COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

{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

În sectorul transportului rutier, normele sociale ale Uniunii contribuie la atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, asigurarea unei concurențe loiale între întreprinderile de transport rutier și creșterea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic. Adaptarea acestor norme la nevoile sectorului și facilitarea aplicării și a controlului respectării lor în mod uniform și eficient sunt componente esențiale ale strategiei Comisiei pentru o mai bună integrare a pieței transportului rutier din UE și pentru ca acest sector să devină echitabil, eficient și responsabil din punct de vedere social, așa cum se menționează în Cartea albă privind transporturile din 28 martie 2011[1].

Principalele norme sociale din domeniul transportului rutier cuprind dispoziții privind organizarea timpului de lucru al conducătorilor auto, prevăzute de Directiva 2002/15/CE[2], cerințe minime privind controlul, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, norme privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 561/2006[3] și dispoziții privind detașarea lucrătorilor, stabilite în Directiva 96/71/CE[4] și în Directiva 2014/67/UE de punere în aplicare[5]. Aceste acte normative fac parte din efortul mai amplu de a îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, de a asigura o concurență loială între operatori și de a îmbunătăți siguranța rutieră în Europa, precum și de a asigura un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere.

O evaluare *ex post* a legislației sociale în domeniul transportului rutier și a aplicării acesteia, efectuată în perioada 2015-2017[6] în cadrul programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), a concluzionat că normele în vigoare nu combat în mod eficient și eficace riscurile de deteriorare a condițiilor de muncă și de denaturare a concurenței. Acest lucru se datorează unor deficiențe ale cadrului juridic. Anumite norme sunt neclare, inadecvate sau greu de pus în aplicare sau de controlat, ceea ce duce la diferențe de punere în aplicare între statele membre a normelor comune și creează un risc de fragmentare a pieței interne.

Analiza problemelor pe teren a scos în evidență, cu precădere, faptul că diferențele de interpretare și de aplicare a Directivelor 96/71/CE și 2014/67/UE la sectorul transportului rutier trebuie abordate de urgență. Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere legislativă concluzionează că dispozițiile privind detașarea și cerințele administrative nu corespund caracterului foarte mobil al muncii conducătorilor auto din transportul rutier internațional. Acest fapt generează sarcini de reglementare disproporționate pentru operatori și creează bariere nejustificate în calea prestării de servicii transfrontaliere. Dificultățile de ordin juridic și practic de aplicare a dispozițiilor privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au fost subliniate în considerentul (10) din propunerea Comisiei din 8

---

1 COM (2011) 144 final.
2 JO L 80, 23.3.2002.p. 35.
3 JO L 102, 11.4.2006, p. 1.
4 JO L 18, 21.1.1997, p. 1.
5 JO L 159, 28.5.2014, p. 11.
6 Evaluarea *ex post* a acoperit Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, Directiva 2006/22/CE privind punerea în aplicare a regulamentului și Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al lucrătorilor mobili din domeniul transportului rutier.

martie 2016[7] de modificare a Directivei 96/71/CE: *Având în vedere caracterul foarte mobil al muncii în domeniul transportului rutier internațional, implementarea directivei privind detașarea lucrătorilor ridică aspecte și dificultăți juridice deosebite (în special în cazurile în care legătura cu statul membru vizat este insuficientă). Cel mai potrivit ar fi ca aceste provocări să fie abordate prin legislație specifică sectorului, alături de alte inițiative ale UE îndreptate către îmbunătățirea funcționării pieței interne a transportului rutier.*

Prezenta propunere prevede o abordare holistică a riscurilor legate de condițiile de muncă necorespunzătoare pentru conducătorii auto, inclusiv termenii și condițiile de încadrare în muncă și, în același timp, vizează reducerea sarcinilor de reglementare excesive pentru operatori și prevenirea denaturării concurenței. Obiectivul global este de a asigura un echilibru între condițiile de muncă adecvate pentru conducătorii auto și libertatea de a furniza servicii transfrontaliere pentru operatori.

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

Prezenta propunere face parte dintr-o mai amplă revizuire în curs a legislației rutiere a Uniunii. Ea este strâns legată de o inițiativă care vizează îmbunătățirea clarității și a caracterului adecvat al normelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și al celor referitoare la utilizarea tahografului prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 165/2014. De asemenea, propunerea este legată de revizuirea în curs a normelor de piață privind 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 punerea lor în aplicare în mod coerent și eficient este esențială pentru crearea unui sector al transportului rutier echitabil, sigur și sustenabil din punct de vedere ecologic și social. Niciuna dintre 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 un nou impuls pentru „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.

Unul dintre scopurile propunerii este de a asigura condiții decente de muncă și o protecție socială adecvată. Astfel, ea corespunde obiectivelor Agendei sociale a Comisiei 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 dreptul la condiții de muncă echitabile și corecte.

Propunerea contribuie la programul REFIT prin reducerea sarcinilor de reglementare și prin simplificarea și adaptarea anumitor norme la nevoile specifice ale sectorului. De asemenea, ea va contribui la un control al aplicării mai eficient, printr-o mai bună utilizare a instrumentelor și a sistemelor de control existente.

[7] COM(2016)128.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Prezenta propunere modifică Directiva 2006/22/CE și stabilește norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor în raport cu Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE.

Directiva 2006/22/CE se bazează pe actualul articol 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), iar această dispoziție ar trebui să reprezinte și baza legală a modificării directivei.

Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE se bazează pe actualul articol 53 alineatul (1) din TFUE. Cu toate acestea, având în vedere că normele propuse se referă exclusiv la situații specifice prestării de servicii de transport, temeiul juridic ar trebui să fie articolul 91 alineatul (1) din TFUE.

.

• Subsidiaritate

Potrivit articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE, UE 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, inclusiv pe cele privind detașarea lucrătorilor. Orientările sau autoreglementarea de către statul membru nu ar fi suficiente pentru a asigura faptul că normele sociale din domeniul transportului rutier sunt aplicate și controlate în mod coerent în întreaga UE. Se justifică, prin urmare, luarea de măsuri la nivelul UE.

• Proporționalitate

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

După cum se menționează în secțiunea 7.2 a evaluării impactului, propunerea introduce opțiunea de politică considerată cea mai adecvată și proporțională, asigurându-se un echilibru între îmbunătățirea condițiilor de muncă pentru conducătorii auto, reducerea sarcinilor de reglementare pentru operatori și aplicarea normelor în mod eficace la nivel transfrontalier.

Propunerea se concentrează asupra simplificării, clarificării și adaptării anumitor norme pentru a răspunde nevoilor sectorului. Ea evită orice sarcină administrativă inutilă pentru operatori și urmărește să asigure faptul că cerințele privind cooperarea administrativă și asistența reciprocă dintre statele membre sunt proporționale. Evaluarea impactului a concluzionat că măsurile de politică avute în vedere nu vor avea un efect disproporționat asupra IMM-urilor.

• Alegerea instrumentului

Având în vedere că propunerea prevede un număr limitat de modificări ale Directivei 2006/22/CE și stabilește norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier în raport cu Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE, instrumentul ales este tot o directivă.

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

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

Directiva 2006/22/CE privind controlul, alături de Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind perioadele de conducere și de Directiva 2002/15/CE privind timpul de lucru au făcut obiectul unei ample evaluări *ex post* realizate în perioada 2015-2017[8]. Această evaluare a fost susținută de un studiu extern[9].

Principalele probleme identificate au fost:

- divergențe de interpretare și de control al aplicării dispoziției privind înregistrarea perioadelor în care conducătorul auto nu se află în vehicul;

- încălcarea normelor privind timpul de lucru, ceea ce duce la un număr excesiv de ore de lucru pentru conducătorii auto și la oboseală acumulată, cu efecte adverse asupra sănătății și siguranței conducătorilor auto și a siguranței rutiere;

- controlul insuficient al dispozițiilor referitoare la timpul de lucru și lipsa de date uniforme privind monitorizarea și controalele de conformitate;

- cooperare administrativă și asistență reciprocă necorespunzătoare între statele membre, ceea ce împiedică implementarea coerentă a normelor UE;

- sisteme naționale divergente de evaluare a clasificărilor în funcție de gradul de risc ale întreprinderilor de transport, ceea ce împiedică schimbul de informații și compararea datelor în vederea efectuării unor controale eficace;

- utilizarea insuficientă a datelor din sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc, ceea ce împiedică stabilirea unor ținte precise ale controalelor;

- riscuri ignorate de deteriorare a condițiilor de muncă legate de caracterul neadecvat al remunerației și al protecției sociale a conducătorilor auto care lucrează pentru perioade lungi de timp în afara țării de angajare.

Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor nu au făcut parte, în mod explicit, din această evaluare REFIT. Cu toate acestea, dificultățile legate de aplicarea măsurilor naționale divergente privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au arătat că normele generale privind detașarea nu sunt adecvate pentru forța de muncă foarte mobilă din transportul rutier, precum și faptul că cerințele administrative sunt disproporționat de împovărătoare, limitând astfel libertatea de a presta servicii transfrontaliere.

- **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].

---

[8] A se vedea nota de subsol 1.

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

Toate grupurile relevante de părți interesate au contribuit la procesul de consultare: autorități naționale, organisme 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 dezbatere amplă cu privire la aspectele sociale ale transportului rutier; aceasta a reunit în jur de 350 de participanți: factori de decizie, experți din domeniul transporturilor, partenerii sociali;

- seminare organizate la sfârșitul anului 2015, care au reunit părțile interesate din sector, reprezentanți ai statelor membre și partenerii sociali de la nivelul UE. Discuțiile s-au axat pe modul în care funcționează legislația socială și cea privind piața internă în domeniul transportului rutier;

- o conferință pe tema transportului rutier, care a avut loc la 19 aprilie 2016, cu un atelier dedicat aspectelor sociale și celor privind piața internă 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 de ansamblu asupra efectelor legislației). În total, au fost primite 1441 de răspunsuri (dintre care 1269 au provenit de la întreprinderi de transport rutier);

- interviuri cu 90 de părți interesate (dintre care 37 de conducători auto) au fost organizate pentru a colecta informații privind experiențele acestora legate de modul de desfășurare a controalelor și a afla dacă acestea au fost eficiente și care au fost provocările legate de îndeplinirea obligațiilor;

- o consultare publică[10], între 5 septembrie și 11 decembrie 2016, pentru definirea problemei și identificarea soluțiilor posibile. Din cele 1378 de răspunsuri, 1209 au fost din partea conducătorilor auto, a operatorilor, a expeditorilor, a agenților de expediție 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. Cele 109 de răspunsuri primite au oferit opinii cu privire la obiectivele revizuirii cadrului juridic și la potențialele soluții;

- UN sondaj online efectuat în rândul conducătorilor auto (cele 345 de răspunsuri au furnizat opinii privind posibile măsuri, însă, dintre acestea, 140 de răspunsuri au provenit din

[10] Rezumatul constatărilorhttp://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

Țările de Jos și 127 din Regatul Unit); un sondaj în rândul autorităților naționale și al organismelor 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);

- interviuri cu 7 companii de transport, 9 asociații industriale naționale, 9 autorități naționale, 4 sindicate naționale ale lucrătorilor și 6 parteneri sociali europeni.

Partenerii sociali europeni au fost, de asemenea, informați și consultați periodic în mai multe reuniuni bilaterale cu Comisia și în cadrul reuniunilor periodice ale Comitetului de dialog 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. Principalele probleme juridice identificate aflate la baza acestor provocări sunt următoarele: norme sociale neclare sau neadecvate, aplicare divergentă a normelor, controale inconsecvente și ineficiente și o slabă cooperare administrativă între statele membre.

În ceea ce privește proiectul de măsuri politice, a existat un sprijin puternic din partea tuturor părților interesate 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. Mai exact, măsurile de armonizare a sistemelor naționale de clasificare în funcție de gradul de risc și de acordare a unui acces în timp real la datele din sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc au primit un sprijin puternic din partea autorităților naționale și a organizațiilor de control la nivelul UE (peste 70% dintre acestea).

Părțile interesate au avut opinii diferite cu privire la proiectele de măsuri privind condițiile de detașare în transportul rutier, statele membre UE-13 și operatorii au sprijinit măsura cu rezerve (un prag temporal care nu ar trebui să fie prea scăzut), în timp ce sindicatele au considerat că măsura este în detrimentul conducătorilor auto. Statele membre UE-15 și operatorii au exprimat puncte de vedere diferite. Măsura privind reducerea poverii administrative în contextul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier a fost susținută de o majoritate a tuturor grupurilor de părți interesate, cu excepția sindicatelor.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a beneficiat de asistența unor contractanți externi, care au furnizat un studiu de sprijin pentru evaluarea *ex post*[11] și un studiu separat pentru evaluarea impactului, care a fost finalizat în mai 2017.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa 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 pentru o prezentare generală).

[11] 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

Au fost luate 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 intensificarea cooperării între autoritățile de control. Cea de-a doua s-a axat pe consolidarea controalelor și îmbunătățirea modelelor de lucru pentru lucrători. A treia a propus modificări substanțiale ale normelor aplicabile, în special interzicerea remunerării bazate pe performanță. A patra a inclus criterii specifice sectorului și măsuri specifice de control pentru detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier. Aceasta a inclus variante bazate pe praguri temporale: varianta (a) - 3 zile, (b) - 5 zile, (c) - 7 zile și (d) - 9 zile în total pentru fiecare lună calendaristică petrecută pe teritoriul unui stat membru gazdă, după care unui operator străin i se aplică normele statului membru gazdă privind salariul minim și concediul anual plătit.

Opțiunea de politică 1 a părut să fie cea mai puțin eficientă pentru soluționarea problemei insecurității juridice și a inegalității dintre conducătorii auto și operatori, în principal din cauza naturii voluntare a măsurilor. Aceasta ar mări numărul de măsuri naționale aplicabile conducătorilor auto și operatorilor.

Opțiunea de politică 3 pare a avea unele efecte secundare negative în ceea ce privește condițiile de lucru pentru conducătorii auto din transportul de călători, întrucât măsura privind repausul săptămânal reportat ar duce la o majorare de 20-33% a indicelui de oboseală și ar mări riscurile pentru siguranța rutieră cu 4-5%. Această creștere a oboselii și a riscului ar fi însoțită de reducerea cu 3-5% a costurilor de conformare pentru operatori.

Opțiunea de politică 2 oferă cel mai puternic impact pozitiv în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de muncă 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). În același timp, ea contribuie la reducerea denaturărilor concurenței și la îmbunătățirea siguranței rutiere, datorită măsurilor de control coerente și mai eficiente, reducând totodată, într-o anumită măsură, sarcinile administrative pentru autoritățile naționale și întreprinderile de transport.

În ceea ce privește opțiunea orizontală (PP4) privind detașarea lucrătorilor, costurile de conformare pentru operatori sunt cele mai scăzute în cazul unui prag mai ridicat, datorită unui număr redus de curse care intră sub incidența normelor privind salariul minim. Pe de altă parte, un prag temporal mai redus ar acoperi un grup mai larg de conducători auto implicați în prestarea transfrontalieră de servicii de transport rutier, ceea ce duce la creșterea efectelor pozitive globale în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și creșterea atractivității locurilor de muncă.

Economiile semnificative estimate pentru operatori rezultă în principal din opțiunea 4 și, în special, din măsurile privind cerințele administrative și de control. Aceste economii sunt de ordinul a 785 de milioane EUR pe an pentru costurile administrative. Economiile rezultate din măsurile vizate de opțiunea 2 nu au putut fi cuantificate. Cu toate acestea, se așteaptă ca aceste măsuri să reducă încălcările și, prin urmare, costurile de neconformare. În plus, ele permit ca operațiunile de transport să fie mai eficiente și să ofere un stimulent pentru întoarcerea acasă mai frecventă a conducătorului auto. Cu toate acestea, măsurile respective presupun costuri de control ceva mai ridicate pentru autoritățile naționale (cu 1,3% - 8%), în special în ceea ce privește controalele referitoare la respectarea normelor privind timpul de lucru.

- **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 specifice ale sectorului și utilizarea mai eficientă a bazelor de date și a instrumentelor de control mai uniforme. 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, ceea ce va permite realizarea de economii la costurile de neconformare. Propunerea va spori totodată eficacitatea controalelor, de exemplu prin creșterea utilizării sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, astfel încât controalele să îi vizeze pe operatorii care nu respectă normele. 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**

Monitorizarea evoluțiilor, în special a numărului, a tipurilor și a frecvenței cu care se produc încălcările normelor sociale se va realiza 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. Informațiile privind detașarea vor fi colectate din bazele de date naționale, pe baza unui formular de tip A1 – o declarație conform căreia un lucrător detașat rămâne asigurat în cadrul sistemului de securitate socială din țara de origine.

Alte evoluții de pe piață și impactul potențial al acestora asupra condițiilor de muncă și de concurență vor fi evaluate utilizând datele colectate ca parte a altor inițiative, în special a revizuirii Regulamentului privind accesul la piața transportului internațional de mărfuri.

- **Documente explicative**

Prezenta propunere modifică într-o măsură limitată două directive existente și stabilește norme specifice în legătură cu două alte directive existente. Nu sunt considerate necesare documente explicative specifice privind transpunerea.

- **O posibilă modificare a Directivei 2002/15/CE**

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 face parte din cadrul juridic al normelor sociale în sectorul transportului rutier.

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

Principalele elemente ale propunerii sunt enumerate în continuare.

Directiva 2006/22/CE

Articolul 1 modifică Directiva 2006/22/CE după cum urmează:

Articolul 1 – Obiect

Articolul 1 se modifică pentru a clarifica faptul că cerințele de control prevăzute în prezenta directivă se aplică și verificării conformității cu Directiva 2002/15/CE.

Articolul 2 – Sisteme de control

Articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf se modifică pentru a impune includerea, în controalele efectuate de statele membre, a verificării conformității cu dispozițiile privind timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE.

Articolul 2 alineatul (3) specifică faptul că numărul minim al controalelor referitoare la respectarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 include controale privind conformitatea cu Directiva 2002/15/CE.

Articolul 2 alineatul (4) prevede că informațiile transmise Comisiei de către statele membre cu privire la rezultatele controalelor în trafic și la sedii trebuie să includă verificări privind conformitatea cu Directiva 2002/15/CE.

Articolul 6 – Controale la sediile întreprinderilor

Articolul 6 alineatul (1) specifică faptul că încălcările grave care determină efectuarea unor controale la sediul întreprinderilor de transport rutier includ și încălcări ale Directivei 2002/15/CE.

Articolul 7 – Legătura intracomunitară

La articolul 7 alineatul (1), se introduce litera (d) pentru a solicita autorităților naționale desemnate să facă schimb de informații cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2002/15/CE.

Articolul 8 – Schimbul de informații

Articolul 8 se modifică pentru a extinde cooperarea administrativă și asistența reciprocă dintre statele membre. Articolul 8 alineatul (1) este modificat pentru a preciza că schimbul de informații dintre autoritățile naționale desemnate acoperă și punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006. La articolul 8 se introduce alineatul (1a) pentru a stabili termene fixe în care o autoritate a unui stat membru trebuie să răspundă la cererile de informații din partea altor state membre.

Articolul 9 – Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc

Articolul 9 se modifică pentru a îmbunătăți coerența și eficacitatea sistemelor naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. La articolul 9 alineatul (1), se adaugă un al doilea paragraf, care prevede obligația Comisiei de a stabili o formulă uniformă de calculare a gradului de risc al întreprinderilor de transport; acesta precizează, de asemenea, criteriile care trebuie luate în considerare la stabilirea unei astfel de formule, inclusiv utilizarea tahografului „inteligent”. Articolul 9 alineatul (2) se modifică pentru a încuraja statele membre să discute

cu privire la normele pentru efectuarea controalelor suplimentare la sediul întreprinderilor de transport rutier cu un grad de risc ridicat. La articolul 9 se adaugă alineatul (4) pentru a preciza că datele din sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc trebuie să fie puse la dispoziția autorităților de control. La articolul 9 se adaugă alineatul (5) pentru a impune statelor membre obligația de a pune informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc la dispoziția altor state membre, la cerere.

Articolul 11 - Cele mai bune practici

La articolul 11, alineatul (3) este înlocuit pentru a prevedea obligația Comisiei de a stabili o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o „altă muncă" decât conducerea, atunci când un conducător auto nu se află în vehicul și, prin urmare, nu a putut face înregistrările necesare în tahograf.

Anexa 1

În Partea A, se adaugă punctul (6) pentru a extinde domeniul de aplicare al controalelor în trafic astfel încât să includă controalele efectuate pentru verificarea respectării limitelor timpului de lucru săptămânal. În Partea B, se adaugă punctul (4) pentru a extinde domeniul de aplicare al inspecțiilor la sedii, incluzând controalele privind respectarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru săptămânal, pauzele și munca de noapte prevăzute în Directiva 2002/15/CE.

Norme specifice privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier care prevalează asupra anumitor dispoziții ale Directivei 96/71/CE și ale Directivei 2014/67/UE

Articolul 2 alineatul (1)

Articolul 2 alineatul (1) explică obiectivele dispozițiilor prin care sunt stabilite norme specifice privind detașarea în sectorul transportului rutier care prevalează asupra dispozițiilor pertinente din Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE.

Articolul 2 alineatele (2) și (3)

Articolul 2 alineatul (2) precizează perioada minimă de detașare sub care normele statelor membre gazdă referitoare la salariul minim și la concediul anual plătit nu se aplică operațiunilor de transport rutier internațional. Acest prag temporal nu se aplică în cazul cabotajului, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, nivelul salariului minim și concediile anuale plătite minime din statul membru gazdă ar trebui să se aplice în cazul cabotajului indiferent de frecvența și de durata operațiunilor efectuate de un conducător auto. Alineatul (3) explică mai detaliat metoda de calcul a acestei perioade de detașare.

Articolul 2 alineatul (4)

La articolul 3 alineatele (4) și (5) se stabilesc cerințele administrative și măsurile de control specifice pentru verificarea conformității cu dispozițiile privind detașarea lucrătorilor din transportul rutier.

2017/0121 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[12],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[13],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

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

(2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru asigurarea faptului că toți conducătorii auto beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate, care le limitează în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.

(3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza unei concurențe loiale între operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. Acest lucru creează insecuritate juridică și inegalitate de tratament pentru conducătorii auto și operatori, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

(5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru este esențial pentru a proteja condițiile de lucru ale conducătorilor auto și pentru a preveni

[12] JO C , , p. .
[13] JO C , , p. .

denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor de control uniforme existente, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, la verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE.

(6) Cooperarea administrativă între statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor sociale în domeniul transportului rutier s-a dovedit a fi insuficientă, motiv pentru care controalele transfrontaliere sunt mai dificile, ineficiente și lipsite de coerență. Este necesar, prin urmare, să se stabilească un cadru pentru o comunicare și o asistență reciprocă eficientă, inclusiv pentru schimbul de date privind încălcările și de informații cu privire la bunele practici de control.

(7) Pentru a îmbunătăți în continuare eficacitatea, eficiența și coerența controalelor, este oportună dezvoltarea caracteristicilor și a utilizării actualelor sisteme naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. Accesul la datele conținute în sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc ar permite o mai bună orientare a controalelor către operatorii neconformi, iar o formulă uniformă pentru evaluarea gradului de risc al unei întreprinderi de transport ar trebui să contribuie la un tratament mai echitabil al operatorilor cu ocazia controalelor.

(8) Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2006/22/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011[14].

(9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului[15] și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului[16] la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă.

(10) Comisia, în propunerea sa din 8 martie 2016[17] privind revizuirea Directivei 96/71/CE, a recunoscut că punerea în aplicare a acestei directive ridică probleme și dificultăți juridice deosebite în sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate, și a indicat că aceste probleme ar trebui abordate cel mai bine prin legislația specifică sectorului transportului rutier.

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care

---

14 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).

15 Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.97, p.1).

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

17 COM(2016)128.

asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. Prin urmare, ar trebui să fie stabilit un prag temporal dincolo de care se aplică nivelul salariului minim și concediile plătite anuale minime din statul membru gazdă în cazul operațiunilor de transport internațional. Acest prag nu ar trebui să se aplice operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentul nr. 1072/2009[18] și în Regulamentul nr. 1073/2009[19], având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, nivelul salariului minim și concediile anuale plătite minime din statul membru gazdă ar trebui să se aplice în cazul cabotajului indiferent de frecvența și de durata operațiunilor efectuate de un conducător auto.

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital.

(14) Prin urmare, Directiva 2006/22/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

(1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

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

(2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

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

---

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

[18] 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).

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

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

(3) Articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

„Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE.”;

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

„Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât să fie verificate cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE.”

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

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

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

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

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

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

(6) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

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

(b) se introduce următorul alineat (1a):

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

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

În cazul în care este dificil sau imposibil să se răspundă unei cereri de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare, oferind justificări. Statele membre în cauză poartă un dialog în vederea găsirii unei soluții pentru orice dificultăți apărute.”.

(7) Articolul 9 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

(c) se introduc următoarele alineate (4) și (5):

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

5. Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, la cerere sau acordând acces direct, tuturor autorităților competente din alte state membre, respectând termenele prevăzute la articolul 8.”;

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

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

(9) Anexa I se modifică după cum urmează:

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

„(6) timpul de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE.”;

(b) în partea B, se adaugă următorul punct (4):

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

Articolul 2

1. Prezentul articol instituie norme specifice în ceea ce privește anumite aspecte ale Directivei 96/71/CE referitoare la detașarea conducătorilor auto în sectorul

transportului rutier și ale Directivei 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cerințele administrative și măsurile de control pentru detașarea conducătorilor auto în cauză.

2. Statele membre nu aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE în cazul conducătorilor auto din sectorul transportului rutier angajați de către întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată, atunci când desfășoară operațiuni de transport internațional astfel cum sunt definite de Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009, dacă perioada de detașare pe teritoriul lor pentru a desfășura aceste operațiuni este mai mică sau egală cu trei zile în cursul unei perioade de o lună calendaristică.

În cazul în care perioada de detașare este mai mare de trei zile, statele membre aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE pentru întreaga perioadă a detașării pe teritoriul lor din cursul perioadei de o lună calendaristică la care se face referire în primul paragraf.

3. În scopul calculării perioadelor de detașare menționate la alineatul (2):

(a) o perioadă de lucru zilnică de mai puțin de șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o jumătate de zi;

(b) o perioadă de lucru zilnică de cel puțin șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o zi întreagă;

(c) pauzele și perioadele de repaus, precum și perioadele de disponibilitate petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră perioadă de lucru.

4. Statele membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control:

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite o declarație de detașare autorităților naționale competente cel târziu la data începerii detașării, în format electronic, în una dintre limbile oficiale ale statului membru gazdă sau în engleză, care conține numai următoarele informații:

(i) identitatea operatorului de transport rutier;

(ii) detaliile de contact ale unui manager de transport sau ale unei (unor) alte persoane de contact din statul membru de stabilire care să asigure legătura cu autoritățile competente din statul membru gazdă în care sunt prestate serviciile și să trimită și să primească documente sau comunicări;

(iii) numărul preconizat al conducătorilor auto detașați și identitatea acestora;

(iv) durata anticipată și datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;

(v) numerele de înmatriculare ale vehiculelor utilizate în cursul detașării;

(vi) tipul serviciilor de transport, și anume transport de mărfuri, transport de pasageri, transport internațional, operațiuni de cabotaj;

(b) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a declarației de detașare și dovezi ale operațiunii de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

(c) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;

(d) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a contractului de muncă sau a unui document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului[20], tradus în una dintre limbile oficiale ale statului membru gazdă sau în limba engleză;

(e) obligația conducătorului auto de a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie după fișele de salariu pentru ultimele două luni; în timpul unui control în trafic, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi această copie;

(f) obligația operatorului de transport rutier de a emite, după terminarea perioadei de detașare, pe suport de hârtie sau în format electronic, copii ale documentelor menționate la literele (b), (c) și (e), la cererea autorităților din statul membru gazdă, într-o perioadă de timp rezonabilă.

5. În sensul literei (a) de la alineatul (4), operatorul de transport rutier poate prezenta o declarație de detașare care să acopere o perioadă de maximum șase luni.

Articolul 3

1. Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, în special impactul articolului 2, până la [3 ani de la data transpunerii prezentei directive] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentei directive. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

2. În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.

3. După caz, rapoartele prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt însoțite de propuneri relevante.

Articolul 4

1. Statele membre adoptă și publică, până la [...] [termenul de transpunere va fi cât mai scurt posibil și, în general, nu va depăși doi ani] cel târziu, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

   Statele membre aplică aceste acte începând cu […].

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

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

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

Articolul 5

Prezenta directivă intră în vigoare în a zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*