



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 8 aprilie 2020
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2017/0123 (COD)

5115/1/20
REV 1

TRANS 8
CODEC 13
PARLNAT 21

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării
REGULAMENTULUI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și
(UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului
transportului rutier
- Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020

REGULAMENTUL (UE) 2020/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din ...

**de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012
în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 197, 8.6.2018, p. 38.

² JO C 176, 23.5.2018, p. 57.

³ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 [(JO ...)/(nepublicată încă în Jurnalul Oficial)] și poziția în primă lectură a Consiliului din 7 aprilie 2020 [(JO ...)/(nepublicată încă în Jurnalul Oficial)]. Poziția Parlamentului European din ... [(JO ...)/(nepublicată încă în Jurnalul Oficial)].

întrucât:

- (1) Experiența dobândită în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009¹ și (CE) nr. 1072/2009² ale Parlamentului European și ale Consiliului a demonstrat că normele din respectivele regulamente pot fi îmbunătățite în mai multe privințe.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

² 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).

- (2) Până în prezent, cu excepția cazului în care dreptul intern prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită. Numărul acestor întreprinderi active în domeniul operațiunilor de transport atât la nivel național, cât și la nivel internațional este în creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se evita eventualele lacune și pentru a se asigura, prin intermediul unor norme comune, un nivel minim de profesionalizare în sectorul transportatorilor care utilizează autovehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri și a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, regulamentul respectiv ar trebui modificat. Cerințele pentru accesul la profesie ar trebui să devină obligatorii pentru operatorii care utilizează autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone și care sunt implicate în transportul internațional.

- (3) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, anumite activități de transport internațional de mărfuri sunt exceptate de la obligația de a deține o licență comunitară pentru a intra pe piața europeană de transport rutier de mărfuri. În cadrul organizării pieței respective, întreprinderile de transport rutier de mărfuri care transportă mărfuri cu autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone ar trebui să fie scutite de obligația de a deține o licență comunitară sau o altă autorizație de transport.
- (4) Deși vehiculele cu o masă maximă autorizată aflată sub un anumit prag sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1071/2009, regulamentul respectiv oferă statelor membre posibilitatea de a aplica, integral sau parțial, dispozițiile acestuia în cazul unor astfel de vehicule.
- (5) În prezent, statele membre au dreptul de a condiționa accesul la ocupația de operator de transport rutier de respectarea unor cerințe suplimentare față de cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Această posibilitate nu s-a dovedit a fi necesară pentru a răspunde unor nevoi imperioase și a condus la existența unor discrepante în ceea ce privește accesul. Prin urmare, aceasta ar trebui să fie eliminată.

- (6) Pentru a combate fenomenul așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală” și pentru a asigura o concurență loială și condiții de concurență echitabile pe piața internă, este necesar să se garanteze că operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru au o prezență reală și continuă în acel stat membru și își conduc operațiunile de transport din locul respectiv. Prin urmare și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice și să se consolideze dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil, evitând, totodată, impunerea unei sarcini administrative disproporționate.
- (7) Prezența reală și continuă în statul membru de stabilire ar trebui să impună, în special, ca întreprinderea să efectueze operațiuni de transport cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv.

- (8) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 impune întreprinderilor să își desfășoare în mod efectiv și permanent operațiunile utilizând echipamentele și instalațiile tehnice corespunzătoare într-un centru operațional situat în statul membru de stabilire și permite stabilirea de cerințe suplimentare la nivel național, cea mai comună dintre acestea fiind cerința de a dispune de locuri de parcare în statul membru de stabilire. Cu toate acestea, cerințele respective, aplicate în mod neuniform, nu au fost suficiente pentru a asigura o legătură reală cu statul membru respectiv în vederea combaterii în mod eficient a societăților de tip „cutie poștală” și pentru a reduce riscul de apariție a cabotajului sistematic și a conducătorilor auto „nomazi” coordonați de o întreprindere la care vehiculele nu se întorc. Având în vedere că pentru a asigura buna funcționare a pieței interne în domeniul transporturilor pot fi necesare norme specifice privind dreptul de stabilire și prestarea de servicii, este oportun să se armonizeze în continuare cerințele privind stabilirea și să se consolideze cerințele legate de prezența vehiculelor utilizate de operatorul de transport în statul membru de stabilire. Definirea unui interval minim clar în care vehiculul trebuie să se întoarcă contribuie, de asemenea, la asigurarea faptului că aceste vehicule pot fi întreținute în mod corect cu echipamentele tehnice situate în statul membru de stabilire și facilitează controalele.

