



---

TEXTE ADOPTATE

*Ediție provizorie*

---

**P8\_TA-PROV(2019)0341**

**Adaptarea la evoluțiile din sectorul transportului rutier \*\*\*I**

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 4 aprilie 2019 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))**

**(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)**

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0281),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0169/2017),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018<sup>2</sup>,
  - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (A8-0204/2018),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;

---

<sup>1</sup> JO C 197, 8.6.2018, p. 38.

<sup>2</sup> JO C 176, 23.5.2018, p. 57.

3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

## Amendamentul 110

### Propunere de regulament Considerentul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone **sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită**. Numărul acestor întreprinderi **active în domeniul operațiunilor de transport atât la nivel național, cât și la nivel și internațional** cunoaște o creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul transportatorilor care utilizează autovehicule a căror masă maximă autorizată **nu depășește** 3,5 tone prin intermediul unor norme comune și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, **această dispoziție ar trebui eliminată, iar cerințele referitoare la sediul real și stabil și la capacitatea financiară adecvată ar trebui să devină obligatorii**.

#### *Amendamentul*

(2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor**, nu depășește 3,5 tone. Numărul acestor întreprinderi cunoaște o creștere. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și acestei categorii de întreprinderi. Pentru a **evita eventualele lacune și a** se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul transportatorilor care utilizează autovehicule a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone pentru transportul internațional**, prin intermediul unor norme comune și, implicit, pentru a se armoniza condițiile de concurență între toți operatorii, **iar cerințele pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier ar trebui să se aplice în mod egal, evitând, totodată, o sarcină administrativă disproporționată. Deoarece prezentul regulament se aplică numai întreprinderilor care transportă mărfuri contra cost în numele unui terț, această dispoziție nu se referă la întreprinderile care desfășoară operațiuni de transport pe cont propriu**.

## Amendamentul 111

### Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) În evaluarea impactului pe care a efectuat-o, Comisia estimează că întreprinderile vor realiza economii în valoare de 2,7 până la 5,2 miliarde EUR în perioada 2020-2035.**

**Amendamentul 112**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) **Este necesar să se garanteze că** operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru **au** o prezență reală și continuă în acel stat membru și își **desfășoară activitatea** din locul respectiv. Prin urmare, și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil.

(4) **Pentru a combate fenomenul așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală” și a garanta concurența loială și condiții de concurență echitabile pe piața internă, sunt necesare criteriile mai clare referitoare la sediu, monitorizarea și asigurarea respectării normelor mai intensive și îmbunătățirea cooperării între statele membre.** Operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru **ar trebui să aibă** o prezență reală și continuă în acel stat membru și să își **desfășoare în mod real operațiunile de transport și să realizeze activități substanțiale** din locul respectiv. Prin urmare, și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice **și să se întărească** dispozițiile referitoare la existența unui sediu real și stabil, **evitând, totodată, o sarcină administrativă disproporționată.**

**Amendamentul 113**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața

(7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața

transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor, **cabotajul** și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

**Amendamentul 114**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10**

*Textul propus de Comisie*

(10) Întreprinderile care desfășoară activități de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită** ar trebui să aibă un nivel minim de capacitate financiară, pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile **respective** sunt, în general, de dimensiuni limitate, cerințele aferente ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele aplicabile operatorilor care utilizează vehicule sau combinații de vehicule peste această limită.

*Amendamentul*

(10) Întreprinderile care desfășoară activități de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 tone și 3,5 tone și care desfășoară operațiuni de transport internațional**, ar trebui să aibă un nivel minim de capacitate financiară, pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile **efectuate cu aceste vehicule** sunt, în general, de dimensiuni limitate, cerințele aferente ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele aplicabile operatorilor care utilizează vehicule sau combinații de vehicule peste această limită.

**Amendamentul 115**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 11**

*Textul propus de Comisie*

(11) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie **cât mai complete cu putință**, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea aplicării

*Amendamentul*

(11) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie complete **și actualizate**, pentru a permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea aplicării

normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu suficientă asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor, numărul angajaților acestora, categoria de risc, ***precum și informațiile financiare de bază referitoare la aceștia*** ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.

normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu suficientă asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor, numărul angajaților acestora și categoria de risc ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009, ***precum și a altor acte legislative pertinente ale Uniunii. În plus, pentru a le oferi funcționarilor însărcinați cu asigurarea respectării legii, inclusiv celor care desfășoară controale în trafic, o imagine de ansamblu clară și completă privind operatorii de transport verificați, ar trebui să li se acorde acces direct și în timp real la toate informațiile pertinente. Prin urmare, registrele electronice naționale ar trebui să fie cu adevărat interoperabile, iar datele incluse în acestea ar trebui să fie accesibile direct și în timp real tuturor funcționarilor responsabili cu asigurarea respectării legii din toate statele membre.*** Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.

**Amendamentul 116**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

(13) Normele privind transportul național efectuat cu titlu temporar de către transportatori care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă („cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de pus în aplicare, ***menținând totodată, în linii mari, nivelul de liberalizare atins până în prezent.***

**Amendamentul 117**  
**Propunere de regulament**

*Amendamentul*

(13) Normele privind transportul național efectuat cu titlu temporar de către transportatori care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă („cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple și ușor de pus în aplicare.

## Considerentul 14

### *Textul propus de Comisie*

(14) **În** acest scop, dar și pentru a facilita controalele și a elimina incertitudinea, limitarea numărului de operațiuni de cabotaj ulterioare unui transport internațional ar trebui eliminată, iar numărul de zile disponibile pentru astfel de operațiuni ar trebui redus.

### *Amendamentul*

(14) **Pentru a evita deplasările fără încărcătură, operațiunile de cabotaj ar trebui să fie permise, sub rezerva anumitor restricții, în statul membru gazdă.** **În** acest scop, dar și pentru a facilita controalele și a elimina incertitudinea, limitarea numărului de operațiuni de cabotaj ulterioare unui transport internațional ar trebui eliminată, iar numărul de zile disponibile pentru astfel de operațiuni ar trebui redus.

## Amendamentul 118 Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

### *Textul propus de Comisie*

### *Amendamentul*

**(14a) Pentru a împiedica desfășurarea sistematică a operațiunilor de cabotaj, care ar putea crea o activitate permanentă sau continuă care denaturează piața națională, perioada disponibilă pentru operațiunile de cabotaj într-un stat membru gazdă ar trebui redusă. În plus, transportatorii nu ar trebui să fie autorizați să efectueze noi operațiuni de cabotaj în același stat membru gazdă într-o anumită perioadă de timp și până când nu au efectuat un nou transport internațional care provine din statul membru în care este stabilită întreprinderea. Această dispoziție nu aduce atingere desfășurării operațiunilor de transport internațional.**

## Amendamentul 119 Propunere de regulament Considerentul 15

### *Textul propus de Comisie*

(15) **Mijloacele** prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept astfel de mijloace, fapt care ar urma să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transportului și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și a dispozițiilor care vizează simplificarea procedurilor administrative.

### *Amendamentul*

(15) **Asigurarea eficientă și eficace a respectării normelor reprezintă o condiție prealabilă pentru o concurență loială în cadrul pieței interne. O mai mare digitalizare a instrumentelor de asigurare a respectării normelor este esențială pentru a elibera capacități de asigurare a respectării legii, a reduce sarcinile administrative inutile ale operatorilor de transport internațional, în special ale IMM-urilor, a viza mai bine operatorii de transport cu grad ridicat de risc și a depista practicile frauduloase. Pentru ca documentele de transport să urmeze abordarea „fără hârtie”, utilizarea documentelor electronice ar trebui să devină în viitor o regulă, în special utilizarea scrisorii de trăsură electronică în temeiul Convenției privind contractul de transport internațional rutier de mărfuri (e-CMR).** Mijloacele prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept astfel de mijloace, fapt care ar urma să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transportului și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și a dispozițiilor care vizează simplificarea procedurilor administrative.

## **Amendamentul 120**

### **Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)**



*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(15a) *Introducerea rapidă a tahografului inteligent are o importanță capitală, deoarece va permite autorităților de aplicare a legii care efectuează controale în trafic să detecteze mai repede și mai eficient încălcări și anomalii, fapt ce ar duce la o asigurare mai eficientă a respectării prezentului regulament.***

## **Amendamentul 121**

### **Propunere de regulament Considerentul 16**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(16) Întreprinderile de transport sunt destinatarele normelor privind transportul internațional și, ca atare, suportă consecințele oricărei încălcări săvârșite de către acestea. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată sancțiuni pentru expeditori și agenți de expediție în cazul în care **aceștia contractează în** cunoștință de **cauză** servicii de transport care presupun încălcarea dispozițiilor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

(16) Întreprinderile de transport sunt destinatarele normelor privind transportul internațional și, ca atare, suportă consecințele oricărei încălcări săvârșite de către acestea. Cu toate acestea, pentru a preveni abuzurile săvârșite de întreprinderile care contractează servicii de transport de la operatori de transport rutier de mărfuri, statele membre ar trebui să prevadă totodată sancțiuni pentru expeditori, agenți de expediție, **contractanți și subcontractanți** în cazul în care **au** cunoștință de **faptul că aceștia comandă** servicii de transport care presupun încălcarea dispozițiilor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. **Atunci când întreprinderile care contractează servicii de transport comandă aceste servicii de la întreprinderi de transport cu categoria de risc scăzută, răspunderea lor ar trebui redusă.**

## **Amendamentul 122**

### **Propunere de regulament Considerentul 16 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(16a)** *Autoritatea Europeană a Muncii propusă [...] are ca obiectiv sprijinirea și facilitarea cooperării și a schimbului de informații între autoritățile naționale competente, în vederea asigurării eficiente a respectării legislației relevante a Uniunii. Pentru a sprijini și a facilita asigurarea respectării prezentului regulament, Autoritatea poate juca un rol important în sprijinirea schimbului de informații dintre autoritățile competente, în susținerea statelor membre în vederea consolidării capacităților, prin schimburi de personal și formare, și în sprijinirea statelor membre în ceea ce privește organizarea de controale concertate. Acest lucru ar consolida încrederea reciprocă între statele membre, ar îmbunătăți cooperarea eficientă dintre autoritățile competente și ar contribui la combaterea fraudelor și a abuzurilor legate de norme.*

### **Amendamentul 123**

**Propunere de regulament  
Considerentul 16 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(16b)** *Legislația în domeniul transportului rutier ar trebui consolidată pentru a se asigura o bună aplicare și respectare a Regulamentului ROMA I, astfel încât contractele de muncă să reflecte locul de muncă obișnuit al angajaților. În plus față de Regulamentul ROMA I și în legătură directă cu acesta sunt normele fundamentale ale Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 care vizează combaterea societăților de tip „cutie poștală” și asigurarea unor criterii adecvate de stabilire pentru întreprinderi. Aceste norme trebuie consolidate pentru a*

*garanta drepturile angajaților atunci când lucrează temporar în afara țării lor de muncă obișnuită și pentru a asigura o concurență loială între întreprinderile de transport.*

#### **Amendamentul 124**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – subpunctul i**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – alineatul 4 – litera a

*Textul propus de Comisie*

(i) litera (a) se **elimină**;

*Amendamentul*

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

**(a) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, este sub 2,4 tone;**

**(aa) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, este sub 3,5 tone și care desfășoară exclusiv operațiuni de transport național;**

#### **Amendamentul 125**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – subpunctul ii**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – alineatul 4 – litera b – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

Orice transport rutier **pentru care** nu se primește o remunerație și care nu creează niciun fel de venituri, cum ar fi transportul de persoane în scopuri caritabile sau **exclusiv pentru uz personal**, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;”;

*Amendamentul*

Orice transport rutier **al cărui scop** nu este de a genera un profit pentru conducătorul auto sau pentru alte persoane, cum ar fi cazul în care serviciul este furnizat în scopuri caritabile sau **filantropice**, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;

## Amendamentul 126

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – alineatul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(b) se adaugă următorul alineat (6):**

**eliminat**

„6. **Articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și articolele 4, 6, 8, 9, 14, 19 și 21 nu se aplică întreprinderilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone.**

**Cu toate acestea, statele membre au posibilitatea:**

**(a) de a solicita acestor întreprinderi să aplice parțial sau integral dispozițiile menționate la primul paragraf;**

**(b) de a reduce limita menționată la primul paragraf pentru toate sau pentru o parte din categoriile de operațiuni de transport rutier.”;**

## Amendamentul 127

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

„(a) să aibă un sediu în incinta căruia **își păstrează principalele** documente de lucru, în special documentele comerciale, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces

„(a) să aibă un sediu **adecvat, proporțional cu activitățile întreprinderii**, în incinta căruia **poate să aibă acces la originalele principalelor** documente de lucru, în **format electronic sau în orice alt format, în** special documentele comerciale, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, **documentele de asigurări sociale,**

autoritatea competentă în scopul verificării respectării condițiilor prevăzute de prezentul regulament;”;

documente conținând date referitoare **la cabotaj, detașări și** la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă în scopul verificării respectării condițiilor prevăzute de prezentul regulament;”;

#### **Amendamentul 128**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera aa (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(aa) se introduce următoarea literă:**

**„(aa) vehiculele menționate la litera (b) efectuează, în cadrul unui contract de transport, cel puțin o încărcare sau o descărcare de mărfuri o dată la patru săptămâni în statul membru de stabilire;”;**

#### **Amendamentul 129**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera c

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

„(c) să își desfășoare efectiv și permanent activitățile administrative și comerciale cu echipamentele și instalațiile **administrative** corespunzătoare la sediul situat în statul membru respectiv;”;

„(c) să își desfășoare efectiv și permanent activitățile administrative și comerciale cu echipamentele și instalațiile corespunzătoare la sediul **menționat la litera (a)**, situat în statul membru respectiv;”;

#### **Amendamentul 130**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera d

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

„(d) să gestioneze operațiunile de

„(d) să gestioneze **efectiv și permanent**

transport efectuate **cu** vehiculele menționate la litera (b) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;”;

operațiunile de transport efectuate **utilizând** vehiculele menționate la litera (b) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;”;

### **Amendamentul 131**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera da (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera f (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(da)** se adaugă următoarea literă (f):

**„(f) să aibă o legătură clară între operațiunile de transport efectuate și statul membru de stabilire, un centru de exploatare și acces la suficiente locuri de parcare pentru a fi utilizate în mod regulat de vehiculele menționate la litera (b);”;**

### **Amendamentul 132**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera db (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera g (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(db)** se adaugă următoarea literă (g):

**„(g) să recruteze și să angajeze șoferi în temeiul legii aplicabile contractelor de muncă a statului membru respectiv;”;**

### **Amendamentul 133**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera dc (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – paragraful 1 – litera h (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(dc)** se adaugă următoarea literă (h):

**„(h) să se asigure că sediul este locul în care sau din care lucrătorii își desfășoară în mod obișnuit activitatea, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1a</sup> și/sau Convenția de la Roma.**

---

<sup>1a</sup> **Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I), (JO L 177, 4.7.2008, p. 6).”**

### **Amendamentul 134**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 – litera a – subpunctul iii**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 3 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(iii) la litera (b) de la al treilea paragraf, se adaugă următoarele puncte (xi) și (xii):

„(xi) detașarea lucrătorilor;

(xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale.”;

#### *Amendamentul*

(iii) la litera (b) de la al treilea paragraf, se adaugă următoarele puncte (xi), (xii) și (xiii):

„(xi) detașarea lucrătorilor;

(xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale;

(xiii) *cabotajul.*”;

### **Amendamentul 135**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 6 – alineatul 2 a – paragraful 2 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave și de a denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;

#### *Amendamentul*

(b) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave sau de a denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;

## Amendamentul 136

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

„În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat. Întreprinderile care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone trebuie să demonstreze**, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.”;

#### *Amendamentul*

„În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat, de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat **a căruia masă maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, depășește 3,5 tone și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat a căruia masă maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone.** Întreprinderile care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone demonstrează**, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.”;

## Amendamentul 137

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 7 – alineatul 2 – paragraful 1



*Textul propus de Comisie*

2. Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să-și demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, **un document** eliberat de **o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii** sau alt document obligatoriu care **atestă că întreprinderea are la dispoziție** sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.;

*Amendamentul*

2. Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să-și demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară **sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională**, eliberat de **una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare**, sau alt document obligatoriu care **oferă o garanție personală și solidară pentru întreprindere în ceea ce privește** sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf;

**Amendamentul 138**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 8 – alineatul 5

*Textul în vigoare*

**Statele** membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de **zece** ani, pentru a garanta că **managerii de transport** sunt la curent cu evoluțiile din sector.

*Amendamentul*

**(5a) La articolul 8, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:**

**„Statele** membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de **trei** ani, pentru a garanta că **persoana sau persoanele menționată(e) la alineatul (1)** sunt la curent **în mod suficient** cu evoluțiile din sector.

**Amendamentul 139**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

(8) La articolul 12 alineatul (2), al doilea paragraf se **elimină**.

*Amendamentul*

(8) La articolul 12 alineatul (2), al doilea paragraf se **înlocuiește cu următorul text:**

*„Statele membre desfășoară controale cel puțin o dată la trei ani pentru a verifica dacă întreprinderile îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 3.”*

#### **Amendamentul 140**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10 (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 14 – alineatul 2

*Textul în vigoare*

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

*Amendamentul*

*(10a) La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:*

2. Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile relevante din legislația națională, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport declarat inapt, își pierde valabilitatea în toate statele membre. ***Comisia întocmește o listă a măsurilor de reabilitare pentru restabilirea bunei reputații.***

#### **Amendamentul 141**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul -ia (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera c

*Textul în vigoare*

(c) numele managerilor de transport desemnați pentru a îndeplini cerințele ***de bună*** reputație și competență profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;

*Amendamentul*

*(-ia) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:*

(c) numele managerilor de transport desemnați pentru a îndeplini cerințele ***prevăzute la articolul 3 privind buna*** reputație și competență profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;

#### **Amendamentul 142**

##### **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul i**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera h

*Textul propus de Comisie*

(h) numărul de **angajați**;

*Amendamentul*

(h) numărul de **persoane angajate în întreprindere pe parcursul ultimului an calendaristic**;

**Amendamentul 143**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul ia (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera j a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(ia) **se adaugă următoarea literă (ja):**

(ja) **contractele de muncă ale șoferilor internaționali din ultimele șase luni;**

**Amendamentul 144**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul ii**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(j). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii.*** Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

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

## **Amendamentul 145**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul ii**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – paragraful 3

#### *Textul propus de Comisie*

**În toate cazurile**, datele menționate la primul paragraf literele (e)-(j) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor sunt atestați sau, în lipsa atestării, se supun unei obligații formale de confidențialitate.;

#### *Amendamentul*

Datele menționate la primul paragraf literele (e)-(j) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor sunt atestați sau, în lipsa atestării, se supun unei obligații formale de confidențialitate.

## **Amendamentul 146**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul ii**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

„Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(j). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii. Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

În toate cazurile, datele menționate la primul paragraf literele (e)-(j) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor sunt atestați sau, în lipsa atestării, se supun unei obligații formale de confidențialitate.”;

#### *Amendamentul*

„Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(j). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii. Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

În toate cazurile, datele menționate la primul paragraf literele (e)-(j) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor sunt atestați sau, în lipsa atestării, se supun unei obligații formale de confidențialitate.

*În sensul articolului 14a din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, datele menționate la litera (j) sunt puse, la cerere, la dispoziția expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților.”;*

#### **Amendamentul 147**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera ba (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 5

*Textul în vigoare*

*5. Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2), statele membre iau măsurile necesare pentru ca registrele electronice naționale să fie interconectate și accesibile la nivel comunitar prin intermediul punctelor de contact naționale definite la articolul 18. Accesibilitatea prin intermediul punctelor de contact naționale și interconectarea se realizează până la 31 decembrie 2012 în așa fel încât autoritatea competentă a oricărui stat membru să poată consulta registrul electronic național al oricărui stat membru.*

*Amendamentul*

*(ba) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:*

*„5. Pentru a îmbunătăți eficacitatea aplicării legii la nivel transfrontalier a normelor, statele membre se asigură că registrele electronice naționale sunt interconectate și interoperabile în întreaga Uniune prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) menționat în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei, astfel încât datele menționate la alineatul (2) să fie accesibile în mod direct tuturor autorităților competente de aplicare a legii și organismelor de control din toate statele membre în timp real.”;*

#### **Amendamentul 148**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera bb (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 6

*Textul în vigoare*

*6. Normele comune privind punerea în aplicare a alineatului (5), precum formatul datelor care fac obiectul*

*Amendamentul*

*(bb) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:*

*„6. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 24a în vederea stabilirii și*

*schimburilor de informații, procedurile tehnice necesare consultării electronice a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre și promovarea interoperabilității acestor registre cu alte baze de date relevante se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 25 alineatul (2) și pentru prima dată înainte de 31 decembrie 2010. Aceste norme comune stabilesc autoritatea responsabilă de accesul la date, de utilizarea ulterioară și de actualizarea datelor după accesare și includ, în acest scop, norme privind conectarea la baza de date și monitorizarea datelor.*

*actualizării normelor comune pentru a se asigura că registrele electronice naționale sunt complet interconectate și interoperabile, astfel încât o autoritate competentă sau un organism de control din orice stat membru să fie în măsură să aibă acces direct și în timp real la registrul electronic național al oricărui stat membru, în conformitate cu dispozițiile alineatului (5). Aceste norme comune includ norme referitoare la formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informații, procedurile tehnice necesare consultării electronice a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre și interoperabilitatea acestor registre, precum și norme specifice privind accesul la date, conectarea la baza de date și monitorizarea datelor.*

”;

#### **Amendamentul 149**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 1

##### *Textul propus de Comisie*

1. *Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la aplicarea prezentului regulament. Statele membre informează Comisia cu privire la denumirile și adresele punctelor lor de contact naționale până la 31 decembrie 2018. Comisia întocmește o listă a tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre. Statele membre comunică de îndată Comisiei orice modificare a punctelor de contact.*

##### *Amendamentul*

1. *Autoritățile competente ale statelor membre cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului regulament.*

#### **Amendamentul 150**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***1a. În sensul alineatului (1), cooperarea administrativă prevăzută la prezentul articol este pusă în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1a</sup>, care permite tuturor operatorilor să furnizeze date în propria lor limbă.***

---

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

**Amendamentul 151**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12**  
Regulamentul (CE) nr. 1071/2009  
Articolul 18 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

3. Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și, ***atunci când este necesar***, efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul lor. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre trebuie să fie fundamentate. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibila nerespectare a articolului 3 alineatul (1) litera (a).

3. Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul lor. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre trebuie să fie ***justificate și fundamentate în mod corespunzător***. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibila nerespectare a articolului 3 alineatul (1) litera (a).

## Amendamentul 152

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

4. În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este insuficient fundamentată, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de **zece** zile lucrătoare. Statul membru solicitant furnizează elemente suplimentare care să fundamenteze solicitarea. Dacă acest lucru nu este posibil, solicitarea poate fi respinsă de către statul membru.

#### *Amendamentul*

4. În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că aceasta este insuficient fundamentată, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de **cinci** zile lucrătoare. Statul membru solicitant furnizează elemente suplimentare care să fundamenteze solicitarea. Dacă acest lucru nu este posibil, solicitarea poate fi respinsă de către statul membru.

## Amendamentul 153

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 5

#### *Textul propus de Comisie*

5. În cazul în care este dificil sau chiar imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **zece** zile lucrătoare, **oferind justificări**. Statele membre implicate **poartă discuții** pentru a identifica soluții la orice problemă care apare.

#### *Amendamentul*

5. În cazul în care este dificil sau chiar imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru în cauză informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **cinci** zile lucrătoare, **justificând în mod corespunzător dificultatea sau imposibilitatea respectivă**. Statele membre implicate **cooperează** pentru a identifica soluții la orice problemă care apare. **În cazul oricăror probleme persistente în ceea ce privește schimbul de informații sau al unui refuz permanent de a oferi informații, fără o justificare adecvată, Comisia, după ce a fost informată și după consultarea statelor membre în cauză, poate adopta toate măsurile necesare pentru remedierea situației.**



## **Amendamentul 154**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 6

#### *Textul propus de Comisie*

6. Ca răspuns la solicitările prezentate în conformitate cu alineatul (3), statele membre furnizează informațiile solicitate și efectuează controalele, inspecțiile și investigațiile necesare în termen de ***douăzeci și cinci de zile*** lucrătoare de la primirea solicitării, cu excepția cazului în care au informat statul membru solicitant că solicitarea este insuficient fundamentată sau că există o imposibilitate sau anumite dificultăți, conform alineatelor (4) și (5).

#### *Amendamentul*

6. Ca răspuns la solicitările prezentate în conformitate cu alineatul (3), statele membre furnizează informațiile solicitate și efectuează controalele, inspecțiile și investigațiile necesare în termen de ***cincisprezece zile*** lucrătoare de la primirea solicitării, ***cu excepția cazului în care un alt termen este stabilit de comun acord între statele membre în cauză sau*** cu excepția cazului în care au informat statul membru solicitant că solicitarea este insuficient fundamentată sau că există o imposibilitate sau anumite dificultăți, conform alineatelor (4) și (5), ***și nu s-a găsit nicio soluție pentru aceste dificultăți.***

## **Amendamentul 155**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

***(12a) Se introduce următorul articol 18a:***

***„Articolul 18a***

***Măsuri de însoțire***

***1. Statele membre iau măsuri de însoțire pentru a dezvolta, a facilita și a promova schimburi între funcționarii însărcinați cu cooperarea administrativă și asistența reciprocă dintre statele membre, precum și între funcționarii însărcinați cu monitorizarea respectării și a asigurării respectării normelor aplicabile din prezentul regulament.***

2. *Comisia oferă asistență tehnică și alte tipuri de sprijin pentru a îmbunătăți și mai mult cooperarea administrativă și a spori încrederea reciprocă între statele membre, inclusiv prin promovarea schimburilor de personal și a programelor comune de formare, precum și prin dezvoltarea, facilitarea și promovarea inițiativelor privind cele mai bune practici. Comisia, fără a aduce atingere prerogativelor Parlamentului European și ale Consiliului în cadrul procedurii bugetare, poate utiliza instrumentele de finanțare disponibile pentru a consolida și mai mult capacitățile și cooperarea administrativă dintre statele membre.*

3. *Statele membre stabilesc un program de evaluări inter pares la care trebuie să participe toate autoritățile competente de aplicare a legii, asigurând o rotație adecvată a autorităților competente de aplicare a legii care efectuează evaluarea și a celor care fac obiectul evaluării. Statele membre notifică aceste programe Comisiei din doi în doi ani, în cadrul raportului privind activitățile autorităților competente menționat la articolul 26.”;*

## **Amendamentul 156**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 3 – partea introductivă

#### *Textul propus de Comisie*

3. În fiecare an, statele membre întocmesc un raport privind utilizarea pe teritoriul lor **a** autovehiculelor a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone sau a combinațiilor de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone** și îl transmit Comisiei până cel târziu la data de 30 iunie a anului care urmează după încheierea perioadei de raportare. Acest raport include următoarele:

#### *Amendamentul*

3. În fiecare an, statele membre întocmesc un raport privind utilizarea autovehiculelor **implicate în transportul internațional și stabilite** pe teritoriul lor, a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone**, și îl transmit Comisiei până cel târziu la data de 30 iunie a anului care urmează după încheierea perioadei de raportare. Acest raport include următoarele:

## Amendamentul 157

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 3 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) numărul de autorizații acordate operatorilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;**

#### *Amendamentul*

(a) numărul de autorizații acordate operatorilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule **implicate în transportul internațional** a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 tone și 3,5 tone;**

## Amendamentul 158

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 3 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) numărul de **vehicule** a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone** înmatriculate într-un stat membru în fiecare an calendaristic;

#### *Amendamentul*

(b) numărul de **autovehicule implicate în transportul internațional** a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone**, înmatriculate într-un stat membru în fiecare an calendaristic;

## Amendamentul 159

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 3 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) numărul total de **vehicule** a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone** înmatriculate în statul membru începând cu data de 31 decembrie a fiecărui an;

#### *Amendamentul*

(c) numărul total de **autovehicule implicate în transportul internațional** a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone**, înmatriculate în statul membru începând cu data de 31 decembrie a fiecărui an;

## **Amendamentul 160**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 3 – litera d

#### *Textul propus de Comisie*

(d) cota estimată a autovehiculelor a căror masă maximă autorizată **nu depășește 3,5 tone sau a combinațiilor de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone** în activitatea generală de transport rutier a tuturor autovehiculelor înmatriculate în statul membru, defalcată pe operațiuni naționale, internaționale și operațiuni de cabotaj.

#### *Amendamentul*

(d) cota estimată a autovehiculelor a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone, precum și cea autovehiculelor sub 2,4 tone** în activitatea generală de transport rutier a tuturor autovehiculelor înmatriculate în statul membru, defalcată pe operațiuni naționale, internaționale și operațiuni de cabotaj.

## **Amendamentul 161**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

4. Pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3), precum și a altor elemente, până cel târziu la 31 decembrie 2024 Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la evoluția numărului total de autovehicule **a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau de combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone implicate în operațiuni de transport rutier naționale și internaționale**. Pe baza acestui raport, Comisia reevaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

#### *Amendamentul*

4. Pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3), precum și a altor elemente, până cel târziu la 31 decembrie 2024 Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la evoluția numărului total de autovehicule **implicate în operațiuni de transport rutier internaționale**, a căror masă maximă autorizată, **inclusiv cea a remorcilor, este cuprinsă între 2,4 și 3,5 tone**. Pe baza acestui raport, Comisia reevaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

## **Amendamentul 162**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009  
Articolul 26 – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

5. În fiecare an, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 **alineatele (3) și (4)**, cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.”

*Amendamentul*

5. În fiecare an, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18, cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.

**Amendamentul 163**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 26 – alineatul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(16a) se adaugă următorul alineat (5a):**

**„5a. Pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (5) și a dovezilor suplimentare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până cel târziu la 31 decembrie 2020, un raport detaliat privind nivelul de cooperare administrativă dintre statele membre, eventualele deficiențe în această privință și eventualele modalități de îmbunătățire a cooperării. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.”**

**Amendamentul 164**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 1 – paragraful 1 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) La articolul 1 alineatul (1) se**

*adaugă următorul paragraf:*

*„Termenele menționate la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 8 alineatul (2a) din prezentul regulament se aplică, de asemenea, transportului rutier de mărfuri de sosire sau de plecare reprezentând segmentul inițial și/sau final al unei operațiuni de transport combinat, prevăzute în Directiva 92/106/CEE a Consiliului.*

### **Amendamentul 165**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 1 b (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 2

*Textul în vigoare*

2. În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Prezentul regulament nu se aplică acelei secțiuni a deplasării care se efectuează pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.

### **Amendamentul 166**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 1 c (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 5 – litera c

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

*(1b) La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:*

‘2. În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. **Totuși, această deplasare în tranzit este exclusă din domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor.** Prezentul regulament nu se aplică acelei secțiuni a deplasării care se efectuează pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.’”

*Amendamentul*

*(1c) La alineatul (5), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:*

(c) Transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă totală autorizată, inclusiv cea a remorcilor, **nu depășește 3,5** tone.

(c) Transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă totală **maximă** autorizată, inclusiv cea a remorcilor, **este sub 2,4** tone;

#### **Amendamentul 167**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2 – punctul a a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 2 – punctul 7 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(aa) Se adaugă următorul punct:**

**7a. „tranzit” înseamnă o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul printr-unul sau mai multe state membre sau țări terțe, punctul de plecare și punctul de sosire neaflându-se în statele membre sau țările terțe respective.**

#### **Amendamentul 168**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 3 – litera -a (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 4 – alineatul 1 – litera ba (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-a) La alineatul (1) se adaugă următoarea literă:**

**„(ba) realizează operațiuni de transport internațional cu vehiculele echipate cu un tahograf inteligent în conformitate cu articolul 3 și capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului 1a.”**

---

**1a 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).*

## **Amendamentul 169**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 5 – litera a**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Odată livrate mărfurile transportate în cursul unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță într-un stat membru gazdă, operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiasi vehicul, operațiuni de cabotaj în statul membru gazdă *sau în state membre învecinate*. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare are loc în termen de 5 zile de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.;

#### *Amendamentul*

2. Odată livrate mărfurile transportate în cursul unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță într-un stat membru gazdă, operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiasi vehicul, operațiuni de cabotaj în statul membru gazdă. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare are loc în termen de 3 zile de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație, *în temeiul contractului de transport aplicabil*;

## **Amendamentul 170**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 5 – litera aa (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

*(aa) Se introduce următorul alineat:*

*„2a. După expirarea perioadei de trei de zile menționate la alineatul (2), operatorii de transport rutier de marfă nu sunt autorizați să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații*



*cuplate, cu autovehiculul respectivei combinații, operațiuni de cabotaj în același stat membru gazdă în termen de 60 de ore de la întoarcerea în statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier de marfă și până când au efectuat o nouă operațiune de transport internațional care provine din statul membru în care este stabilită întreprinderea.”*

## **Amendamentul 171**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 4 a

#### *Textul propus de Comisie*

4a. Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere, în cursul controlului în trafic. ***Ele pot fi*** prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi e-CMR.\* În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate furniza dovezile menționate la alineatul (3).

#### *Amendamentul*

4a. Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere, în cursul controlului în trafic. ***Statele membre acceptă faptul că dovezile sunt*** prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi ***scrisoarea electronică de trăsură în temeiul Convenției privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri*** (e-CMR). În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate furniza dovezile menționate la alineatul (3).

## **Amendamentul 172**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 5 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 9 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

***(5a) La articolul 9 alineatul (1), se***

*adaugă următoarea literă:*

*„(ea) remunerația și concediul anual plătit, astfel cum se menționează la articolul 3 alineatul (1) primul paragraf literele (b) și (c) din Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>1a</sup>.*

---

*Ia Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).”*

### **Amendamentul 173**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – titlu

*Textul propus de Comisie*

**Controale**

*Amendamentul*

**Asigurarea inteligentă a respectării normelor**

### **Amendamentul 174**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

1. *Fiecare stat membru organizează controale astfel încât, începând cu 1 ianuarie 2020, în fiecare an calendaristic să fie controlate cel puțin 2 % din totalul operațiunilor de cabotaj efectuate pe teritoriul lor. Statele membre măresc procentajul la cel puțin 3 % începând cu 1 ianuarie 2022. Baza de calcul pentru stabilirea procentajului este reprezentată de totalul activităților de cabotaj dintr-un stat membru exprimate în tone-kilometri în anul t-2, conform datelor raportate de*

*Amendamentul*

1. *Pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, statele membre se asigură că se aplică o strategie națională coerentă de asigurare a respectării normelor pe teritoriul lor. Strategia se axează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat, menționate la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului.<sup>1a</sup>*

---

*1a 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 (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).*

**Amendamentul 175**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*1a. Fiecare stat membru se asigură că controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE vor include, după caz, o verificare a operațiunilor de cabotaj.*

**Amendamentul 176**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*2a. În sensul alineatului (2), statele membre au acces la informațiile relevante și la datele înregistrate, prelucrate sau stocate de tahograful inteligent menționat la capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și la cele din documentele de transport electronice, cum ar fi scrisorile de trăsură electronice în temeiul Convenției privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (e-CMR).*

## **Amendamentul 177**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 2 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2b. Statele membre acordă acces la respectivele date numai autorităților competente autorizate să verifice încălcările actelor juridice menționate în prezentul regulament. Statele membre notifică Comisiei datele de contact ale tuturor autorităților competente de pe teritoriul lor pe care le-au desemnat să aibă acces la respectivele date. Până la [XXX], Comisia elaborează o listă a tuturor autorităților competente și o transmite statelor membre. Statele membre notifică fără întârziere orice modificare ulterioară a acesteia.**

## **Amendamentul 178**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 2 c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2c. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14b pentru a stipula caracteristicile datelor la care au acces statele membre, condițiile lor de utilizare și specificațiile tehnice pentru transmiterea acestora sau accesul la ele, precizând în special:**

**(a) o listă detaliată a informațiilor și datelor la care au acces autoritățile naționale competente, care cuprinde cel puțin locul și momentul trecerilor frontierei, operațiunile de încărcare și descărcare, numărul de înmatriculare al vehiculului și datele conducătorului auto;**

**(b) drepturile de acces ale autorităților competente, diferențiate, dacă este cazul, în funcție de tipul de autoritate**

*competentă, tipul de acces și scopul pentru care sunt utilizate datele;*

*(c) specificațiile tehnice pentru transmiterea datelor menționate la litera (a) sau accesul la ele, inclusiv, dacă este cazul, durata maximă de păstrare a datelor, diferențiate, dacă este cazul, în funcție de tipul datelor.*

### **Amendamentul 179**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 2 d (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*2d. Datele cu caracter personal menționate la prezentul articol nu sunt accesate sau stocate pe o perioadă mai lungă decât este strict necesar în vederea atingerii scopurilor pentru care au fost colectate sau pentru care sunt prelucrate ulterior. Din momentul în care aceste date nu mai sunt necesare pentru scopurile respective, se procedează la distrugerea lor.*

### **Amendamentul 180**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10 a – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

3. Statele membre întreprind, cel puțin de trei ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. ***Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din***

3. Statele membre întreprind, cel puțin de trei ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj, ***care pot coincide cu controalele efectuate în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.*** Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul

**Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului\*\*\*\*** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

teritoriu. **Statele membre** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

### **Amendamentul 181**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 14 a – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Statele membre prevăd sancțiuni împotriva expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia **contractează în cunoștință de cauză servicii** de transport care implică încălcări ale prezentului regulament.

#### *Amendamentul*

Statele membre prevăd sancțiuni **eficace, proporționale și disuasive** împotriva expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia **au cunoștință sau ar trebui să aibă cunoștință în mod rezonabil de faptul că serviciile** de transport **pe care le comandă** implică încălcări ale prezentului regulament.

**În cazul în care expeditorii, agenții de expediție, contractanții și subcontractanții comandă servicii de transport de la întreprinderile de transport clasificate ca prezentând un grad de risc redus, astfel cum sunt menționate la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE, nu pot fi sancționați pentru încălcări, cu excepția cazului în care se dovedește că au avut efectiv cunoștință despre aceste încălcări.**

### **Amendamentul 182**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 10**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 17 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Până cel târziu la data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre

#### *Amendamentul*

3. **Până cel târziu la data de ... [doi ani de la data intrării în vigoare a**

informează Comisia cu privire la **numărul de controale de cabotaj** efectuate în cursul anului calendaristic precedent în conformitate cu articolul 10a. Aceste informații includ numărul de vehicule controlate și numărul de tone-kilometri care au făcut obiectul controalelor.

**prezentului regulament], statele membre transmit Comisiei strategia lor națională de asigurare a respectării normelor adoptată în temeiul articolului 10a. Până cel târziu la data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la operațiunile de asigurare a respectării normelor efectuate în cursul anului calendaristic precedent în conformitate cu articolul 10a, inclusiv, dacă este cazul, cu privire la numărul de controale efectuate.** Aceste informații includ numărul de vehicule controlate și numărul de tone-kilometri care au făcut obiectul controalelor.

### **Amendamentul 183**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 10**

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 17 – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**3a. Până la sfârșitul anului 2022, Comisia redactează un raport privind situația pieței transporturilor rutiere din Uniune. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor și a evoluției condițiilor de angajare în cadrul profesiei.**