enumerate în continuare.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 3

Articolul 3 litera (h) se modifică pentru a se clarifica, în conformitate cu hotărârea Curții de Justiție în cauza C-317/12 *Lundberg*, că persoanele private care utilizează vehicule care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 pentru a transporta bunuri private pentru uzul propriu nu sunt obligate să înregistreze perioadele de conducere și perioadele de repaus și, prin urmare, nu sunt obligate să aibă sau să utilizeze un tahograf sau un card de conducător auto.

Articolul 4

La articolul 4 se adaugă litera (r) pentru a defini noțiunea de „transport în scopuri necomerciale”, care este utilizată frecvent în acest regulament, deoarece absența unei definiții uniforme creează incertitudini și inegalități în materie de interpretare.

Articolul 6

Articolul 6 alineatul (5) se modifică pentru a clarifica obligația și a armoniza practica de a înregistra o altă muncă a conducătorului auto decât conducerea și perioadele de disponibilitate. Este important să existe date complete cu privire la toate activitățile conducătorului auto, nu numai la conducere, care este înregistrată în mod automat de un

tahograf, pentru a monitoriza în mod eficient ritmul de lucru al conducătorului auto, care poate conduce la oboseală și poate crea riscuri pentru siguranța rutieră.

Articolul 7

La articolul 7 se adaugă un al treilea paragraf, pentru a clarifica posibilitatea conducătorilor auto care conduc vehiculul în echipă de a-și lua pauza obligatorie într-un vehicul condus de un alt conducător auto. Aceasta este deja o practică curentă ca urmare a orientărilor fără caracter obligatoriu din partea Comisiei.

Articolul 8

Articolul 8 se modifică pentru a clarifica și adapta cerințele privind perioadele de odihnă săptămânală la nevoile sectorului și la practicile curente în materie de organizare a orarelor de transport, în special în ceea ce privește operațiunile de transport pe distanțe lungi. Scopul urmărit este de a îmbunătăți condițiile de repaus ale conducătorilor auto și a facilita controlul, în special verificarea compensației datorate conducătorului auto pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă.

Articolul 8 alineatul (6) se modifică pentru a clarifica posibilitatea conducătorilor auto de a-și organiza perioadele de repaus săptămânal într-un mod mai flexibil în cursul unei perioade de patru săptămâni consecutive, asigurându-se, în același timp, faptul că orice compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă este luată împreună cu o perioadă de repaus săptămânal normală în termen de trei săptămâni. Această modificare nu schimbă cerințele actuale privind perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime.

Articolul 8 alineatul (7) se modifică pentru a se preciza că orice compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă trebuie să fie alipită la o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore. Acest lucru va facilita controlul perioadei de repaus luate în compensație și le va permite conducătorilor auto să beneficieze de un repaus săptămânal acumulat.

La articolul 8 se adaugă alineatul (8a) pentru a se clarifica faptul că un conducător auto nu are dreptul să ia o perioadă de repaus săptămânal de 45 de ore sau mai mult într-un vehicul, iar angajatorul este obligat să furnizeze conducătorilor auto cazare adecvată, cu spații de dormit și instalații adecvate de igienă, în cazul în care conducătorii auto nu sunt în măsură să efectueze o perioadă de repaus săptămânal într-un loc privat ales de ei.

La articolul 8 se adaugă alineatul (8b) pentru a se aduce precizări suplimentare cu privire la obligația întreprinderilor de transport de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se poată întoarce la domiciliu pentru o perioadă de repaus săptămânal cel puțin o dată în cursul a trei săptămâni consecutive.

Articolul 9

Articolul 9 se modifică pentru a se adapta la practica actuală de efectuare a perioadelor de repaus pe feribot sau în tren. Normele actuale nu permit înregistrarea perioadelor de repaus de 24 de ore și mai lungi efectuate parțial pe feribot sau în tren ca perioadă de repaus săptămânal redusă. Acest lucru creează sarcini inutile pentru conducătorii auto și operatori. Prin urmare, modificarea specifică faptul că un conducător auto care însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul poate să efectueze o perioadă de repaus săptămânal redusă pe feribot sau în tren.

Articolul 12

La articolul 12 se adaugă alineatul (2) pentru a veni în sprijinul unui conducător auto nevoit să facă față unor circumstanțe neprevăzute care întârzie operațiunea de transport sau îl împiedică să ajungă la domiciliul său pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal. Acesta prevede posibilitatea conducătorilor auto de a amâna începerea perioadei de repaus săptămânal pentru a ajunge la domiciliul lor, cu condiția să respecte limitele privind perioadele de conducere zilnice și săptămânale și durata minimă obligatorie a unei perioade de repaus săptămânal.

Articolul 14

Articolul 14 este modificat pentru a preciza că excepțiile temporare de la normele generale acordate de statele membre în caz de urgență trebuie să fie justificate corespunzător de circumstanțele excepționale și de urgența cu care acestea trebuie abordate.

Articolul 15

Articolul 15 prevede obligația statelor membre de a informa Comisia cu privire la normele lor naționale privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus aplicabile șoferilor de autobuz exceptați de la aplicarea regulamentului.

Articolul 19

Articolul 19 este modificat pentru a preciza că sancțiunile naționale aplicabile în caz de încălcare a dispozițiilor regulamentului trebuie să fie proporționale cu gravitatea încălcării, conform clasificării din legislația relevantă a Uniunii. Articolul precizează totodată că orice modificare a sistemului de sancțiuni naționale trebuie notificată Comisiei.

Articolul 22

Articolul 22 se modifică pentru a aprofunda cooperarea administrativă și schimbul de date și de informații între statele membre. Obiectivul este de a asigura o aplicare a dispozițiilor prezentului regulament și un control transfrontalier mai coerente și mai eficiente.

Articolul 22 alineatul (1) se modifică pentru a preciza că asistența reciprocă între statele membre trebuie acordată cu promptitudine, în termenele specificate în mod clar în Directiva 2006/22/CE.

La articolul 22 alineatul (2) se adaugă litera (c) pentru a clarifica faptul că schimbul de informații acoperă și datele referitoare la gradul de risc al întreprinderilor și alte informații necesare pentru a asigura un control al aplicării efectiv și eficient.

Articolul 22 alineatul (3) litera (a) precizează că organismele desemnate pentru a asigura legătura intracomunitară sunt responsabile de buna organizare a schimbului de informații.

La articolul 22 alineatul (3) se adaugă litera (b) pentru a clarifica faptul că asistența reciprocă trebuie acordată gratuit.

Articolul 25

Articolul 25 alineatul (2) se modifică pentru a preciza că, în cazul în care este necesar, Comisia va adopta acte de punere în aplicare pentru a clarifica orice dispoziții ale prezentului

regulament. Aceste acte ar trebui să asigure aplicarea și controlul uniform al aplicării regulamentului.

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 8

Articolul 8 se modifică pentru a îmbunătăți în continuare caracteristicile „tahografelor inteligente” pentru a face posibilă localizarea mai precisă a vehiculelor folosite pentru transportul transfrontalier. Acest lucru înlesnește controlul aplicării normelor sociale.

Articolul 34

Articolul 34 prevede obligația conducătorilor auto să înregistreze într-un tahograf poziția vehiculului după trecerea unei frontiere, în primul loc de oprire corespunzător. Acest lucru va facilita monitorizarea respectării normelor sociale. Această obligație nu este aplicabilă conducătorilor auto care utilizează tahografe inteligente, acestea înregistrând în mod automat trecerea frontierelor.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.
- (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 Consiliului⁹, au fost identificate anumite deficiențe ale cadrului juridic existent. Normele neclare și inadecvate referitoare la repausul săptămânal, la locurile de repaus, la pauze în cazul conducerii în echipaj și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de control divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor.

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ 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) Evaluarea *ex post* a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea controlului aplicării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.
- (4) Existența unor norme clare, adecvate și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.
- (5) Cerința actuală privind pauzele s-a dovedit a fi inadecvată și lipsită de caracter practic pentru conducătorii auto în echipă. Prin urmare, este necesar să se adapteze cerința privind înregistrarea pauzelor la caracterul specific al operațiunilor de transport efectuate de conducători auto care conduc vehiculul în echipă.
- (6) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliu. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală prelungesc în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispoziției privind perioada de repaus săptămânal normală, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru o perioadă de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Este, de asemenea, necesar să se prevadă că operatorii trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceste perioade petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi.
- (7) Există diferențe între statele membre la nivelul interpretării și al punerii în aplicare a cerințelor privind repausul săptămânal în ceea ce privește locul în care ar trebui să fie efectuată perioada de repaus săptămânal. Prin urmare, este necesar să se clarifice cerința respectivă, astfel încât conducătorilor auto să li se asigure un spațiu de cazare adecvat pentru perioadele de repaus săptămânal normale, dacă acestea nu sunt efectuate la domiciliu.
- (8) Conducătorii auto se confruntă adesea cu situații neprevăzute care nu le permit să ajungă la o destinație dorită pentru a efectua un repaus săptămânal fără să încalce normele Uniunii. Este de dorit să se ia măsuri pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să facă față mai ușor acestor circumstanțe și să poată ajunge la destinație pentru o perioadă de repaus săptămânal fără a încălca cerințele privind perioadele maxime de conducere.
- (9) Pentru a reduce și a preveni practicile divergente de control al aplicării și a spori în continuare eficacitatea și eficiența controlului transfrontalier al aplicării normelor, este esențial să se stabilească norme clare pentru cooperarea administrativă regulată între statele membre.
- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare pentru a clarifica dispozițiile regulamentului respectiv și a stabili abordări comune asupra aplicării și controlului respectării acestora. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011¹⁰.

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).

- (11) Pentru a îmbunătăți eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării normelor sociale, ar trebui exploatat pe deplin potențialul sistemelor de tahograf actuale și viitoare. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă, mai ales în timpul operațiunilor de transport internațional.
- (12) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 ale Parlamentului European și ale Consiliului¹¹ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

- (1) La articolul 3, litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) vehicule sau un ansamblu de vehicule utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;”.

- (2) La articolul 4, se adaugă următoarea literă (r):

„(r) „transport în scopuri necomerciale” înseamnă orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în numele unui terț sau în cont propriu, pentru care nu se primește o remunerație și care nu generează niciun venit.”.

- (3) La articolul 6 alineatul (5), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

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

- (4) La articolul 7 se adaugă al treilea paragraf, după cum urmează:

„Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate decide 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 implicat în asistarea celei care conduce vehiculul.”.

- (5) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (6), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Pe parcursul a patru săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) patru perioade de repaus săptămânal normale sau

¹¹ 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).

(b) două perioade de repaus săptămânal normale de cel puțin 45 de ore și două perioade de repaus săptămânal reduse de cel puțin 24 de ore.

În sensul literei (b), perioadele de repaus săptămânal reduse se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.”;

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

„(7) Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă trebuie să preceadă sau să urmeze imediat o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore.”;

(c) se introduc următoarele alineate (8a) și (8b):

„(8a) Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă anterioară nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele trebuie efectuate într-un spațiu de cazare adecvat, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate:

(a) fie asigurat sau plătit de angajator,

(b) fie la domiciliu sau într-un alt loc privat ales de către conducătorul auto.

(8b) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată petrece la domiciliu cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă, în fiecare perioadă de trei săptămâni consecutive.”.

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

„(9) 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 cușetă aflată la dispoziția sa.”.

(7) La articolul 12 se adaugă un al doilea paragraf, după cum urmează:

„Cu condiția ca siguranța rutieră să nu fie astfel pusă în pericol, conducătorul auto poate deroga de la articolul 8 alineatul (2) și de la articolul 8 alineatul (6) al doilea paragraf pentru a putea ajunge la un spațiu de cazare adecvat, așa cum se menționează la articolul 8 alineatul (8a), unde să efectueze o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal. O astfel de derogare nu trebuie să aibă ca rezultat depășirea perioadelor de conducere zilnice sau săptămânale sau scurtarea perioadelor de repaus zilnic sau săptămânal. Conducătorul auto trebuie să indice cauza derogării manual pe foaia de înregistrare sau pe un document imprimat obținut din aparatul de înregistrare sau în registrul său de sarcini, cel târziu la sosirea în spațiul de cazare adecvat.”.

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

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

(9) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

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

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

„(1) Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale cu gravitatea lor, stabilite în conformitate cu anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹², cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică Comisiei aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni, până la data prevăzută la articolul 29 al doilea paragraf. Ele notifică fără întârziere orice modificări ulterioare ale măsurilor. Comisia informează statele membre în consecință.”.

(11) Articolul 22 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 2

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

(1) La articolul 8 alineatul (1), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

¹² 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).

„- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și de fiecare dată când vehiculul trece frontiera;”.

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

„(7) Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, precum și locul și momentul în care conducătorul auto a trecut o frontieră în vehicul, la sosirea la locul de oprire corespunzător. Statele membre pot solicita 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.”.

Articolul 3

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele