



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.7.2011
COM(2011) 451 final

2011/0196 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în
transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului
European și al Consiliului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2011) 947 final}
{SEC(2011) 948 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Motivele și obiectivele propunerii

Tahograful are un rol crucial în verificarea respectării normelor referitoare la timpul de conducere și la perioadele de repaus de către conducătorii auto profesioniști din domeniul transportului rutier, contribuind la îmbunătățirea siguranței rutiere, a condițiilor de lucru ale conducătorilor auto și a concurenței loiale între întreprinderile de transport rutier. Rentabilizarea utilizării tahografelor reprezintă unul dintre elementele cheie ale strategiei Comisiei pentru o mai bună integrare a pieței transportului rutier de marfă și pentru ca transportul rutier să devină mai sigur, mai eficient și mai competitiv, după cum se subliniază în cartea albă privind transporturile din 28 martie 2011¹.

UE a reglementat încă din 1970 instalarea și utilizarea tahografelor. Legislația în vigoare privind aparatura de înregistrare este Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier². Regulamentul specifică standarde tehnice și stabilește normele privind utilizarea, omologarea de tip, instalarea și inspecția tahografelor, creând o serie de obligații juridice atât pentru producători și autorități, cât și pentru operatorii de transport și conducătorii auto. Acest regulament a fost deja adaptat de zece ori la progresele tehnologice, prin procedura de comitologie.

În prezent, două tipuri de tahograf sunt utilizate de aproximativ 900 000 de întreprinderi de transport și 6 milioane de conducători auto. Pe lângă tahograful digital instalat pe autovehiculele înregistrate după data de 1 mai 2006, tahograful analog este în uz din 1985, fiind utilizat în continuare de vehiculele mai vechi.

Propunerea atașată vizează modificarea Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului în vederea îmbunătățirii sistemului de tahograf și este însoțită de o comunicare transmisă în paralel Parlamentului European și Consiliului, care prezintă alte acțiuni necesare pentru ca măsurile prevăzute de propunerea atașată să devină pe deplin eficiente sau pentru a le completa.

1.2. Problema abordată

Se constată că o parte semnificativă a vehiculelor controlate de poliția națională sau de agenții însărcinați cu controlul aplicării legii încalcă normele sociale. Aproximativ un sfert dintre acestea încalcă normele privind tahograful. În orice moment, mai multe mii de vehicule grele rulează în rețeaua transeuropeană cu un tahograf manipulat sau cu un card nevalabil. Această nerespectare a obligațiilor privind perioadele minime de repaus este responsabilă de oboseala conducătorilor auto, care se estimează că are drept rezultat creșterea costurilor societale ale accidentelor cu 2,8 miliarde de euro pe an. În plus, cei care încalcă legea obțin astfel avantaje concurențiale necuvenite, cu impact negativ asupra funcționării pieței interne și cu implicații grave pentru sănătatea conducătorilor auto.

¹ COM(2011)144 final.

² JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

Prin urmare, este necesar să se îmbunătățească în continuare modul în care tahograful (digital) contribuie la activitatea conducătorilor auto și sprijină eficiența transportului. Deși introducerea tahografului digital a redus deja în mod substanțial sarcina administrativă a diferitelor părți interesate, costul anual al respectării legislației, estimat la aproximativ 2,7 miliarde de euro, continuă să fie prea ridicat.

Prin urmare, propunerea are ca scop ameliorarea aplicării normelor sociale și reducerea sarcinilor administrative care nu sunt necesare, prin dezvoltarea tahografului din punct de vedere tehnic și prin îmbunătățirea eficienței.

1.3. Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea se înscrie în politica anunțată de Comisie în Cartea sa albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”³, fiind menționată în mod explicit în cadrul inițiativei 6 privind Transportul rutier de mărfuri⁴.

De asemenea, propunerea contribuie la punerea în aplicare a planului de acțiune privind sistemele de transport inteligente (STI)⁵ și a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport⁶.

În plus, propunerea ține cont de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special dreptul la respectarea vieții private și de familie (articolul 7), dreptul la protecția datelor cu caracter personal (articolul 8), libertatea de a desfășura o activitate comercială (articolul 16) și principiile legalității și proporționalității infracțiunilor și pedepselor (articolul 49), precum și dreptul de a nu fi judecat sau condamnat de două ori pentru aceeași infracțiune (articolul 50).

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILE IMPACTULUI

2.1. Consultarea părților interesate

Comisia a efectuat o consultare publică a părților interesate în perioada decembrie 2009 – martie 2010. Având în vedere natura tehnică a subiectului, participarea a fost relativ mare: au fost primite de la diversele părți interesate 73 de contribuții, în cea mai mare parte de înaltă calitate.

Majoritatea părților interesate și-au exprimat dorința de a se îmbunătăți tahograful digital și nu de a-l înlocui cu un alt tip de aparatură de înregistrare. Aproape toate părțile interesate au fost de părere că sunt necesare criterii armonizate la nivelul UE pentru aparatura de înregistrare. Procesul de omologare de tip pentru tahograf a fost considerat satisfăcător. Aproape toate părțile interesate au afirmat, de asemenea, că nivelul securității ar trebui menținut sau chiar îmbunătățit. Mai multe idei exprimate, și analizate ulterior în evaluarea impactului, se referă

³ COM(2011) 0144 final.

⁴ A se vedea secțiunea 1.1 „Un spațiu unic european al transporturilor” din anexa I la cartea albă, COM(2011) 0144 final.

⁵ Comunicarea Comisiei: Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa [COM (2008) 886], domeniul de acțiune 4.

⁶ JO L 207, 6.8.2010, p. 1-13.

la reducerea costurilor aparaturii de înregistrare și/sau la mai buna utilizare a acesteia – de exemplu prin fuzionarea cardului conducătorului auto cu permisul de conducere.

2.2. Obținerea și utilizarea expertizei

Comisia a menținut, în privința tuturor aspectelor referitoare la aparatura de înregistrare, un contact permanent cu statele membre și cu părțile interesate prin intermediul comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului. Comitetul se reunește de obicei o dată pe an, iar principalele părți interesate participă în calitate de observatori, printre acestea numărându-se atât organisme de inspecție și de poliție, cât și producători. În plus, Comisia a luat o serie de inițiative spre a servi ca bază prezentei propuneri.

Comisia a cofinanțat o amplă consultare, desfășurată timp de doi ani, care a reunit principalii factori interesați⁷.

Centrul Comun de Cercetare (JRC) a evaluat vulnerabilitatea și caracterul verificabil al tahografului digital actual. De asemenea, JRC a transmis Comisiei un raport referitor la scenariile tehnice de dezvoltare în continuare a tahografului digital.

Comitetul pentru dialog social sectorial în domeniul transportului rutier a fost consultat la 26 mai 2010. La 8 iulie 2010, partenerii sociali europeni au căzut de acord asupra unei declarații comune referitoare la revizuirea regulamentului privind tahograful digital, care a fost luată în considerare la elaborarea prezentei propuneri⁸.

Pentru a pregăti evaluarea impactului, contractantul extern a înființat un grup de experți format din reprezentanți ai asociațiilor de transport rutier, syndicate din transportul rutier, autorități de aplicare a legii și autorități de omologare de tip, autorități însărcinate cu emiterea cardurilor, producători de vehicule și producători de tahografe. Grupul de experți a examinat documentele elaborate de contractant și a participat la un atelier în cadrul căruia a fost examinat și discutat proiectul de raport final al contractantului.

2.3. Evaluarea impactului

Consultările cu părțile interesate și rapoartele experților pe acest subiect au permis Comisiei să identifice un set amplu de diferite măsuri care ar putea soluționa problemele identificate. În continuare, posibilele măsuri au fost supuse unei examinări prealabile.

Ulterior, au fost stabilite pachete de politici care oferă alternative strategice viabile pentru atingerea obiectivelor. Pachetele de politici au fost necesare atât pentru că, în materie de securitate, fiabilitatea sistemului depinde de securitatea multor elemente ale sale, cât și din cauza diferitelor proceduri legislative (comitologie sau codecizie). Pachetele de politici pot fi rezumate după cum urmează:

Pachetul de politici 1 (PP1) este un pachet de măsuri tehnice menite pur și simplu să amelioreze actualul dispozitiv al tahografului și include următoarele măsuri:

- ameliorarea calității sigiliilor;

⁷ Studiul SMART.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

- ameliorarea interfeței cu utilizatorul;
- creșterea securității tehnologiei de criptare.

Pachetul de politici 2 (PP2) este, de asemenea, un pachet de măsuri tehnice, dar care ar lărgi în mod substanțial funcționalitățile tahografului digital, ducând la un nou tip de tahograf digital:

- îmbunătățirea funcțiilor tahografului (înregistrare automată și manuală);
- comunicații fără fir pentru controalele în trafic;
- interfață armonizată cu alte aplicații STI.

Pachetul de politici 3 (PP3) include numai măsuri fără caracter tehnic:

- îmbunătățirea credibilității atelierelor;
- sporirea protecției cardului conducătorului auto împotriva manipulării frauduloase;
- ameliorarea formării agenților de control;
- un nivel minim de armonizare a sancțiunilor;
- modernizarea normelor de utilizare.

Pachetul de politici 4 (PP4) este o combinație de măsuri tehnice și de măsuri de îmbunătățire a sistemului (PP2 + PP3).

Din punctul de vedere al eficacității, PP4 este de departe cel mai atractiv, întrucât oferă cel mai ridicat nivel potențial de realizare a celor două obiective specifice. Cu toate acestea, analiza coerenței arată că PP4 implică, de asemenea, cele mai mari compensări între impactul economic și social pozitiv, pe de o parte, și implicațiile bugetare pentru autoritățile publice, pe de altă parte. PP1 ocupă primul loc din punctul de vedere al coerenței. În sfârșit, PP4 este cel mai costisitor din punct de vedere al investițiilor necesare, iar PP1 este cel mai ieftin și mai ușor de pus în aplicare, deoarece poate fi adoptat fără a trece prin procedura legislativă normală.

Luând în considerare toate aceste aspecte, și în lipsa unei analize cost/beneficiu complete, efectele pozitive ale PP4 par să fie mai mari decât costurile sale. Într-adevăr, PP4 are un potențial de reducere a sarcinii administrative de 515,5 milioane de EUR, care depășește cu mult costurile sale totale de punere integrală în aplicare. Prin urmare, analiza efectuată sugerează că opțiunea preferată ar trebui să fie pachetul de politici 4.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul măsurilor propuse

Prin regulamentul propus se vor introduce următoarele modificări principale:

- comunicarea la distanță prin intermediul tahografului în scopuri de control (articolul 5 din viitorul regulament privind tahograful): această măsură va oferi autorităților de

control anumite indicații de bază referitoare la conformitate înainte de oprirea vehiculului pentru un control în trafic. Întreprinderile care respectă legislația nu vor suporta controale în trafic care nu sunt necesare și ar putea beneficia astfel de o reducere suplimentară a sarcinii administrative.

- fuzionarea funcționalităților cardurilor conducătorilor auto cu permisul de conducere (articolul 27 din viitorul regulament privind tahograful): prin fuzionarea cardului conducătorului auto cu permisul de conducere, această măsură va spori securitatea sistemului, întrucât conducătorii auto vor fi mai puțin dispuși să își utilizeze permisul de conducere în circumstanțe frauduloase. În plus, astfel se va reduce în mod semnificativ sarcina administrativă. Această măsură necesită adaptări minore ale Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere. Propunerea corespunzătoare este elaborată în paralel cu prezentul regulament. Comisia o va transmite Parlamentului European și Consiliului cât mai curând posibil.
- înregistrarea automată a localizării exacte prin GNSS (articolul 4 din viitorul regulament privind tahograful): această dispoziție va oferi autorităților de control mai multe informații în vederea verificării respectării legislației sociale și va contribui la reducerea sarcinii administrative, prin utilizarea înregistrării automate.
- asigurarea integrării sistemului de tahograf digital în cadrul sistemelor de transport inteligente (STI) (articolul 6 din viitorul regulament privind tahograful): prevăzând pentru tahograf o interfață standardizată și armonizată, alte aplicații STI vor avea acces mai ușor la datele înregistrate și produse de tahograful digital.
- îmbunătățirea credibilității atelierelor (capitolul IV, în special articolul 19, din viitorul regulament privind tahograful): prin consolidarea cadrului juridic privind autorizarea atelierelor, de exemplu folosind un sistem de controale regulate și inopinate și de prevenire a conflictelor de interese, se va ameliora credibilitatea atelierelor și se va reduce riscul de fraudă și de manipulare.
- un nivel minim de armonizare a sancțiunilor (articolul 37 din viitorul regulament privind tahograful): o armonizare minimă va garanta că încălcările normelor privind tahograful, care sunt clasificate în legislația UE drept „încălări foarte grave”⁹ și „cele mai grave încălcări”¹⁰, vor fi pasibile de cele mai severe sancțiuni conform legislațiilor naționale.
- formarea agenților de control (articolul 35 din viitorul regulament privind tahograful): regulamentul va prevedea ca statele membre să ofere programe de formare corespunzătoare agenților de control responsabili cu verificarea aparaturii de înregistrare.

⁹ Directiva 2009/5/CE a Comisiei din 30 ianuarie 2009 de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier, JO L 29, 31.1.2009, p. 45-50.

¹⁰ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 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.

- domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006¹¹ (articolul 2): măsura de exceptare a anumitor vehicule de la obligația de a folosi tahograful a fost recomandată de către grupul la nivel înalt privind sarcina administrativă, constituit din părți interesate independente și prezidat de dl Stoiber. Aceasta va contribui la reducerea sarcinii administrative a întreprinderilor, care sunt în principal IMM-uri.

Revizuirea Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului este, de asemenea, o oportunitate pentru a moderniza și a simplifica textele, de exemplu furnizând definiții clare (articolul 2 din viitorul regulament privind tahograful), eficientizând activitatea experților prin participarea unor experți din țările din afara UE care utilizează tahograful digital (articolul 41 din viitorul regulament privind tahograful) și introducând o trimitere directă la legislația privind protecția datelor (articolul 34 din viitorul regulament privind tahograful).

3.2. Temeiul juridic

Temeiul juridic al prezentei propuneri este același cu temeiul juridic al actualului Regulament (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, și anume articolul 91 din TFUE.

3.3. Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competența exclusivă a Uniunii Europene.

Obiectivele propunerii nu pot fi atinse într-o măsură suficientă de către statele membre din următoarele motive: transportul rutier dobândește din ce în ce mai mult un caracter transnațional. Transportul rutier internațional de mărfuri a reprezentat aproximativ o treime (sau 612 miliarde de tone-km) din transportul total rutier de mărfuri în UE în 2006. Legislația socială din acest domeniu este armonizată la nivelul UE prin intermediul Regulamentului (CE) nr. 561/2006, iar verificarea respectării legislației necesită ca aparatura de înregistrare să fie interoperabilă între statele membre. Având în vedere caracterul transnațional din ce în ce mai pronunțat al transportului rutier de mărfuri în UE și caracterul armonizat al legislației sociale, ar fi contraproductiv să se revină la reglementarea aparaturii de înregistrare la nivel național.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

Obiectivele generale ale propunerii sunt îmbunătățirea eficienței și a eficacității sistemului de tahograf. Măsurile propuse sunt proporționale pentru realizarea obiectivelor menționate, pentru că vor duce la reducerea sarcinii administrative și a costurilor legate de utilizarea tahografului de către conducători auto, întreprinderi și organisme de control. Măsurile nu depășesc nivelul necesar pentru atingerea obiectivelor.

¹¹ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

3.5. Alegerea instrumentelor

Deoarece propunerea modifică un regulament, instrumentul ales este, de asemenea, un regulament. Pentru moment, se propune doar revizuirea articolelor din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, nu și a anexelor sale tehnice. După adoptarea acestui regulament de modificare, textul legislativ, inclusiv anexele, va fi consolidat printr-o procedură de codificare.

3.6. Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și trebuie, prin urmare, extins la acesta.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu generează costuri suplimentare pentru bugetul UE.

5. SIMPLIFICARE

Această inițiativă contribuie la realizarea obiectivelor de simplificare. Inițiativa intră în sfera de aplicare a programului de acțiune pentru reducerea sarcinii administrative în Uniunea Europeană și este făcută ca urmare a propunerilor sprijinite de către grupul la nivel înalt privind sarcina administrativă, constituit din părți interesate independente și prezidat de dl Stoiber. În consecință, propunerea permite, pentru anumite societăți, exceptări la nivel național de la obligația de a utiliza un tahograf pe distanțe mai mici de 100 de km, conform anunțului făcut de Comisie în comunicarea sa „Program de acțiune pentru reducerea sarcinii administrative în UE - Planuri de reducere sectorială și acțiuni pentru 2009”¹².

¹²

COM(2009)544 final.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹³,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁴,
după consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier¹⁵ stabilește dispoziții referitoare la construirea, instalarea, folosirea și testarea aparaturii de înregistrare. Respectivul regulament a fost modificat în mod substanțial de mai multe ori, iar dispozițiile sale principale trebuie simplificate și restructurate pentru a asigura o mai mare claritate.
- (2) Experiența a arătat că, pentru a se asigura aplicarea eficientă a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, trebuie să se îmbunătățească anumite elemente tehnice și proceduri de control.
- (3) Anumite vehicule sunt exceptate de la dispozițiile Regulamentului (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

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului¹⁶. Pentru a se asigura coerența, trebuie să existe posibilitatea ca aceste vehicule să fie exceptate și de la domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 3821/85.

- (4) Pentru a se asigura coerența între diferitele excepții prevăzute la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și pentru a se reduce sarcina administrativă care revine întreprinderilor de transport, respectând în același timp obiectivele regulamentului menționat, trebuie revizuite distanțele maxime permise în conformitate cu articolul 13 literele (d), (f) și (p).
- (5) Înregistrarea datelor de localizare facilitează verificarea încrucișată a timpului de conducere și a perioadelor de repaus pentru a se detecta anomaliile și fraudă. Utilizarea aparaturii de înregistrare conectate la un sistem global de navigație prin satelit este un mijloc adecvat și eficient din punct de vedere al costurilor, care permite înregistrarea automată a acestor date pentru a veni în sprijinul agenților de control atunci când efectuează controale și trebuie, prin urmare, să fie introdusă.
- (6) Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului¹⁷ prevede că statele membre trebuie să efectueze un număr minim de controale în trafic. Comunicarea la distanță între aparatura de înregistrare și autoritățile de control în scopul controalelor în trafic facilitează efectuarea de controale în trafic selective care permit reducerea sarcinii administrative generate de controalele aleatorii suportate de întreprinderile de transport și trebuie, în consecință, să fie introdusă.
- (7) Sistemele de transport inteligente (STI) pot contribui la găsirea unor soluții pentru provocările cu care se confruntă politica europeană în domeniul transporturilor, cum ar fi volumul în creștere al transportului rutier, congestiile sau consumul tot mai mare de energie. Este necesar, prin urmare, ca aparatura de înregistrare să fie echipată cu interfețe standardizate, pentru a se asigura interoperabilitatea cu aplicațiile STI.
- (8) Securitatea aparaturii de înregistrare și a sistemului în ansamblu este esențială pentru a se asigura obținerea de date fiabile. Prin urmare, producătorii trebuie să proiecteze, să testeze și să revizuiască neîncetat aparatura de înregistrare pe parcursul ciclului său de viață, pentru a detecta, preveni și reduce vulnerabilitățile în materie de securitate.
- (9) Testarea pe teren a aparaturii de înregistrare care nu a primit încă omologarea de tip permite ca aparatura să fie testată în situații reale, înainte ca aceasta să fie introdusă la scară largă, permițând astfel îmbunătățiri mai rapide. Este necesar, prin urmare, să se autorizeze testele efectuate pe teren, cu condiția de a se monitoriza și controla în mod eficient participarea la aceste teste și respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006.
- (10) Instalatorii și atelierele joacă un rol important în asigurarea securității aparaturii de înregistrare. Este, prin urmare, necesar să se prevadă anumite cerințe minime pentru

¹⁶ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

¹⁷ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

autorizarea și auditarea acestora și să se asigure prevenirea conflictelor de interese dintre ateliere și întreprinderile de transport.

- (11) Pentru a garanta o mai mare eficacitate a examinării și controlului cardurilor conducătorilor auto și pentru a se facilita activitatea agenților de control, este necesar să se stabilească registre electronice naționale și să se prevadă interconectarea acestora.
- (12) Dat fiind că fraudele și abuzul sunt mai puțin probabile în cazul permiselor de conducere decât pentru cardurile conducătorilor auto, sistemul aparaturii de înregistrare ar fi mai fiabil și eficient dacă pe viitor s-ar include cardurile conducătorilor auto în permisele de conducere. Această abordare ar reduce, de asemenea, sarcina administrativă a conducătorilor auto, care nu ar mai fi nevoiți să solicite, să primească și să dețină două documente diferite. Prin urmare, este necesar să se prevadă o modificare a Directivei 2006/126/CE.
- (13) În scopul reducerii sarcinii administrative a conducătorilor auto și a întreprinderilor de transport, trebuie să se precizeze că nu este necesară o dovadă scrisă pentru perioadele de repaus zilnic sau săptămânal. Prin urmare, în scopul controlului, trebuie să se considere că perioadele în care nu au fost înregistrate activități ale conducătorului auto sunt perioade de repaus.
- (14) Modificările aparaturii de înregistrare și noile tehnici de manipulare reprezintă o continuă provocare pentru agenții de control. Pentru se a asigura un control mai eficient și pentru a se ameliora armonizarea abordărilor privind controlul în întreaga Uniune, trebuie să se adopte o metodologie comună pentru formarea profesională inițială și continuă a agenților de control.
- (15) Înregistrarea datelor de către aparatura de înregistrare, precum și dezvoltarea tehnologiilor de înregistrare a datelor de localizare, comunicarea la distanță și interfața cu sistemele de transport inteligente vor presupune procesarea de date cu caracter personal. Trebuie să se aplice legislația Uniunii privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, în special Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date¹⁸ și Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice¹⁹.
- (16) Pentru a se garanta o concurență loială pe piața internă a transportului rutier și pentru a transmite un mesaj clar conducătorilor auto și întreprinderilor de transport, trebuie să se aplice cele mai severe sancțiuni conform legislațiilor statelor membre în cazul încălcărilor „foarte grave” [astfel cum sunt definite în Directiva 2009/5/CE a Comisiei din 30 ianuarie 2009 de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului

¹⁸ JO L 281, 23.11.1995, p. 31-50.

¹⁹ JO L 201, 31.7.2002, p. 37-47.

privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier²⁰], fără a aduce atingere principiului subsidiarității.

- (17) Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, semnat la Geneva la 1 iulie 1970, inclusiv cele șase amendamente, depus la Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite (AETR), a fost adaptat, astfel încât utilizarea aparaturii de înregistrare menționate în anexa IB a devenit obligatorie pentru vehicule înmatriculate în țări terțe vecine. Ținând cont de faptul că aceste țări sunt afectate în mod direct de schimbările aparaturii de înregistrare introduse prin prezentul regulament, acestea trebuie să aibă posibilitatea de a participa la dialogul privind aspectele tehnice. Prin urmare, este necesar să se instituie un forum privind tahograful.
- (18) Pentru a reflecta evoluțiile tehnice, trebuie să se delege Comisiei competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în vederea adaptării anexelor I, IB și II la progresul tehnic și a completării anexei IB cu specificațiile tehnice necesare pentru înregistrarea automată a datelor de localizare, pentru a permite comunicarea la distanță și pentru a asigura o interfață cu sistemele de transport inteligente. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (19) Este necesar să se confere Comisiei competențe de executare pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește testele efectuate pe teren, schimbul electronic de informații între statele membre cu privire la cardurile conducătorilor auto și formarea agenților de control. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu 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 Comisie²¹.
- (20) Este necesar să se utilizeze procedura de consultare pentru adoptarea procedurilor care trebuie folosite la efectuarea de teste pe teren și a formularelor necesare pentru monitorizarea acestor teste, precum și a metodologiei privind formarea profesională inițială și continuă a agenților de control.
- (21) Este necesar să se utilizeze procedura de examinare pentru adoptarea specificațiilor referitoare la schimbul electronic de informații între statele membre cu privire la cardurile conducătorilor auto.
- (22) Prin urmare, Regulamentul CEE) nr. 3821/85 trebuie modificat în consecință,

²⁰ JO L 29, 31.1.2009, p. 45-50.

²¹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13-18.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului se modifică după cum urmează:

1) Articolele 1-21 se înlocuiesc cu următoarele articole:

„CAPITOLUL I

Principii și domeniu de aplicare

Articolul 1

Obiect și principii

Prezentul regulament stabilește cerințe cu privire la construirea, instalarea, folosirea și testarea aparaturii de înregistrare utilizate în transportul rutier pentru a controla conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE²² și cu Directiva 92/6/CEE²³.

Aparatura de înregistrare trebuie să respecte cerințele prezentului regulament în ceea ce privește construirea, instalarea, folosirea și testarea.

Articolul 2

Definiții

1. În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
2. Pe lângă definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentului regulament se înțelege prin:
 - (a) „aparatura de înregistrare”: echipamente destinate instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a afișa, înregistra, tipări, stoca și furniza în mod automat sau semiautomat detalii privind mișcarea acestor vehicule și privind anumite perioade de lucru ale conducătorilor auto;
 - (b) „unitate montată pe vehicul”: aparatura de înregistrare, cu excepția senzorului de mișcare și a cablurilor cu care este conectat senzorul de mișcare; unitatea montată pe vehicul poate fi o unitate unică sau mai multe unități distribuite în vehicul, cu condiția de a respecta cerințele de securitate prevăzute de prezentul regulament;

²² JO L 80, 23.3.2002, p. 35-39.

²³ JO L 57, 2.3.1992, p. 27.

- (c) „senzor de mișcare”: o parte a aparaturii de înregistrare care furnizează un semnal reprezentând viteza vehiculului și/sau distanța parcursă;
- (d) „card de tahograf”: un card cu memorie destinat utilizării împreună cu aparatura de înregistrare, care permite aparaturii de înregistrare să verifice rolul posesorului cardului și să transfere și să stocheze date;
- (e) „foaie de înregistrare”: o foaie concepută pentru a accepta și păstra date înregistrate, amplasată în interiorul aparaturii de înregistrare menționate în anexa I și pe care dispozitivele de inscripționare ale acestora înscriu și țin evidența continuă a informațiilor ce trebuie înregistrate;
- (f) „cardul conducătorului auto”: un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unui anumit conducător auto, care identifică conducătorul auto și permite stocarea datelor privind activitatea acestuia;
- (g) „card de control”: un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru autorității naționale de control competente, care identifică organismul de control și eventual agentul de control și care permite accesul la datele stocate în memorie sau pe cardul conducătorului auto în vederea citirii, a tipăririi și/sau a descărcării acestora;
- (h) „card al societății” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru proprietarului sau titularului unor vehicule dotate cu aparatură de înregistrare, card care identifică proprietarul sau titularul și permite afișarea, descărcarea și tipărirea datelor stocate în aparatura de înregistrare blocată de respectivul proprietar sau titular;
- (i) „card al atelierului” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unui producător de aparatură de înregistrare, unui instalator, unui producător de vehicule sau unui atelier autorizat de statul membru respectiv care identifică titularul cardului și permite testarea, calibrarea și/sau descărcarea din aparatura de înregistrare;
- (j) „perioadă de activitate zilnică” înseamnă perioada care cuprinde timpul de conducere, alte perioade de lucru, perioadele de disponibilitate, pauzele de muncă și perioadele de repaus și care nu depășește nouă ore.

Articolul 3 *Domeniu de aplicare*

1. Aparatura de înregistrare se instalează și se folosește la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre, folosite pentru transportul rutier de călători sau mărfuri și care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006.
2. Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menționate la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CEE) nr. 561/2006.
3. Statele membre, după autorizarea din partea Comisiei, pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport prevăzute la articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006; statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

4. În cazul transportului intern, statele membre pot cere instalarea și folosirea aparaturii de înregistrare în conformitate cu prezentul regulament pentru vehicule în cazul cărora instalarea și folosirea acestei aparaturi nu este necesară conform alineatului (1).

CAPITOLUL II

Aparatura de înregistrare inteligentă

Articolul 4

Înregistrarea datelor de localizare

Date de localizare se înregistrează pentru a permite identificarea locului unde începe și unde de încheie perioada de activitate zilnică. În acest scop, vehiculele puse în circulație pentru prima dată [48 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] sunt echipate cu aparatură de înregistrare conectată la un sistem global de navigație prin satelit (GNSS).

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 39 în vederea completării anexei IB cu specificațiile tehnice detaliate necesare pentru a permite prelucrarea datelor de localizare primite de aparatura de înregistrare de la GNSS.

Articolul 5

Comunicarea la distanță în scopuri de control

1. Pentru a facilita efectuarea de controale în trafic selective de către autoritățile competente de control, aparatura de înregistrare instalată în vehiculele puse în circulație pentru prima dată [48 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] este capabilă să comunice cu respectivele autorități în timp ce vehiculul se află în mișcare.
2. Comunicarea cu aparatura de înregistrare se stabilește numai la cererea echipamentului autorităților de control și este securizată pentru a asigura atât integritatea datelor, cât și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control.
3. Datele schimbate în timpul comunicării se limitează la datele necesare pentru efectuarea de controale în trafic selective. Nu se comunică date cu privire la identitatea conducătorului auto, activitățile acestuia și viteza.
4. Datele schimbate sunt folosite exclusiv în scopul controlării respectării prezentului regulament și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Acestea se transmit numai autorităților de control, nu și altor entități.

5. Datele pot fi stocate de către autoritățile de control doar pe durata controlului în trafic, fiind șterse la cel mult două ore de la încheierea acestuia.
6. Proprietarul sau titularul vehiculului este responsabil de informarea conducătorului auto în privința posibilității de comunicare la distanță.
7. Pe baza datelor comunicate, autoritatea de control competentă poate decide să controleze vehiculul și aparatura de înregistrare.
8. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 39 în vederea completării anexei IB cu specificațiile tehnice detaliate necesare pentru a permite comunicarea la distanță între aparatura de înregistrare și autoritățile de control competente, astfel cum se prevede în prezentul articol.

Articolul 6 *Sistemele de transport inteligente*

1. Aparatura de înregistrare menționată în anexa IB este interoperabilă cu aplicațiile sistemelor inteligente de transport, definite la articolul 4 din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport²⁴.
2. În sensul alineatului (1), vehiculele puse în circulație pentru prima dată [48 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] sunt echipate cu aparatură de înregistrare dotată cu o interfață armonizată care să permită aplicațiilor sistemelor inteligente de transport să utilizeze datele înregistrate sau produse.
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 39 în vederea completării anexei IB cu specificațiile privind interfața, drepturile de acces și lista datelor care pot fi accesate.

CAPITOLUL III

Omologarea de tip

Articolul 7 *Cereri*

1. Producătorii sau agenții acestora depun o cerere pentru omologarea UE a unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf la autoritățile de omologare de tip desemnate în acest scop de către fiecare stat membru.

²⁴ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

2. Statele membre comunică Comisiei numele și datele de contact ale autorităților desemnate în conformitate cu alineatul (1). Comisia publică lista autorităților de omologare pe site-ul său internet.
3. Cererea de omologare este însoțită de documentele corespunzătoare și de certificatele menționate la secțiunea VIII din anexa IB. Comisia numește evaluatorii independenți care vor emite certificatul de securitate.
4. Cererea pentru omologarea unui anumit tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf trebuie prezentată unui singur stat membru.

Articolul 8 *Acordarea omologării de tip*

Fiecare stat membru acordă omologarea UE pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf care respectă cerințele din anexele I și IB, cu condiția ca statul membru să fie în măsură să supravegheze conformitatea producției cu modelul omologat.

Orice modificare ori adăugare la modelul omologat trebuie să beneficieze de o omologare UE de tip suplimentară din partea statului membru care a acordat omologarea UE inițială.

Articolul 9 *Marca de omologare de tip*

Statele membre eliberează solicitantului o marcă de omologare UE de tip în conformitate cu modelul din anexa II pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează în conformitate cu articolul 8.

Articolul 10 *Acceptarea sau refuzul*

Autoritățile competente ale statului membru în care a fost depusă cererea de omologare de tip trimit autorităților celorlalte state membre, în termen de o lună, o copie a certificatului de omologare, însoțită de copii ale documentelor corespunzătoare, pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează.

În cazul în care autoritățile competente nu aprobă cererea de omologare de tip, acestea informează autoritățile din celelalte state membre cu privire la refuzul omologării, comunicând motivele acestei decizii.

Articolul 11
Conformitatea echipamentelor cu omologarea de tip

1. Dacă un stat membru care a acordat omologarea UE de tip conform articolului 8 constată că anumite unități montate pe vehicule, senzori de mișcare, foi de înregistrare sau carduri de tahograf care poartă mărcile de omologare UE de tip emise de acesta nu respectă modelul omologat, statul membru respectiv ia măsurile necesare pentru a garanta conformitatea modelelor produse cu prototipul omologat. Aceste măsuri pot include, dacă este cazul, retragerea omologării UE de tip.
2. Un stat membru care a acordat omologarea UE de tip retrage această omologare dacă unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf omologate nu respectă dispozițiile prezentului regulament sau prezintă, atunci când sunt folosite, un defect care le face inutilizabile pentru scopul urmărit.
3. Dacă un stat membru care a acordat omologare UE de tip este informat de un alt stat membru cu privire la existența unuia dintre cazurile de la alineatele (1) și (2), acesta adoptă, după consultarea cu respectivul stat membru, măsurile prevăzute la alineatele respective, sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (5).
4. Un stat membru care este sigur de existența unuia din cazurile prevăzute la alineatul (2) poate să interzică, până la o nouă comunicare, introducerea pe piață și utilizarea unităților montate pe vehicule, a senzorilor de mișcare, a foilor de înregistrare sau a cardurilor de tahograf. Aceleași dispoziții se aplică și în cazurile prevăzute la alineatul (1) cu privire la unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf care au fost exceptate de la verificarea inițială UE, dacă producătorul, după o avertizare prealabilă, nu adaptează echipamentul la modelul omologat sau la prevederile prezentului regulament.

În orice caz, autoritățile competente ale statelor membre se informează reciproc și informează Comisia, în decurs de o lună, cu privire la orice retragere a omologării UE de tip sau orice măsură luată în conformitate cu alineatele (1), (2) și (3) și precizează motivele acestui demers.

5. Dacă un stat membru care a acordat omologarea UE de tip contestă existența oricărui caz prevăzut la alineatele (1) și (2) despre care a fost notificat, atunci statele membre implicate încearcă să rezolve disputa și Comisia este informată cu privire la aceasta.

Dacă în urma discuțiilor dintre statele membre nu se ajunge la nicio înțelegere în termen de patru luni de la data notificării prevăzute în alineatul (3), Comisia, după consultarea experților din toate statele membre și luând în considerație toți factorii relevanți, de exemplu factorii economici și tehnici, adoptă în termen de șase luni de la expirarea perioadei de patru luni o decizie care este comunicată statelor membre implicate și în același timp celorlalte state membre. Comisia trebuie să stabilească, în fiecare caz, termenul limită pentru punerea în aplicare a deciziei.

Articolul 12
Omologarea foilor de înregistrare

1. Un solicitant de omologare UE de tip a unui model de foaie de înregistrare specifică în solicitarea sa tipul sau tipurile de aparatură de înregistrare menționate în anexa I

pentru care se va utiliza foaia respectivă și pune la dispoziție o aparatură din tipul sau tipurile respective pentru a testa foaia de înregistrare.

2. Autoritățile competente ale fiecărui stat membru specifică pe certificatul de omologare al modelului de foaie de înregistrare tipul sau tipurile de aparatură de înregistrare menționate în anexa I pentru care se poate utiliza foaia respectivă.

Articolul 13

Justificarea deciziilor de refuz

Toate deciziile, în conformitate cu prezentul regulament, de a refuza sau de a retrage omologarea unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf trebuie să fie însoțite de o motivare detaliată. Decizia se comunică părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislațiile statelor membre, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

Articolul 14

Recunoașterea omologării aparaturii de înregistrare

Un stat membru nu poate refuza să înmatriculeze un vehicul dotat cu aparatură de înregistrare ori să interzică punerea în circulație sau utilizarea unui astfel de vehicul invocând un motiv legat de faptul că vehiculul este dotat cu respectiva aparatură de înregistrare, dacă aparatura are marca de omologare UE de tip prevăzută la articolul 9 și plăcuța de instalare prevăzută la articolul 17 alineatul (4).

Articolul 15

Securitate

1. Producătorii proiectează, testează și revizuiesc unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare și cardurile de tahograf aflate în producție, atât pentru a detecta vulnerabilitățile apărute în toate fazele ciclului de viață al produselor, cât și pentru a preveni și reduce eventuala exploatare a acestor vulnerabilități.
2. În acest scop, producătorii trebuie să prezinte documentația corespunzătoare evaluatorului independent menționat la articolul 7 alineatul (3), pentru o analiză a vulnerabilității.
3. Evaluatorii independenți realizează teste de penetrare asupra senzorilor de mișcare, unităților montate pe vehicule și cardurilor de tahograf, pentru a confirma că vulnerabilitățile cunoscute nu pot fi exploatate de persoane care dețin cunoștințe accesibile publicului.

Articolul 16

Testele efectuate pe teren

1. Statele membre pot autoriza efectuarea de teste pe teren pentru aparatura de înregistrare care nu a fost încă omologată. Statele membre recunosc reciproc autorizațiile de testare pe teren acordate de alt stat membru.

2. Conducătorii auto și întreprinderile de transport care participă la testele efectuate pe teren respectă cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Pentru a demonstra respectarea acestor cerințe, conducătorii auto trebuie să urmeze procedura prevăzută la articolul 31 alineatul (2).
3. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile care trebuie folosite la efectuarea de teste pe teren și formularele necesare pentru monitorizarea acestor teste. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 40 alineatul (2).

CAPITOLUL IV

Instalarea și inspecția

Articolul 17

Instalarea și repararea

1. Aparatura de înregistrare poate fi instalată sau reparată doar de instalatori și ateliere autorizate în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, în conformitate cu articolul 19.
2. Instalatorii sau atelierile sigilează aparatura de înregistrare după ce au verificat funcționarea corespunzătoare a acesteia și, în special, faptul că datele înregistrate nu pot fi falsificate sau modificate de dispozitive de manipulare.
3. Instalatorul sau atelierul autorizat aplică un marcaj special pe sigiliile pe care le realizează și, în ceea ce privește aparatura de înregistrare conformă cu anexa IB, introduce datele electronice de securitate pentru verificarea de autentificare. Autoritățile competente ale fiecărui stat membru țin un registru al marcajelor și datelor electronice de securitate utilizate, precum și al cardurilor emise atelierelor și instalatorilor autorizați.
4. Pentru a certifica că instalarea aparaturii de înregistrare a fost făcută în conformitate cu cerințele prezentului regulament, se fixează o plăcuță de instalare așa cum se arată în anexele I și IB.
5. Un sigiliu poate fi îndepărtat numai de către instalatorii sau atelierile autorizate de autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile alineatului (1) sau de către agenții de control sau în cazurile descrise în anexa I, secțiunea V, punctul 4 sau în anexa IB, secțiunea V, punctul 3.

Articolul 18

Inspecțiile aparaturii de înregistrare

Aparatura de înregistrare face obiectul unei inspecții periodice efectuate de ateliere autorizate. Inspecția periodică se efectuează cel puțin o dată la doi ani.

Atelierele redactează un raport de inspecție în cazul în care a fost necesar să se remedieze perturbări în funcționarea aparaturii de înregistrare în urma unei inspecții periodice sau în urma unei inspecții efectuate la cererea expresă a autorității naționale competente. Atelierele păstrează o listă a tuturor rapoartelor de inspecție elaborate.

Rapoartele de inspecție vor fi păstrate de ateliere timp de minimum doi ani de la data întocmirii raportului. La cererea autorității competente, atelierele pun la dispoziție rapoartele inspecțiilor și calibrărilor efectuate în perioada respectivă.

Articolul 19 *Autorizarea instalatorilor și a atelierelor*

1. Statele membre autorizează, controlează în mod regulat și certifică instalatorii și atelierelor care pot efectua instalări, controale, inspecții și reparații ale aparaturii de înregistrare.
2. Statele membre se asigură că instalatorii și atelierelor sunt competente și de încredere. În acest scop, stabilesc și publică un set de proceduri naționale clare și se asigură că sunt îndeplinite următoarele criterii minime:
 - (a) personalul este instruit în mod adecvat;
 - (b) dispun de echipamentul necesar pentru a efectua testele și sarcinile relevante;
 - (c) atelierelor și instalatorii au o bună reputație.
3. Auditurile instalatorilor sau ale atelierelor autorizate se efectuează după cum urmează:
 - (a) Instalatorii sau atelierelor autorizate fac obiectul unui audit anual al procedurilor aplicate de atelier la intervențiile asupra aparaturii de înregistrare. Auditul se concentrează în special pe măsurile de securitate luate și pe intervențiile asupra cardurilor atelierelor.
 - (b) De asemenea, se efectuează audituri tehnice inopinate ale instalatorilor sau atelierelor autorizate, pentru a se controla calibrările și instalările realizate. Aceste controale acoperă cel puțin 10% din atelierelor autorizate pe an.
4. Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese dintre instalatori sau atelierelor și întreprinderile de transport rutier. În special în cazul în care o întreprindere de transport funcționează și ca instalator sau atelier autorizat, nu se permite instalarea și calibrarea aparaturii de înregistrare pentru propriile sale vehicule.
5. Autoritățile competente ale statelor membre transmit Comisiei lista instalatorilor și a atelierelor autorizate și a cardurilor emise acestora, precum și copii ale mărcilor și informațiilor necesare referitoare la datele electronice de securitate utilizate. Comisia publică lista instalatorilor și atelierelor autorizate pe site-ul său internet.

6. Statele membre retrag temporar sau definitiv autorizarea acordată, în cazul în care un instalator sau atelier nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul prezentului regulament.

Articolul 20 *Cardurile atelierelor*

1. Durata valabilității administrative a cardurilor atelierelor nu poate depăși un an.
2. În caz de reînnoire, deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului atelierului, autoritatea emite un nou card în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea unei cereri detaliate în acest scop. Autoritatea emitentă ține un registru al cardurilor pierdute, furate sau defecte.
3. În cazul în care un stat membru retrage autorizația unui instalator sau atelier, astfel cum se prevede la articolul 19, acesta retrage, de asemenea, cardurile emise atelierului.
4. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni orice risc de falsificare a cardurilor emise instalatorilor și atelierelor autorizate.

CAPITOLUL V

Cardurile conducătorilor auto

Articolul 21 *Emiterea cardurilor conducătorilor auto*

1. Cardul conducătorului auto se emite, la cererea acestuia, de către autoritatea competentă a statului membru în care se află reședința sa curentă, în termen de o lună de la data primirii cererii de către autoritatea competentă.
2. În sensul prezentului articol, prin „reședință curentă” se înțelege locul unde o persoană își are reședința de regulă, adică cel puțin 185 de zile pe an calendaristic, din motive personale sau profesionale, sau în cazul unei persoane fără obligații profesionale, din motive personale, în virtutea strânselor legături dintre aceasta și locul în care își are reședința. Cu toate acestea, reședința curentă a unei persoane cu obligații profesionale într-un loc diferit de cel al obligațiilor sale personale și care, astfel, este nevoită să locuiască alternativ în locuri diferite situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi la locul unde își are obligațiile personale, cu condiția ca persoana să revină acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară atunci când persoana efectuează un sejur într-un stat membru pentru îndeplinirea unei misiuni cu durată determinată.
3. Conducătorii auto fac dovada locului de reședință curentă orice mijloc adecvat, în special prin cartea lor de identitate sau prin alt document valabil. În cazul în care autoritățile competente ale statului membru care emit cardul conducătorului auto au

îndoieli privind valabilitatea declarației de reședință curentă sau în scopul unor controale specifice, ele pot solicita elemente informative sau dovezi suplimentare.

4. Autoritățile competente ale statului membru emitent iau măsurile adecvate pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil și personalizează cardul conducătorului auto conform dispozițiilor anexei IB.
5. Durata de valabilitate administrativă a cardului conducătorului auto nu depășește cinci ani.
6. Un card de conducător auto valabil nu poate face obiectul unei retrageri sau suspendări, exceptând cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru constată că acesta a fost falsificat sau că, nefiind titular, conducătorul auto utilizează un asemenea card ori că acesta a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate. Dacă măsurile de suspendare sau retragere sus-menționate sunt adoptate de alt stat membru decât cel care a eliberat cardul conducătorului auto, acest stat membru restituie cardul autorităților emitente, indicând motivele acestei restituiri.
7. Cardurile conducătorilor auto sunt emise numai solicitanților care intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006;
8. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor conducătorilor auto.

Articolul 22

Utilizarea cardurilor conducătorilor auto

1. Cardul conducătorului auto este personal.
2. Un conducător auto nu poate deține mai mult de un card de conducător auto valabil și este autorizat să utilizeze doar propriul său card de conducător auto personalizat. Un conducător auto nu utilizează un card de conducător auto defect sau a cărui valabilitate a expirat.

Articolul 23

Reînnoirea cardurilor conducătorilor auto

1. În cazul în care un conducător auto dorește reînnoirea cardului său de conducător auto, el solicită acest lucru autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă, cu cel târziu 15 zile lucrătoare înainte de data expirării cardului.
2. În cazul în care autoritățile statului membru în care conducătorul auto își are reședința curentă sunt diferite de cele care i-au eliberat cardul și dacă se solicită autorităților respective reînnoirea cardului conducătorului auto, acestea informează autoritățile care au emis vechiul card cu privire la motivele reînnoirii cardului.
3. În caz de cerere de reînnoire a unui card de conducător auto a cărui dată de valabilitate este aproape de expirare, autoritatea competentă furnizează un nou card

înainte de data de expirare, cu condiția ca această cerere să fi fost adresată în termenul prevăzut la alineatul (1).

Articolul 24

Cardurile conducătorilor auto furate, pierdute sau defecte

1. Autoritatea emitentă ține un registru al cardurilor conducătorilor auto emise, furate, pierdute sau defecte pe durata unei perioade cel puțin egale cu durata valabilității administrative.
2. În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului conducătorului auto, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a statului membru unde își are reședința curentă. Furtul cardului conducătorului auto trebuie să facă obiectul unei declarații, redactate după toate formele legale, adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul.
3. Pierderea cardului conducătorului auto trebuie să facă obiectul unei declarații, redactate după toate formele legale, adresate autorităților competente ale statului membru unde a fost emis cardul și celor ale statului membru de reședință curentă în cazul în care aceste autorități sunt diferite.
4. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului conducătorului auto, conducătorul auto solicită înlocuirea acestuia, în termen de șapte zile calendaristice, autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă. Autoritățile furnizează un card de înlocuire în termen de cinci zile lucrătoare de la data primirii unei cereri detaliate în acest sens.
5. În circumstanțele prevăzute la alineatul (4), conducătorul auto poate continua să conducă fără cardul conducătorului auto timp de maximum de 15 zile calendaristice sau, dacă este necesar, o perioadă mai lungă pentru a permite întoarcerea vehiculului la sediu, cu condiția de a putea justifica imposibilitatea de prezentare sau utilizare a cardului conducătorului auto în timpul acestei perioade.

Articolul 25

Recunoașterea reciprocă și schimbarea cardului conducătorului auto

1. Cardurile conducătorilor auto emise de către statele membre sunt reciproc recunoscute.
2. În cazul în care titularul unui card de conducător auto valabil, eliberat de un stat membru, și-a stabilit reședința curentă într-un alt stat membru, el poate solicita schimbarea cardului conducătorului auto cu un alt card echivalent; Este responsabilitatea statului membru care efectuează schimbarea să verifice valabilitatea cardului conducătorului auto prezentat.
3. Statele membre care operează schimbarea restituie vechiul card de conducător auto autorităților statului membru unde aceasta a fost emis și precizează motivele acestei restituiri.
4. În cazul în care un stat membru înlocuiește sau schimbă un card de conducător auto, această înlocuire sau schimbare, cât și înlocuirile sau schimbările ulterioare, se înregistrează în acel stat membru.

Articolul 26

Schimbul electronic de informații cu privire la cardurile conducătorilor auto

1. Pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil, astfel cum se menționează la articolul 21 alineatul (4), statele membre țin registre electronice naționale pe durata unei perioade cel puțin egale cu durata valabilității administrative, conținând următoarele informații privind cardurile conducătorilor auto:
 - numele și prenumele conducătorului auto;
 - data și locul nașterii conducătorului auto;
 - numărul permisului de conducere și țara în care acesta a fost emis (dacă este cazul);
 - statutul cardului conducătorului auto.
2. Comisia și statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că registrele electronice sunt interconectate și accesibile în întreaga Uniune.
3. La fiecare emitere, reînnoire sau înlocuire a cardurilor conducătorilor auto, statele membre verifică prin intermediul schimbului electronic de date că respectivul conducător auto nu deține deja un alt card de conducător auto valabil. Datele schimbate se limitează la datele necesare pentru efectuarea acestei verificări.
4. Agenții de control pot avea acces la registrul electronic pentru a controla statutul unui card de conducător auto.
5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea menționată la alineatul (2), inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultarea electronică a registrelor electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 40 alineatul (3).

Articolul 27

Integrarea cardurilor conducătorilor auto și a permiselor de conducere

Cardurile conducătorilor auto se emit în conformitate cu dispozițiile prezentului capitol până la 18 ianuarie 2018. Cu începere de la 19 ianuarie 2018, cardurile conducătorilor auto se includ în permisele de conducere și sunt emise, reînnoite, schimbate și înlocuite în conformitate cu dispozițiile Directivei 2006/126/CE.

CAPITOLUL VI

Folosirea aparaturii

Articolul 28

Folosirea corectă a aparaturii de înregistrare

1. Întreprinderea de transport, proprietarul vehiculului și conducătorii auto asigură buna funcționare și utilizare a aparaturii de înregistrare și a cardului conducătorului auto în cazul în care un conducător auto este solicitat să conducă un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa IB.
2. Se interzice falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea înregistrărilor făcute pe foile de înregistrare, a datelor stocate în aparatura de înregistrare sau pe cardul conducătorului auto, precum și a documentelor imprimate de aparatura de înregistrare, menționată în anexa IB. De asemenea, se interzice manipularea aparaturii de înregistrare, a foii de înregistrare sau a cardului conducătorului auto, care ar putea avea drept rezultat falsificarea, ștergerea sau distrugerea datelor și/sau a informațiilor imprimate. Nu este autorizată echiparea vehiculului cu dispozitive care să permită efectuarea manipulărilor menționate mai sus.
3. Vehiculele nu sunt echipate decât cu un set de aparatură de înregistrare, cu excepția cazului în care scopul este efectuarea testelor pe teren menționate la articolul 16.
4. Statele membre interzic producția, distribuția, promovarea și/sau comercializarea de dispozitive construite pentru manipularea și/sau destinate manipulării aparaturii de înregistrare.

Articolul 29

Responsabilitatea întreprinderii

1. Întreprinderea de transport eliberează conducătorilor de autovehicule, echipate cu aparatura de înregistrare menționată în anexa I, un număr suficient de foi de înregistrare, ținând cont de caracterul individual al acestor foi, de durata serviciului și de obligația de a înlocui foile deteriorate sau cele luate de un agent de control autorizat. Întreprinderea de transport înmânează conducătorilor auto doar foi cu model omologat, adecvate pentru utilizarea în aparatura instalată la bordul vehiculului.

În cazul în care vehiculul este echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa IB, întreprinderea de transport și conducătorul auto trebuie să se asigure, ținând cont de durata serviciului, că imprimarea la cerere menționată în anexa IB se poate efectua corect în caz de control.
2. Întreprinderea de transport păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și documentele imprimate în conformitate cu articolul 31, timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pune la dispoziția

conducătorilor auto interesați o copie, la cererea acestora. De asemenea, întreprinderea de transport pune la dispoziția conducătorilor auto interesați, la cererea acestora, o copie a informațiilor descărcate de pe cardul conducătorilor auto, precum și versiunile imprimare ale acestor copii. Foile de înregistrare, documentele imprimare și datele descărcate se prezintă sau se înmânează agenților de control autorizați, la cerere.

3. Întreprinderea de transport răspunde pentru încălcările prezentului regulament comise de către conducătorii auto din întreprindere. Fără a aduce atingere dreptului statelor membre de a impune răspunderea integrală a întreprinderilor de transport, statele membre pot lua în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi în mod rezonabil obligată să răspundă pentru încălcarea comisă.

Articolul 30

Folosirea cardurilor conducătorilor auto și a foilor de înregistrare

1. Conducătorii auto folosesc foile de înregistrare sau cardurile conducătorilor auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul conducătorului auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, decât în cazul în care această acțiune este autorizată. Nici o foaie de înregistrare sau card de conducător auto nu se folosesc pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.
2. Conducătorii auto protejează corespunzător foile de înregistrare sau cardurile conducătorilor auto și nu utilizează foi sau carduri murdare sau deteriorate.
3. Atunci când, datorită îndepărtării de vehicul, conducătorul auto este în imposibilitate de a folosi aparatura de înregistrare montată la bordul vehiculului, perioadele de timp indicate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii) și (iii):
 - (a) în cazul în care vehiculul este echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa I, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia, sau
 - (b) în cazul în care vehiculul este echipat cu aparatură de înregistrare menționată în anexa IB, se înscriu pe cardul conducătorului auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferite de aparatura de înregistrare.

În scopuri de control, perioadele de timp pentru care nu s-a înregistrat nicio activitate se consideră repaus sau pauză. Conducătorii auto nu sunt obligați să înregistreze perioadele de repaus zilnic și săptămânal atunci când sunt departe de vehicul.

4. Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu aparatură de înregistrare menționată în anexa IB se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este introdus în deschiderea corespunzătoare a aparaturii de înregistrare.

Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu aparatură de înregistrare menționată în anexa IB se află mai mulți conducători auto, aceștia operează modificările necesare în foile de înregistrare, astfel încât informațiile menționate în secțiunea II literele (a),

(b) și (c) din anexa I să fie trecute pe foaia de înregistrare a conducătorului auto care conduce efectiv vehiculul.

5. Conducătorii auto trebuie:

- (a) să se asigure de faptul că ora înregistrată pe foaie corespunde orei oficiale a statului de înmatriculare a vehiculului;
- (b) să utilizeze funcția de selecție a activităților pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:
 - (i) cu semnul  : timpul de conducere;
 - (ii) cu semnul  : „altă muncă”, însemnând orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁵, precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector;
 - (iii) cu semnul  : „disponibilitate”, definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE;
 - (iv) cu semnul  : pauzele sau repausul.

6. Fiecare conducător auto înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:

- (a) la începutul folosirii foii — numele și prenumele;
- (b) data când și locul unde a început să folosească foaia și data când și locul unde încetează folosirea ei;
- (c) numărul de înmatriculare a fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaie, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii, în eventualitatea schimbării vehiculului;
- (d) citirea contorului kilometric:
 - (i) la începutul primei călătorii înregistrate în foaie,
 - (ii) la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaie,
 - (iii) în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru, citirea contorului kilometric al primului vehicul și citirea contorului kilometric al vehiculului următor;
- (e) ora la care a avut loc schimbarea vehiculului.

²⁵ JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

7. Conducătorul auto introduce în aparatura de înregistrare menționată în anexa IB simbolul țării unde își începe și cel al țării unde își încheie perioada de serviciu zilnic. Un stat membru poate totuși să impună conducătorilor de vehicule care efectuează un transport în interiorul teritoriului său adăugarea la simbolul țării a unor specificații geografice mai detaliate, în măsura în care acel stat membru le-a notificat Comisiei înainte de 1 aprilie 1998.

Conducătorii auto nu trebuie să introducă aceste informații dacă aparatura de înregistrare înregistrează în mod automat datele de localizare în conformitate cu articolul 4.

Articolul 31

Foile de înregistrare sau cardurile conducătorilor auto deteriorate

1. În cazul deteriorării unei foi ce conține date înregistrate sau a unui card de conducător auto, conducătorii auto păstrează foaia sau cardul deteriorate împreună cu foaia nouă utilizată pentru înlocuire.
2. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului conducătorului auto, conducătorul auto:
 - (a) la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce, pe documentul imprimat trebuind să figureze:
 - (i) informațiile detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului conducătorului auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura;
 - (ii) perioadele menționate la articolul 30 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv);
 - (b) la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de aparatura de înregistrare, înregistrează toate perioadele consacrate altei munci, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimarea informațiilor la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de aparatura de înregistrare, și marchează pe document datele detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului conducătorului auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura.

Articolul 32

Înregistrările care trebuie efectuate de către conducătorul auto

1. În cazul în care conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa I, conducătorul auto trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control:
 - (i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente;

- (ii) cardul conducătorului auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card, și
 - (iii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
2. În cazul în care conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa IB, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control:
- (i) propriul card de conducător auto;
 - (ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006;
 - (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade ca și cea menționată la punctul (ii), pe parcursul căreia a condus un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare menționată în anexa I.
3. Un agent de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost înregistrate de aparatura de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 24 alineatul (2) și la articolul 33 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 33

Proceduri în caz de funcționare defectuoasă a aparaturii

1. În eventualitatea defectării aparaturii de înregistrare sau a unei funcționări defectuoase, întreprinderea de transport o prezintă pentru a fi reparată de către un instalator sau un atelier autorizat, în cel mai scurt timp.
- Dacă vehiculul nu se poate întoarce la sediu în timp de o săptămână, calculată din ziua defectării sau din ziua în care s-a constatat funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei.
- Măsurile luate de statele membre în conformitate cu articolul 37 pot conferi autorităților competente puterea de a interzice folosirea unui vehicul în cazul în care defecțiunea nu a fost remediată după cum se prevede la primul și la al doilea paragraf.
2. Pe durata cât aparatura de înregistrare se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul auto marchează datele care permit identificarea sa (numele, numărul cardului conducătorului auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa, precum și indicațiile privind perioadele de timp care nu au fost înregistrate sau imprimate corect de aparatura de înregistrare:
- (a) pe foaia sau foile de înregistrare, sau

- (b) pe o foaie *ad hoc* care trebuie atașată foii de înregistrare sau păstrată împreună cu cardul conducătorului auto.

CAPITOLUL VII

Protecția datelor, punerea în aplicare și sancțiunile

Articolul 34

Protecția datelor cu caracter personal

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca prelucrarea datelor cu caracter personal în temeiul prezentului regulament să se efectueze în conformitate cu Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE și sub supravegherea autorității publice independente a statului membru, menționate la articolul 28 din Directiva 95/46/CE.
2. Statele membre se asigură, în special, că datele cu caracter personal sunt protejate în ceea ce privește:
 - utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 4;
 - utilizarea comunicării la distanță în scopuri de control, astfel cum se menționează la articolul 5;
 - utilizarea aparaturii de înregistrare cu o interfață armonizată, astfel cum se menționează la articolul 6;
 - schimbul electronic de informații cu privire la cardurile conducătorilor auto, astfel cum se menționează la articolul 26;
 - păstrarea documentelor de către întreprinderile de transport, astfel cum se menționează la articolul 29.
3. Aparatura de înregistrare menționată în anexa IB trebuie să fie proiectată în așa fel încât să se asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele strict necesare.
4. Proprietarii vehiculelor și/sau întreprinderile de transport respectă, după caz, dispozițiile relevante cu privire la protecția datelor cu caracter personal.

Articolul 35

Formarea agenților de control

1. Statele membre se asigură că agenții de control beneficiază de o formare corespunzătoare pentru analiza datelor înregistrate și pentru controlul aparaturii de înregistrare.

2. Statele membre informează Comisia cu privire la cerințele în materie de formare aplicabile agenților lor de control până la [6 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
3. Comisia adoptă decizii privind metodologia de formare profesională inițială și continuă a agenților de control, inclusiv privind tehnicile de efectuare a controalelor selective și de detectare a dispozitivelor de manipulare și a fraudei. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 40 alineatul (2).

Articolul 36 *Asistența reciprocă*

Statele membre își acordă asistență reciprocă pentru aplicarea prezentului regulament și verificarea respectării lui.

În cadrul asistenței reciproce, autoritățile competente ale statelor membre își transmit cu regularitate, în special, toate informațiile de care dispun privind încălcările prezentului regulament referitoare la instalatori și ateliere și orice sancțiuni aplicate pentru astfel de încălcări.

Articolul 37 *Sanțiuni*

1. Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. În cazul atelierelor care au încălcat dispozițiile prezentului regulament, sancțiunile pot include retragerea autorizației și a cardului atelierului.
2. O încălcare a prezentului regulament nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură.
3. Sancțiunile stabilite de statele membre pentru încălcările foarte grave, astfel cum sunt definite în Directiva 2009/5/CE, vor fi pasibile de cele mai severe sancțiuni aplicabile în statele membre pentru încălcări ale legislației în domeniul transportului rutier.
4. Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri și cu privire la regimul sancțiunilor până la [data aplicării prezentului regulament]. Statele membre informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestor măsuri.

CAPITOLUL VIII

Dispoziții finale

Articolul 38

Adaptarea la progresul tehnic

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 39 în scopul adaptării anexelor I, IB și II la progresul tehnic.

Articolul 39

Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate îi este conferită Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute de prezentul articol.
2. Delegarea de competențe menționată la articolele 4, 5, 6 și 38 se acordă pentru o perioadă nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].
3. Delegarea de competențe menționată la articolele 4, 5, 6 și 38 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Aceasta produce efecte în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, precizată în respectiva decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 4, 5, 6 și 38 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat nici o obiecțiune într-un termen de 2 luni de la comunicarea actului către Parlamentul European și Consiliu, sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul au informat Comisia ca nu au obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu [2 luni] la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 40

Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de trimitere a

avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de trimitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

Articolul 41 *Forumul privind tahograful*

1. Se instituie un forum privind tahograful pentru a sprijini dialogul referitor la aspectele tehnice ale aparaturii de înregistrare între experți din statele membre și experți din țările terțe care utilizează aparatura de înregistrare în conformitate cu Acordul European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR).
2. Statele membre delegă un expert la forumul privind tahograful.
3. Forumul privind tahograful este deschis pentru participarea experților părților contractante ale AETR din afara UE care își manifestă interesul.
4. Sunt invitați la forumul privind tahograful părțile interesate, reprezentanți ai producătorilor de vehicule și de tahografe și parteneri sociali.
5. Forumul privind tahograful își adoptă regulamentul de procedură.
6. Forumul privind tahograful se întrunește cel puțin o dată pe an.

Articolul 42 *Comunicarea măsurilor naționale*

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege și ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării și pentru prima dată până la [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

”

2) Anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se modifică după cum urmează:

- (a) În capitolul I Definiții, se elimină litera (b).
- (b) În capitolul III litera (c), la punctul 4.1, trimiterea la „articolul 15 alineatul (3), a doua liniuță, literele (b), (c) și (d) din prezentul regulament” se înlocuiește cu „articolul 30 alineatul (5), a doua liniuță, literele (b), (c) și (d) din prezentul regulament”.

- (c) În capitolul III litera (c) punctul 4.2, trimiterea la „articolul 15 din regulament” se înlocuiește cu „articolul 30 din regulament”.
- (d) În capitolul IV litera (a) punctul 1 al treilea paragraf, trimiterea la „articolul 15 alineatul (5) din prezentul regulament” se înlocuiește cu „articolul 30 alineatul (6) din prezentul regulament”.

3) Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se modifică după cum urmează:

- (a) În capitolul I Definiții, se elimină literele (l), (o), (t), (y), (ee), (kk), (oo) și (qq).
- (b) Capitolul VI se modifică după cum urmează:
 - (1) La primul paragraf, trimiterea la „articolul 12 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2135/98” se înlocuiește cu „articolul 24 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85”.
 - (2) Secțiunea 1 „Omologarea secțiilor de montaj și a atelierelor” se elimină.
- (c) În capitolul VIII punctul 271, trimiterea la „articolul 5 din prezentul regulament” se înlocuiește cu „articolul 8 din prezentul regulament”.

Articolul 2

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

Distanța de „50 km” menționată la articolul 13 alineatul (1) literele (d), (f) și (p) se înlocuiește cu „100 km”.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la [un an de la data intrării în vigoare].

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

Adoptat la Bruxelles

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*