Ciclul acestor întoarceri ar trebui să fie sincronizat cu obligația întreprinderii de transport prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹ de a-și organiza operațiunile într-un mod care să permită conducătorului auto să se întoarcă acasă cel puțin o dată la patru săptămâni, astfel încât ambele obligații să poată fi îndeplinite prin întoarcerea conducătorului auto împreună cu vehiculul cel puțin la fiecare al doilea ciclu de patru săptămâni. Această sincronizare consolidează dreptul conducătorului auto de a se întoarce și reduce riscul ca vehiculul să se întoarcă doar pentru a îndeplini această nouă cerință privind stabilirea. Cu toate acestea, cerința de a se întoarce în statul membru de stabilire nu ar trebui să necesite efectuarea unui anumit număr de operațiuni în statul membru de stabilire sau să limiteze în alt mod posibilitatea operatorilor de a furniza servicii la nivelul întregii piețe interne.

- (9) În măsura în care accesul la ocupația de operator de transport rutier depinde de buna reputație a întreprinderii în cauză, sunt necesare clarificări legate de persoanele a căror conduită trebuie să fie luată în considerare, de procedurile administrative care trebuie urmate și de perioadele de așteptare în vederea reabilitării în urma pierderii bunei reputații de către managerii de transport.

¹ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (10) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (11) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, ale normelor privind cabotajul și ale legislației aplicabile obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.
- (12) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piața internă, încălcările normelor Uniunii în acest domeniu, inclusiv ale normelor privind accesul la piață, cum ar fi normele privind cabotajul, ar trebui să fie luate în considerare pentru evaluarea bunei reputații a managerilor de transport și a întreprinderilor de transport. Condițiile împlinirii în temeiul căreia Comisia urmează să definească gradul de gravitate a încălcărilor în cauză ar trebui clarificate în consecință.
- (13) Autoritățile competente naționale au întâmpinat dificultăți în identificarea documentelor pe care întreprinderile de transport le pot prezenta pentru a-și demonstra capacitatea financiară, în special în lipsa conturilor anuale certificate. Normele privind dovezile necesare pentru demonstrarea capacității financiare ar trebui să fie clarificate.

- (14) Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri cu ajutorul unor autovehicule sau al unor combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, implicate în transportul internațional și a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone ar trebui să aibă o capacitate financiară minimă pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile efectuate cu aceste vehicule au, în general, o amploare limitată, cerințele aferente privind capacitatea financiară ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele care se aplică operatorilor care utilizează vehicule peste această limită. Combinațiile de vehicule ar trebui să fie luate în considerare atunci când se stabilește capacitatea financiară necesară. Autoritatea competentă ar trebui să aplice nivelul superior al cerințelor financiare dacă masa maximă autorizată a combinației de vehicule depășește 3,5 tone.
- (15) Pentru a menține și a crea standarde ridicate pentru întreprinderi, fără a genera efecte negative asupra pieței interne a transporturilor rutiere, statele membre ar trebui să fie autorizate să aplice cerințele financiare referitoare la utilizarea de vehicule grele și în cazul întreprinderilor stabilite pe teritoriul lor în ceea ce privește vehiculele a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone.

- (16) Pentru a asigura fiabilitatea sectorului transportului rutier și pentru a îmbunătăți colectarea de datorii față de organismele de drept public, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita respectarea obligațiilor de plată către entitățile publice, cum ar fi obligația fiscală privind taxa pe valoarea adăugată și contribuțiile de asigurări sociale, și de a impune ca întreprinderile să nu facă obiectul unor proceduri introduse în vederea protejării activelor lor.
- (17) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie actualizate și cât mai complete cu putință, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea respectării normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu satisfăcătoare asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor și clasificarea operatorilor în funcție de gradul de risc ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a respectării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.

- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în vederea adoptării, printre altele, a procedurilor tehnice de consultare electronică a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre. Acestea ar putea include procedurile necesare pentru a asigura faptul că autoritățile competente pot avea acces, în timpul controalelor în trafic, la clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc pe baza sistemului armonizat prevăzut la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului².
- (19) Definiția celei mai grave încălcări referitoare la depășirea duratei de conducere zilnice, astfel cum este prevăzută în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, nu corespunde dispoziției relevante în vigoare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Această inconsecvență creează incertitudine și permite practici divergente între autoritățile naționale, generând dificultăți în ceea ce privește asigurarea respectării normelor în cauză. Definiția respectivă ar trebui, prin urmare, clarificată, pentru a se asigura coerența celor două regulamente.

¹ 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).

² 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) Normele privind transportul național efectuat cu titlu temporar de către operatorii de transport rutier de mărfuri care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă (denumit în continuare „cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de controlat, menținând totodată nivelul de liberalizare atins până în prezent.
- (21) Operațiunile de cabotaj ar trebui să contribuie la creșterea factorului de încărcare a vehiculelor grele și la reducerea deplasărilor fără încărcătură și ar trebui permise atâta timp cât nu se desfășoară într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă în statul membru în cauză. Pentru a se asigura faptul că operațiunile de cabotaj nu se desfășoară într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă, operatorii de transport rutier nu ar trebui să aibă permisiunea de a desfășura operațiuni de cabotaj în același stat membru în cursul unui anumit interval după încheierea unei perioade de operațiuni de cabotaj.

- (22) Liberalizarea sporită stabilită prin articolul 4 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului¹, comparativ cu cabotajul în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, a fost benefică pentru promovarea transporturilor combinate și ar trebui, în principiu, să fie reținută, însă este necesar să se garanteze că aceasta nu este utilizată în mod abuziv. Experiența arată că, în anumite părți ale Uniunii, respectiva dispoziție a fost utilizată în mod sistematic pentru a eluda caracterul temporar al cabotajului și drept temei pentru prezența continuă a vehiculelor în alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea. Astfel de practici neloiale riscă să conducă la dumping social și pun în pericol respectarea cadrului juridic privind cabotajul. Prin urmare, ar trebui să fie posibil ca statele membre să deroge de la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE și să aplice dispozițiile privind cabotajul din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 pentru a soluționa astfel de probleme, prin introducerea unei limite proporționale pentru prezența continuă a vehiculelor pe teritoriul lor.

¹ 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).

- (23) Asigurarea eficientă și eficace a respectării normelor reprezintă o condiție prealabilă pentru o concurență loială în cadrul pieței interne. Este esențial să se continue digitalizarea instrumentelor de control pentru a elibera capacități de control, pentru a reduce sarcinile administrative inutile ce revin operatorilor de transport internațional și, în special, întreprinderilor mici și mijlocii, pentru a se acorda o mai mare atenție operatorilor de transport cu grad ridicat de risc și pentru a depista practicile frauduloase. Mijloacele prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Controalele în trafic ar trebui să se bazeze pe documentele de transport și, în cazul în care sunt disponibile, pe înregistrările tahografului. Pentru a simplifica furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente, utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept mijloace de dovedire a respectării. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transporturilor și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și să se stabilească dispoziții care vizează simplificarea procedurilor administrative.

- (24) Întreprinderile de transport sunt destinatele normelor privind transportul internațional și, ca atare, suportă consecințele oricărei încălcări săvârșite de către acestea. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată norme clare și previzibile privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.
- (25) Autoritatea Europeană a Muncii, a cărei sferă a activităților, astfel cum este stabilită la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/1149 al Parlamentului European și al Consiliului¹, cuprinde Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, va juca un rol important în sprijinirea statelor membre pentru ca acestea să asigure în mod adecvat respectarea normelor prezentului regulament. Acest rol va viza în special controalele concertate, facilitarea cooperării și schimburile de informații între statele membre, promovarea și schimbul de bune practici, sprijinirea consolidării capacităților, formarea și campaniile de sensibilizare.

¹ 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).

- (26) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresele tehnice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, precum și modificarea anexelor I, II și III la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. 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 legiferare¹. 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.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (27) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume introducerea unui grad de armonizare în anumite domenii până în prezent nearmonizate de dreptul Uniunii, în special în ceea ce privește transportul cu vehicule utilitare ușoare și practicile de control și armonizarea condițiilor de concurență și îmbunătățirea aplicării, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere natura obiectivelor urmărite precum și caracterul transfrontalier al transportului rutier, 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.
- (28) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului¹ ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

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

Articolul 1
Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (4) se modifică după cum urmează:

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

„(a) întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și care efectuează exclusiv operațiuni de transport național în statul lor membru de stabilire;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(aa) întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;”;

(c) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) întreprinderilor care efectuează servicii de transport rutier de persoane exclusiv în scopuri necomerciale sau a căror ocupație principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane.”;

(d) se adaugă următorul paragraf:

„În sensul primului paragraf litera (b), 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 are nicio legătură cu o activitate profesională, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;”.

2. La articolul 3, alineatul (2) se elimină.

3. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Condiții referitoare la cerința privind sediul

- (1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (a), în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie:
- (a) să aibă un sediu în incinta căruia poate avea acces la originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele conținând date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto și la detașarea acestora, documentele conținând date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care autoritatea competentă trebuie să aibă acces în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de prezentul regulament;
 - (b) să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;

- (c) să fie înregistrată în registrul societăților comerciale al statului membru respectiv sau într-un registru similar în cazul în care dreptul intern impune acest lucru;
- (d) să fie supusă la plata impozitului pe profit și, dacă dreptul intern impune acest lucru, să aibă un cod de înregistrare în scopuri de TVA;
- (e) odată ce autorizația a fost acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în întregime în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;
- (f) să își desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediu, astfel cum se menționează la litera (a), situat în statul membru respectiv, și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent utilizând vehiculele menționate la litera (g) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;
- (g) să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile stabilite la litera (e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din statul membru respectiv; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

- (2) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune unei întreprinderi ca, în statul membru de stabilire:
- (a) să dispună la sediu de personal administrativ calificat în mod corespunzător, în efectiv proporțional cu dimensiunea activității întreprinderii, sau pot impune ca managerul de transport să poată fi contactat în timpul programului de lucru standard;
 - (b) să dispună de infrastructură operațională, alta decât echipamentele tehnice menționate la alineatul (1) litera (f), proporțională cu dimensiunea activității întreprinderii, inclusiv de un birou care să fie deschis în timpul programului de lucru standard.”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

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

(i) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita respectivei întreprinderi, a managerilor de transport și a directorilor executivi ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile impuse sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport și ale directorilor executivi ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.”;

- (ii) la al treilea paragraf litera (a) punctul (vi), cuvântul „și” se elimină;
- (iii) la al treilea paragraf litera (a), se adaugă următorul punct:
 - „(vii) drept fiscal; și”;
- (iv) la al treilea paragraf litera (b), se adaugă următoarele puncte:
 - „(xi) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;
 - (xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale;
 - (xiii) cabotajul.”;
- (b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
 - „(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b), atunci când managerului de transport sau întreprinderii de transport i-a fost aplicată, într-unul sau în mai multe state membre, o condamnare pentru o infracțiune gravă sau o sancțiune pentru una dintre cele mai grave încălcări ale normelor Uniunii enumerate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică și finalizează în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii în cauză.

În cursul procedurii administrative, managerului de transport sau reprezentanților legali ai întreprinderii de transport, după caz, li se recunoaște dreptul de a-și prezenta argumentele și explicațiile.

În cursul procedurii administrative, autoritatea competentă analizează dacă, având în vedere circumstanțele specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată în respectivul caz particular. În cadrul acestei analize, autoritatea competentă ia în considerare numărul de încălcări grave ale normelor naționale și ale Uniunii, astfel cum se menționează la alineatul (1) al treilea paragraf, precum și numărul celor mai grave încălcări ale normelor Uniunii enumerate în anexa IV, pentru care managerului de transport sau întreprinderii de transport li s-au aplicat condamnări sau sancțiuni. Orice constatare trebuie motivată și justificată corespunzător.

În cazul în care concluzionează că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată autoritatea competentă decide ca întreprinderea în cauză să își păstreze buna reputație. Motivele acestei decizii se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip este indicat în raportul la care se face referire la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu ajunge la concluzia că pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.”;

(c) se introduce următorul alineat:

„(2a) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a listei categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, astfel cum este menționat la alineatul (1) al treilea paragraf litera (b), care, pe lângă cele prevăzute în anexa IV, pot duce la pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în temeiul articolului 12 alineatul (1).

În acest scop, Comisia:

- (a) stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;
- (b) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave și de a denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;
- (c) prevede frecvența începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luându-se în considerare numărul de vehicule utilizate în cadrul activităților de transport gestionate de managerul de transport.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (3).”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin:

(a) 9 000 EUR, pentru primul autovehicul utilizat;

(b) 5 000 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă) cu o masă maximă autorizată care depășește 3,5 tone; și

(c) 900 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă), cu o masă maximă autorizată care depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone;”

Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin:

- (a) 1 800 EUR pentru primul vehicul utilizat; și
- (b) 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Statele membre pot impune ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să demonstreze că au la dispoziție pentru aceste vehicule același volum de capital și rezerve ca în cazul vehiculelor menționate la primul paragraf. În aceste cazuri, autoritatea competentă a statului membru în cauză informează Comisia în consecință, iar Comisia pune respectivele informații la dispoziția publicului.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(1a) În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune întreprinderii, managerului de transport sau oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statele membre, să nu aibă datorii fără caracter personal restante față de organismele de drept public și să nu fie în stare de faliment sau în situație de insolvență sau de lichidare.”;

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

„(2) Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau poate impune ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat stabilit de autoritatea competentă, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, sau printr-un alt document obligatoriu, care asigură o garanție personală și solidară pentru întreprindere pentru sumele stabilite la alineatul (1).”;

(d) se introduce următorul alineat:

„(2a) Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate pentru anul înregistrării unei întreprinderi, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau prin alt document obligatoriu, astfel cum este stabilit de autoritatea competentă, care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1).”;

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Statele membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de trei ani, pentru a se asigura că persoana sau persoanele menționate la alineatul (1) sunt la curent în mod suficient cu evoluțiile din cadrul sectorului.”;

(b) alineatul (9) se înlocuiește cu următorul text:

„(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 24a pentru modificarea anexelor I, II și III în vederea adaptării acestora la evoluțiile pieței și la progresele tehnice.”;

7. La articolul 9, se adaugă următorul paragraf:

„În scopul acordării licenței unei întreprinderi de transport rutier de mărfuri care utilizează doar autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone, statele membre pot decide să excepteze de la examinările menționate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus în mod neîntrerupt, pentru o perioadă de zece ani înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], o întreprindere de același tip.”

8. La articolul 11 alineatul (4), al treilea paragraf se elimină.

9. La articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Autoritățile competente verifică periodic dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolul 3 din prezentul regulament. În acest scop, statele membre efectuează controale, inclusiv, dacă este cazul, inspecții la sediul întreprinderii în cauză, vizând acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând un risc sporit. În acest scop, statele membre extind aplicarea sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc, stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului*, la totalitatea încălcărilor menționate la articolul 6 din prezentul regulament.

* 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).”;

(b) la alineatul (2), al doilea paragraf se elimină;

10. La articolul 13 alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă este din nou îndeplinită în mod permanent.”

11. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) se adaugă următorul paragraf:

„Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații și, în orice caz, nu înainte ca acesta să demonstreze că a urmat o pregătire adecvată timp de cel puțin trei luni sau că a promovat un examen referitor la domeniile enumerate în partea I din anexa I la prezentul regulament.”

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

„(2) Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile naționale relevante și cu alineatul (1) de la prezentul articol, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport care a fost declarat inapt își pierde valabilitatea în toate statele membre.”

12. Articolul 16 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) numele managerilor de transport desemnați ca îndeplinind cerințele prevăzute la articolul 3 privind buna reputație și competența profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;”;

(ii) se adaugă următoarele litere:

„(g) numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția întreprinderii în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (g);

(h) numărul persoanelor angajate în întreprindere la data de 31 decembrie a anului precedent, care se înregistrează în registrul național până la data de 31 martie a fiecărui an;

(i) clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.”;

(iii) al doilea, al treilea și al patrulea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(i). În aceste cazuri, datele menționate la literele (e) și (f) sunt puse la dispoziție la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii.

Datele menționate la primul paragraf literele (g)-(i) sunt puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic, în termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (6) care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Datele menționate la primul paragraf literele (e)-(i) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă respectivele autorități au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor s-au angajat să păstreze confidențialitatea sau, în lipsa acestui angajament, se supun unei obligații formale de confidențialitate.”;

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

„(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate datele conținute în registrul electronic național sunt actualizate și corecte.”;

(c) la articolul 16 alineatul (6) se adaugă următoarele paragrafe:

„În termen de 14 luni de la adoptarea unui act de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele menționate la alineatul (2) literele (g)-(i) să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 25 alineatul (2)”;

(d) alineatul (7) se elimină.

13. Articolul 18 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 18

Cooperarea administrativă între statele membre

- (1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre transmit Comisiei denumirea și adresa punctului lor de contact național până la 4 decembrie 2011. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.
- (2) Autoritățile competente ale statelor membre cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului regulament.
- (3) Autoritățile competente ale statelor membre fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcările grave menționate la articolul 6 alineatul (2). Un stat membru care primește notificarea unei încălcări grave menționate la articolul 6 alineatul (2) care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni într-un alt stat membru în ultimii doi ani înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

- (4) Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul lor. Solicitățile de informații respective pot include accesul la documentele necesare pentru a demonstra îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 5. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre sunt justificate și motivate în mod corespunzător. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibile nerespectări ale articolului 3 alineatul (1) litera (a), indică scopul solicitării și precizează în mod suficient de detaliat care sunt informațiile și documentele solicitate.
- (5) Statele membre furnizează informațiile solicitate de către alte state membre în temeiul alineatului (4) în termen de 30 de zile lucrătoare de la data primirii cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.
- (6) În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este motivată insuficient, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării. Statul membru solicitant furnizează motive suplimentare în sprijinul solicitării. În cazul în care statul membru solicitant nu este în măsură să furnizeze motive suplimentare, statul membru care primește solicitarea poate respinge cererea.

- (7) În cazul în care este dificil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării, prezentând motivele dificultății. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare. În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru solicitant, Comisia este informată și ia măsurile necesare.
- (8) Schimbul de informații menționat la alineatul (3) se realizează prin intermediul sistemului de schimb de mesaje, și anume Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (*European Registers of Road Transport Undertakings –ERRU*) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei*. Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între autoritățile competente ale statelor membre prevăzute la alineatele (4)-(7) din prezentul articol sunt puse în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului**. În acest scop, fiecare stat membru poate desemna punctul de contact menționat la alineatul (1) drept autoritate competentă și informează Comisia cu privire la aceasta prin intermediul IMI.

- (9) Statele membre se asigură că informațiile care le sunt transmise în temeiul prezentului articol sunt utilizate numai în scopul (scopurile) pentru care au fost solicitate. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul de a respecta prezentul regulament și este în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului***.
- (10) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.

- (11) O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile relevante din dreptul național și din dreptul Uniunii pentru a cerceta și a preveni presupusele încălcări ale prezentului regulament.

* Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010 de stabilire a normelor comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier (JO L 335, 18.12.2010, p. 21).

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

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

14. La articolul 23, se adaugă următoarele alineate:

„Prin derogare de la articolul 1 alineatul (2), până la ... [21 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], întreprinderile de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, cu excepția cazului în care în legislația statului membru de stabilire se prevede altfel.

Prin derogare de la articolul 16 alineatul (2), cerința de a include clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc în registrele electronice naționale se aplică după 14 luni de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.”

15. Articolul 24 se elimină.

16. Se introduce următorul articol:

„Articolul 24a

Exercitarea delegării de competențe

(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 8 alineatul (9) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare].
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) 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 8 alineatul (9) 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 Consiliul sau în cazul în care, înainte 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.”

17. Articolul 25 se modifică după cum urmează:

(a) 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*.

* 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).”

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

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

18. Articolul 26 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„*Raportare și revizuire*”;

(b) la alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) numărul autorizațiilor acordate în temeiul prezentului regulament, în funcție de an și de tip, numărul autorizațiilor suspendate, numărul autorizațiilor retrase, numărul declarațiilor de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective. Rapoartele referitoare la perioada de după ... [21 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] includ, de asemenea, o defalcare a acestor elemente între:

(i) operatorii de transport rutier de persoane;

- (ii) operatorii de transport rutier de mărfuri care utilizează exclusiv autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone; și
 - (iii) toți ceilalți operatori de transport rutier de mărfuri;”;
- (c) se adaugă următoarele alineate:
- „(3) La fiecare doi ani, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 alineatele (4)-(9), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.
 - (4) Până la ... [36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3) și a dovezilor suplimentare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport detaliat privind nivelul de cooperare administrativă dintre statele membre, eventualele deficiențe în această privință și eventualele modalități de îmbunătățire a cooperării. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

- (5) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament până la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.
- (6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.”

19. Anexa IV se modifică după cum urmează:

- (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„LISTA CELOR MAI GRAVE ÎNCĂLCĂRI ÎN SENSUL ARTICOLULUI 6
ALINEATUL (2)”;

- (b) la punctul 1, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Depășirea, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a duratei de conducere cu 50 % sau mai mult.”;

(c) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat sau prezența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.”

Articolul 2

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatul (5) se modifică după cum urmează:

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

„(c) până la ... [ziua anterioară împlinirii a 21 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare]: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;”;

(b) se introduce următoarea literă:

„(ca) începând cu ... [21 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare]: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;”.

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), al treilea paragraf se elimină.

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

„(4) Licența comunitară și copiile conforme corespund modelului stabilit în anexa II, care stabilește și condițiile care reglementează utilizarea acestora. Acestea conțin cel puțin două dintre elementele de siguranță enumerate în anexa I.

În cazul vehiculelor folosite pentru transportul de mărfuri a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și pentru care se aplică cerințele financiare mai reduse stabilite la articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autoritatea emitentă scrie în secțiunea «observații speciale» a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia textul: «≤ 3,5 t».

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14b pentru modificarea anexelor I și II în vederea adaptării lor la progresele tehnice.”

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

„(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14b pentru modificarea anexei III în vederea adaptării sale la progresele tehnice.”

4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) Operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv.”;

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

„Se consideră că serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident respectă prezentul regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent și privind fiecare operațiune ulterioară de cabotaj efectuată. În cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul statului membru gazdă în perioada de patru zile precedentă transportului internațional, operatorul de transport rutier de mărfuri prezintă dovezi clare și cu privire la toate operațiunile care au fost desfășurate în perioada respectivă.”;

- (c) se introduce următorul alineat:

„(4a) Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere și pe durata controlului în trafic. Acestea pot fi prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi scrisoarea electronică de trăsură (e-CMR) în temeiul Protocolului adițional de la Geneva la Convenția privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR) cu privire la scrisoarea electronică de trăsură din 20 februarie 2008. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile menționate la alineatul (3).”;

(d) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

„(5) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a), (b), (c) și (ca) în conformitate cu legislația respectivului stat membru, i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operațiuni de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.”

5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

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

„(3) Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante, și, după consultarea comitetului instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului*, decide, în termen de o lună de la primirea solicitării statului membru respectiv, dacă sunt necesare măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă.

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

(b) se adaugă următorul alineat:

„(7) În plus față de alineatele (1)-(6) din prezentul articol și prin derogare de la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE, statele membre pot, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a evita utilizarea abuzivă a acestei din urmă dispoziții prin furnizarea unor servicii nelimitate sau continue, constând în segmente rutiere inițiale sau finale efectuate într-un stat membru gazdă în cadrul unor operațiuni de transport combinat între state membre, să prevadă că articolul 8 din prezentul regulament se aplică transportatorilor rutieri de marfă atunci când efectuează astfel de segmente rutiere inițiale sau finale pe teritoriul statului membru respectiv. În ceea ce privește aceste segmente de transport rutier de mărfuri, statele membre pot prevedea o perioadă mai lungă decât perioada de șapte zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2) din prezentul regulament și pot prevedea o perioadă mai scurtă decât perioada de patru zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2a) din prezentul regulament. Aplicarea articolului 8 alineatul (4) din prezentul regulament în cazul acestor operațiuni de transport nu aduce atingere cerințelor care decurg din Directiva 92/106/CEE. Statele membre care aplică derogarea prevăzută la prezentul alineat informează Comisia cu privire la aceasta înainte de aplicarea măsurilor naționale relevante. Statele membre revizuiesc aceste măsuri cel puțin o dată la cinci ani și informează Comisia cu privire la această revizuire. Statele membre pun normele, inclusiv durata perioadelor respective, la dispoziția publicului într-un mod transparent.”

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Controale

- (1) Pentru a asigura într-un mod mai eficient respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, statele membre veghează ca pe teritoriul lor să se aplice o strategie națională de control coerentă. Strategia respectivă se concentrează pe întreprinderile clasificate ca având un grad de risc ridicat, astfel cum se menționează la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului*.
- (2) Fiecare stat membru se asigură că controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE includ, după caz, un control asupra operațiunilor de cabotaj.

- (3) Cel puțin de două ori pe an, statele membre întreprind controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu asigurarea respectării normelor în domeniul transportului rutier în două sau mai multe state membre, fiecare autoritate națională acționând pe propriul teritoriu. Statele membre pot combina aceste activități cu cele prevăzute la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate, după încheierea controalelor concertate în trafic.

* 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).”;

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 14a

Răspundere

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale prezentului regulament.

Articolul 14b

Exercitarea delegării de competențe

- (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 4 alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare].

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) 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 4 alineatul (4) și al articolului 5 alineatul (4) 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.”

8. Articolul 15 se elimină.
9. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Raportare și revizuire

- (1) Până la data de 31 martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia asupra numărului de operatori de transport rutier de mărfuri care dețin licențe comunitare la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori și asupra numărului de copii conforme corespunzătoare vehiculelor aflate în circulație la acea dată. Rapoartele referitoare la perioada de după ... [ziua anterioară împlinirii a 21 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare] cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.

- (2) Până la data de 31 martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în fiecare dintre cei doi ani calendaristici anteriori, precum și cu privire la numărul total de atestate de conducător auto aflate în circulație la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori. Rapoartele referitoare la perioada de după ... [ziua anterioară împlinirii a 21 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare] cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.
- (3) Până la ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], statele membre transmit Comisiei strategia lor națională de control adoptată în temeiul articolului 10a. Până la data de 31 martie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la operațiunile de control efectuate în cursul anului calendaristic anterior în temeiul articolului 10a, incluzând, după caz, numărul de controale efectuate. În aceste informări se precizează numărul de vehicule controlate.
- (4) Până la ... [patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia redactează un raport privind situația pieței transporturilor rutiere în Uniune. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor și a evoluției condițiilor de angajare în cadrul profesiei.

- (5) Până la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament, în special impactul modificărilor aduse articolului 8, introduse prin Regulamentul (UE) 2020/... al Parlamentului European și al Consiliului** și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.
- (6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.
- (7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.

* Regulamentul (UE) 2020/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO L ..., ..., p. ...).”

+ JO: a se introduce în text numărul prezentului regulament de modificare și a se introduce numărul, data, titlul și referința de publicare în JO a prezentului regulament de modificare în nota de subsol aferentă.

Articolul 3
Modificarea Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următorul punct:

- „15. 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*: articolul 18 alineatul (8).

* JO L 300, 14.11.2009, p. 51.”

Articolul 4
Intrarea în vigoare

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

Acesta se aplică de la ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare].

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

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele