



---

**TEXTE ADOPTATE**

*Ediție provizorie*

---

**P8\_TA-PROV(2019)0340**

**Perioadele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și poziționarea prin intermediul tahografelor \*\*\*I**

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 4 aprilie 2019 referitoare la propunerea de regulament a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))**

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

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0277),
- 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 (C8-0167/2017),
- 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 (A8-0205/2018),

---

<sup>1</sup> JO C 197, 8.6.2018, p. 45.

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

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

**Amendamentul 346**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.

**Amendamentul 347**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) În urma evaluării eficienței și a eficacității punerii în aplicare a setului actual de norme sociale ale Uniunii în domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>9</sup>, au fost identificate anumite deficiențe **ale** cadrului juridic **existent**. Normele neclare și **inadecvate** referitoare la repausul săptămânal, la locurile de repaus, la pauze în cazul conducerii în echipaj și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de control divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care sporesc și mai mult

*Amendamentul*

(1) Existența unor condiții bune de muncă pentru conducătorii auto și a unor condiții comerciale echitabile pentru întreprinderile de transport rutier are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector al transportului rutier sigur, eficient, responsabil din punct de vedere social și **nediscriminatoriu, care poate atrage lucrători calificați**. Pentru a facilita acest proces, este esențial ca normele sociale ale Uniunii în sectorul transportului rutier să fie clare, **proporționale**, adecvate scopului, ușor de aplicat și de controlat într-un mod eficace și coerent în întreaga Uniune.

*Amendamentul*

(2) În urma evaluării eficienței și a eficacității punerii în aplicare a setului actual de norme sociale ale Uniunii în domeniul transportului rutier, în special a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>9</sup>, au fost identificate anumite deficiențe **în punerea în aplicare a** cadrului juridic. Normele neclare referitoare la repausul săptămânal, la locurile de repaus, la pauze în cazul conducerii în echipaj și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor **sau într-un alt loc ales de ei** au dus la interpretări și practici de control divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale care

insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor.

sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor.

***Dimpotrivă, duratele maxime de conducere zilnice și săptămânale, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 561/2006, contribuie în mod eficient la îmbunătățirea condițiilor sociale ale conducătorilor auto și la siguranța rutieră în general și, prin urmare, ar trebui luate măsuri pentru a asigura respectarea lor.***

---

<sup>9</sup> 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).

---

<sup>9</sup> 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).

**Amendamentul 348**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) Din perspectiva siguranței rutiere și a controlului aplicării, este important ca toți conducătorii auto să fie pe deplin familiarizați atât cu normele privind perioadele de conducere și de repaus, cât și cu disponibilitatea locurilor de repaus. Prin urmare, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a elabora orientări care să prezinte prezentul regulament într-o manieră clară și simplă, să ofere informații utile privind facilitățile de staționare și de repaus și să sublinieze importanța combaterii oboselii.***

**Amendamentul 349**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 2 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2b) Din perspectiva siguranței rutiere, este important ca întreprinderile de transport să fie încurajate să adopte o cultură a siguranței, care să includă politici și proceduri de siguranță emise de conducerea de nivel superior, angajamentul de a pune în aplicare politica de siguranță asumat de managerii operaționali și disponibilitatea angajaților de a respecta regulile de siguranță. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită problemelor legate de siguranța transportului rutier, printre care se numără oboseala, răspunderea, planificarea călătoriei, planificarea orelor de lucru, remunerarea bazată pe performanță și managementul „la momentul potrivit”.**

**Amendamentul 350**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Evaluarea ex post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea controlului aplicării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre.

(3) Evaluarea ex post a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 a confirmat că incoerența și ineficacitatea controlului aplicării normelor sociale ale Uniunii s-au datorat în principal lipsei de claritate a normelor, utilizării ineficiente **și inegale** a instrumentelor de control și cooperării administrative insuficiente între statele membre, **ceea ce a accentuat fragmentarea pieței interne europene.**

**Amendamentul 351**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4**

*Textul propus de Comisie*

(4) Existența unor norme clare, adecvate și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.

*Amendamentul*

(4) Existența unor norme clare, adecvate și aplicate în mod uniform este esențială și pentru atingerea obiectivelor de politică reprezentate de îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto și în special asigurarea unei concurențe loiale **și echitabile** între operatori și sporirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic.

**Amendamentul 352**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4a) Toate normele naționale aplicate transportului rutier trebuie să fie proporționale și justificate și nu trebuie să împiedice sau să facă mai puțin atractivă exercitarea libertăților fundamentale garantate de tratat, cum ar fi libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii, pentru a menține sau chiar a crește competitivitatea Uniunii Europene.**



**Amendamentul 353/rev**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4b) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile la nivel european în domeniul transportului rutier, prezentul regulament ar trebui să se aplice tuturor vehiculelor cu o masă mai mare de 2,4 tone implicate în transportul internațional.**

**Amendamentul 354**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Transportul de mărfuri se diferențiază în mod fundamental de transportul de persoane. Conducătorii de autocare sunt în contact strâns cu călătorii lor și ar trebui să poată face pauze cu mai multă flexibilitate, fără să prelungească perioadele de conducere sau să reducă perioadele de repaus și de pauză.**



**Amendamentul 355**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6**

*Textul propus de Comisie*

(6) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliu. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală prelungesc în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispoziției privind perioada de repaus săptămânal normală, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru o perioadă de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Este, de asemenea, necesar să se prevadă că operatorii trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceste perioade petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi.

**Amendamentul 356**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(6) Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliu. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală prelungesc în mod inutil aceste perioade. Ca atare, este oportună adaptarea dispoziției privind perioada de repaus săptămânal normală, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu ***sau la o destinație aleasă de ei*** pentru o perioadă de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Este, de asemenea, necesar să se prevadă că operatorii trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceste perioade petrecute departe de domiciliu să nu fie excesiv de lungi. ***Atunci când conducătorul auto optează pentru efectuarea perioadei de repaus la domiciliu, este recomandabil ca întreprinderea de transport să îi asigure conducătorului auto mijloacele pentru a se întoarce la domiciliu.***

*Amendamentul*

***(6a) În cazul în care activitatea unui conducător auto include în mod previzibil alte activități pentru angajator decât***

*activitățile sale de conducător auto profesionist, cum ar fi încărcarea/descărcarea, găsirea unui loc de staționare, întreținerea vehiculului, pregătirea rutei etc., timpul de care conducătorul auto are nevoie pentru a-și îndeplini aceste atribuții ar trebui luat în considerare la stabilirea timpului său de lucru, a posibilității unui repaus corespunzător și a remunerației.*

**Amendamentul 357**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(6b) Pentru a garanta condițiile de muncă ale conducătorilor auto la locurile de încărcare și descărcare, proprietarii și operatorii acestor instalații ar trebui să le ofere conducătorilor auto acces la grupurile sanitare.*

**Amendamentul 358**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(6c) Progresul tehnologic rapid a dus la dezvoltarea de sisteme autonome de conducere tot mai sofisticate. În viitor, aceste sisteme ar putea permite o utilizare diferențiată a vehiculelor a căror manevrare nu implică un conducător auto. Acest lucru ar putea duce la noi posibilități operaționale, cum ar fi circulația în pluton a camioanelor. Prin urmare, legislația în vigoare, inclusiv normele privind timpul de conducere și perioadele de odihnă, vor trebui adaptate, iar în acest scop progresele de la nivelul grupului de lucru CEE-ONU sunt esențiale. Comisia prezintă un raport de*

*evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre, însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă care să țină seama de beneficiile tehnologiilor de conducere autonomă. Scopul acestei legislații este acela de a garanta siguranța rutieră, condiții de concurență echitabile și condiții de muncă adecvate, care să permită, în același timp, Uniunii să exploreze noi tehnologii și practici inovatoare.*

**Amendamentul 359**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

(7) Există diferențe între statele membre la nivelul interpretării și al punerii în aplicare a cerințelor privind repausul săptămânal în ceea ce privește locul în care ar trebui să fie efectuată perioada de repaus săptămânal. Prin urmare, este necesar să se clarifice cerința respectivă, astfel încât conducătorilor auto să li se asigure un spațiu de cazare *adecvat* pentru perioadele de repaus săptămânal normale, dacă acestea nu sunt efectuate la domiciliu.

*Amendamentul*

(7) Există diferențe între statele membre la nivelul interpretării și al punerii în aplicare a cerințelor privind repausul săptămânal în ceea ce privește locul în care ar trebui să fie efectuată perioada de repaus săptămânal. Prin urmare, ***pentru a se asigura condiții bune de muncă și siguranță pentru conducătorii auto***, este necesar să se clarifice cerința respectivă, astfel încât conducătorilor auto să li se asigure un spațiu de cazare ***de calitate și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei sau un alt loc ales de conducătorul auto și plătit de angajator*** pentru perioadele de repaus săptămânal normale, dacă acestea nu sunt efectuate la domiciliu. ***Statele membre ar trebui să asigure disponibilitatea unor zone de staționare securizate suficiente, adaptate la nevoile conducătorilor auto.***

**Amendamentul 360**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(7a) Spațiile de staționare specifice ar trebui să dispună de toate facilitățile necesare pentru a asigura condiții adecvate de repaus, și anume instalații sanitare, pentru alimentație, de securitate și altele.***

**Amendamentul 361**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(7b) Locurile de repaus adecvate sunt esențiale pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto din sector și pentru menținerea siguranței rutiere. Întrucât repausul la bordul vehiculului este caracteristic sectorului transporturilor și deoarece, în anumite cazuri, este preferabil din motive practice și de confort, conducătorilor auto ar trebui să li se permită să își petreacă perioada de repaus în vehicul, dacă acesta este dotat cu cabină de dormit adecvată. Prin urmare, construirea de spații de staționare specifice nu ar trebui să fie împiedicată sau blocată în mod disproporționat de statele membre.***

**Amendamentul 362**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7c) Orientările revizuite privind TEN-T prevăd construirea de zone de parcare pe autostrăzi la distanțe de aproximativ 100 km, pentru a le oferi utilizatorilor de vehicule comerciale parcări cu un nivel adecvat de siguranță și de securitate. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie încurajate să pună în aplicare orientările TEN-T și să sprijine și să investească suficient în spații de staționare sigure și adaptate corespunzător.**

**Amendamentul 363**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7 d (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7d) Pentru a pune la dispoziție spații de odihnă de calitate la prețuri accesibile, Comisia și statele membre ar trebui să încurajeze înființarea de întreprinderi sociale, comerciale, publice și de alt tip pentru exploatarea spațiilor de staționare specifice.**

**Amendamentul 364**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 8 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(8a) Multe dintre operațiunile de transport rutier din interiorul Uniunii includ un traseu parcurs cu nave feribot sau cu trenul. În consecință, pentru acest tip de operațiuni, ar trebui stabilite dispoziții clare și adecvate în ceea ce privește perioadele de repaus și pauzele.**

**Amendamentul 365**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 9 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(9a) Pentru a garanta punerea în aplicare eficace, este esențial ca autoritățile competente să fie în măsură ca, la efectuarea controalelor rutiere, să verifice dacă s-au respectat în mod corespunzător perioadele de conducere și de repaus din ziua respectivă și din ultimele 56 de zile.**

**Amendamentul 366**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 9 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(9b) Pentru a se asigura că normele sunt clare, ușor de înțeles și aplicabile, informațiile trebuie să fie accesibile conducătorilor auto. Acest lucru ar trebui realizat de către Comisie, prin acțiuni de**

*coordonare. De asemenea, pentru a permite o planificare mai bună a călătoriilor, conducătorii auto ar trebui să primească informații referitoare la locurile de repaus și zonele de staționare protejate. În plus, cu coordonarea Comisiei, ar trebui înființat un număr de telefon direct gratuit pentru a alerta serviciile de control în cazul în care se exercită presiuni excesive asupra conducătorilor auto, în caz de fraudă sau de conduită ilegală.*

**Amendamentul 367**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 9 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(9c) Articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 obligă statele membre să aplice o clasificare comună a încălcărilor atunci când evaluează buna reputație. Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele naționale privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sunt aplicate într-un mod eficace, proporțional și disuasiv. Sunt necesare măsuri suplimentare pentru a se asigura faptul că toate sancțiunile aplicate de statele membre sunt nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcării.*

**Amendamentul 368**  
**Propunere de regulament**



## Considerentul 11

### *Textul propus de Comisie*

(11) Pentru a îmbunătăți eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării normelor sociale, ar trebui exploatat pe deplin potențialul sistemelor de tahograf actuale și viitoare. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă, mai ales în timpul operațiunilor de transport internațional.

## **Amendamentul 369** **Propunere de regulament** **Considerentul 11 a (nou)**

### *Textul propus de Comisie*

### *Amendamentul*

(11) Pentru a îmbunătăți eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a controlului aplicării normelor sociale, sistemele de tahograf inteligente actuale ar trebui să fie obligatorii în transportul internațional. Prin urmare, funcționalitățile tahografului ar trebui să fie îmbunătățite pentru a permite o poziționare mai precisă.

***(11a) Evoluția rapidă a noilor tehnologii, digitalizarea întregii economii a Uniunii și necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile în rândul întreprinderilor care efectuează transporturi rutiere internaționale fac necesară scurtarea perioadei de tranziție pentru instalarea tahografului inteligent în vehiculele înmatriculate. Tahograful inteligent va contribui la simplificarea controalelor și va facilita astfel activitatea autorităților naționale.***

## **Amendamentul 370** **Propunere de regulament** **Considerentul 11 b (nou)**

### *Textul propus de Comisie*

### *Amendamentul*

***(11b) Având în vedere utilizarea pe scară largă a telefoanelor inteligente și dezvoltarea continuă a funcționalităților acestora, precum și având în vedere***

*implementarea sistemului Galileo, care oferă mai multe posibilități de localizare în timp real, sistem utilizat de multe aparate mobile, Comisia ar trebui să exploreze posibilitatea elaborării și certificării unei aplicații mobile care să ofere aceleași beneficii ca cele oferite de tahograful inteligent, cu aceleași costuri asociate.”*

**Amendamentul 371**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 11 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(11c) Pentru a garanta standarde de sănătate și de siguranță corespunzătoare pentru conducătorii auto, este necesar să se construiască sau se modernizeze spații de staționare protejate, instalații sanitare adecvate și spații de cazare de bună calitate. În Uniune ar trebui să existe o rețea suficient de dezvoltată de spații de staționare.*

**Amendamentul 372**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 12 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(12a) Recunoaște că transportul de marfă este diferit de transportul de persoane. Conducătorii de autocare se află în strâns contact cu călătorii și ar trebui să li se ofere condiții mai adecvate în cadrul prezentului regulament, fără să se prelungească perioadele de conducere sau să se reducă perioadele de repaus și de pauză. Prin urmare, Comisia evaluează dacă pot fi adoptate norme specifice pentru acest sector, în special pentru serviciile ocazionale, așa cum sunt definite la articolul 2 alineatul (1) punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului*

*din 21 octombrie 2009 privind normele  
comune pentru accesul la piața  
internațională a serviciilor de transport cu  
autocarul și autobuzul.*

### **Amendamentul 373**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 2 – alineatul 1 – litera -a a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(-1) La articolul 2 alineatul (1) se  
introduce următoarea literă:*

*„(-aa) de mărfuri în cadrul operațiunilor  
de transport internațional, dacă masa  
maximă autorizată a vehiculului,  
incluzând orice remorcă sau  
semiremorcă, depășește 2,4 tone sau”*

### **Amendamentul 374**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 3 – alineatul 1 – litera aa

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

(aa) vehicule sau o combinație de vehicule cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone, utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale și care sunt utilizate numai pe o rază de **100 km** de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

*(-1a) La articolul 3, punctul (aa) se  
înlocuiește cu următorul text:*

*„(aa) vehicule sau o combinație de  
vehicule cu o masă maximă admisibilă care  
să nu depășească 7,5 tone, utilizate pentru  
transportul materialelor, al echipamentului  
sau al mașinilor care sunt destinate  
conducătorului auto în exercitarea profesiei  
sale **sau pentru transportul unor mărfuri  
produse în mod artizanal în  
întreprinderea în care conducătorul auto  
este angajat** și care sunt utilizate numai pe  
o rază de **150 km** de la sediul întreprinderii  
și cu condiția ca principala activitate a  
conducătorului auto să nu fie cea de  
conducere a vehiculului;*

### **Amendamentul 375**

**Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 3 – litera ha (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) La articolul 3 se introduce următoarea literă:**

**„(ha) vehiculele utilitare ușoare care sunt folosite pentru transportul de mărfuri, în cazul în care transportul nu este efectuat contra cost în numele unui terț, ci în contul propriu al întreprinderii sau al conducătorului auto, iar conducerea vehiculului nu reprezintă activitatea principală a conducătorului auto respectiv;”**

**Amendamentul 376**

**Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 4 – litera r

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

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

### **Amendamentul 377**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 4 – litera ra (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) La articolul 4, se adaugă următoarea literă:**

**„(ra) „domiciliu” înseamnă rezidența înregistrată a conducătorului auto într-un stat membru.”**

### **Amendamentul 378**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 5 – alineatul 1

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

**(Nu privește versiunea în limba română.)**

1. Vârsta minimă a conducătorilor auto este de optsprezece ani.

### **Amendamentul 379**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 6 – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

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

**(a) patru perioade de repaus săptămânal normale sau**

**(b) două perioade de repaus**

*săptămâna normală de cel puțin 45 de ore și două perioade de repaus săptămânal reduse de cel puțin 24 de ore.*

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

### **Amendamentul 381**

#### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 7

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

7. Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă **este adăugată la** o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore.

### **Amendamentul 382**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 8 a – partea introductivă

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

8a. Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă anterioară nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele trebuie efectuate într-un spațiu de cazare **de calitate și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, în afara cabinei**, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate **pentru conducătorul auto. Acest spațiu de**

*cazare este:*

### **Amendamentul 383**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 8 a – litera a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(a) fie asigurat sau plătit de angajator,

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

### **Amendamentul 384**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 8 a – litera b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

(b) ***la domiciliul conducătorului auto*** sau într-un alt loc privat ales de către conducătorul auto.

### **Amendamentul 385**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 8 b – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

8b. Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată petrece la domiciliu ***sau într-un alt loc ales de ei*** cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă, ***înainte de terminarea fiecărei perioade de patru*** săptămâni consecutive. ***Conducătorul auto informează întreprinderea de transport în scris, în termen de cel mult două***

*săptămâni înainte de o astfel de perioadă de repaus, dacă aceasta va fi efectuată în alt loc decât la domiciliul conducătorului auto. Atunci când conducătorul auto optează pentru efectuarea perioadei de repaus la domiciliu, întreprinderea de transport asigură conducătorului auto mijloacele necesare pentru a se întoarce la domiciliu. Întreprinderea documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cerere autorităților de control.*

### **Amendamentul 386**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 8 b – paragraful 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*La articolul 8 alineatul (8b), se adaugă următorul paragraf:*

*„Conducătorul auto declară că o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă a fost efectuată într-un loc la alegerea conducătorului auto. Declarația se păstrează la sediul întreprinderii.”*

### **Amendamentul 380**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera ca (nouă)**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 8 – alineatul 9 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(ca) Se adaugă următorul alineat:*

*9a. În termen de... [doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia efectuează o evaluare și prezintă un*



*raport Parlamentului și Consiliului dacă pot fi adoptate norme mai adecvate pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de călători, astfel cum sunt definite la articolul 2 alineatul (1) punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.*

**Amendamentul 387**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 561/2006  
Articolul 8 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Se introduce următorul articol:**  
**„Articolul 8a**

**1. Până la [șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], statele membre comunică Comisiei amplasarea spațiilor de staționare specifice disponibile pe teritoriul lor și notifică ulterior orice modificare a acestor informații. Comisia publică lista tuturor spațiilor de staționare specifice accesibile public pe un site de internet oficial unic, care este actualizat periodic.**

**2. Toate spațiile de staționare care dețin cel puțin instalațiile și caracteristicile prevăzute în anexa 1 și care sunt publicate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) pot indica la intrare că sunt spații de staționare specifice.**

**3. Statele membre veghează asupra efectuării de controale aleatorii periodice prin care se verifică conformitatea caracteristicilor spațiilor de staționare cu criteriile privind spațiile de staționare specifice enumerate în anexă.**

4. *Statele membre investighează plângerile legate de spațiile de staționare specifice certificate care nu sunt conforme cu criteriile enunțate în anexă.*

5. *Statele membre încurajează crearea unor spații de staționare specifice, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.*

*Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, cel târziu până la 31 decembrie 2020, un raport privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a unor spații de staționare protejate. Acest raport este însoțit de proiectul de regulament de stabilire a standardelor și a procedurilor pentru certificarea spațiilor de staționare specifice la care se face referire la alineatul (4) din prezentul articol. Raportul este actualizat anual pe baza informațiilor colectate de Comisie în temeiul alineatului (5) și cuprinde o listă a măsurilor propuse pentru creșterea numărului și a calității locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de staționare protejate.”*

## **Amendamentul 388**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 9 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal

#### *Amendamentul*

1. Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal

reduse, conducătorul auto are acces la o  
cușetă aflată la dispoziția sa.

reduse, conducătorul auto are acces la o  
**cabină de dormit sau la o** cușetă aflată la  
dispoziția sa.

### **Amendamentul 389**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 9 – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(6a) La articolul 9 se introduce următorul  
alineat:***

***„1a. Derogarea prevăzută la alineatul (1)  
se poate extinde la perioadele de repaus  
săptămânal normale, în cazul în care  
călătoria cu feribotul durează timp de 12  
ore sau mai mult. Pe parcursul acestei  
perioade de repaus săptămânal,  
conducătorul auto are acces la o cabină  
de dormit.”***

## Amendamentul 390

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 10 – alineatul 1

#### *Textul în vigoare*

1. Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare **este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze** încălcarea prezentului regulament.

## Amendamentul 391

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 12 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

**(6a) La articolul 10, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:**

„1. Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze **suplimentar** conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, **de rapiditatea livrării** și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare **încurajează** încălcarea prezentului regulament.”

#### *Amendamentul*

Cu condiția ca siguranța rutieră să nu fie astfel pusă în pericol, conducătorul auto poate deroga, **în mod excepțional**, de la articolul 6 alineatele (1) și (2) după un repaus de 30 de minute, astfel încât să poată ajunge, în decurs de două ore, la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada normală de repaus săptămânal a conducătorului auto. Conducătorul auto trebuie să indice cauza derogării manual pe foaia de înregistrare sau pe un document imprimat obținut din aparatul de înregistrare. **Această perioadă de până la două ore se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată într-o singură**

*registrul său de sarcini, cel târziu la sosirea în spațiul de cazare adecvat.*

*etapă cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.*

## **Amendamentul 392**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 13 – alineatul 1 – litera d

#### *Textul în vigoare*

(d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului **( 3 ) pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal.**

#### *Amendamentul*

**(7a) La articolul 13 alineatul (1), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:**

(d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului **pentru livrarea expedierilor ca parte a expedierilor poștale, definite la articolul 2 alineatul (6) din Directiva 97/67/CE.**

### Amendamentul 393

#### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 b (nou)

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 13 – alineatul 1 – litera e

*Textul în vigoare*

(e) **vehicule** care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu depășește 2 300 kilometri pătrați și care nu sunt **legate de** restul teritoriului național **de un** pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor;

*Amendamentul*

**(7b) La articolul 13 alineatul (1), litera (e) se înlocuiește cu următorul text:**

**„(e) vehicule care circulă exclusiv pe insule sau în regiuni izolate de restul teritoriului național, a căror suprafață nu depășește 2 300 kilometri pătrați și care nu sunt conectate cu restul teritoriului național printr-un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor și care nici nu se învecinează cu alt stat membru;”**

### Amendamentul 394

#### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 c (nou)

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 13 – alineatul 1 – litera pa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7c) La articolul 13 primul paragraf, se adaugă următoarea literă:**

**„(pa) vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă autorizată care nu depășește 44 de tone, utilizate de o întreprindere de construcții pe o rază de maximum 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;”**

## **Amendamentul 395**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 14 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

***Aceste informații se publică pe un site internet public specializat, administrat de Comisie, în toate limbile UE.***

## **Amendamentul 396**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9**

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 15

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

Statele membre se asigură că toți conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) sunt supuși unor norme naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii. ***Este în interesul condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, al siguranței rutiere și al aplicării legii ca statele membre să pună la dispoziție zone de parcare și de repaus, curățate de zăpadă și gheață în timpul iernii, în special în regiunile ultraperiferice și/sau periferice ale Uniunii Europene.***

## Amendamentul 397

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 17 – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(9a) La articolul 17 se introduce următorul alineat:**

**„3a. Raportul include o evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre și a posibilității conducătorului auto de a înregistra perioada în care este activat sistemul de conducere autonomă și este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament, care să prevadă inclusiv cerințele necesare prin care i se solicită conducătorului auto să înregistreze datele respective în tahograful inteligent.”**

## Amendamentul 398

### Propunere de regulament

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 19 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni **trebuie să fie eficiente**, proporționale cu gravitatea lor, **stabilită în conformitate cu** anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>12</sup>, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică

1. Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni **sunt eficiente și** proporționale cu gravitatea **încălcărilor, astfel cum se indică în** anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>12</sup>, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. **Până la data prevăzută la**



Comisiei aceste *măsuri, precum și regimul de sancțiuni, până la data prevăzută la articolul 29 al doilea paragraf. Ele* notifică fără întârziere orice modificări ulterioare *ale măsurilor*. Comisia informează statele membre *în consecință*.

*articolul 29 al doilea paragraf*, statele membre notifică Comisiei aceste *norme și măsuri, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității. Statele membre* notifică fără întârziere orice modificări ulterioare *care le vizează*. Comisia informează statele membre *cu privire la aceste norme și măsuri, precum și cu privire la orice modificare a acestora*.

*Aceste informații sunt publicate pe un site internet public dedicat administrat de Comisie, în toate limbile UE, și cuprind detalii cu privire la astfel de sancțiuni aplicabile în statele membre ale UE.*

---

<sup>12</sup> Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

---

<sup>12</sup> Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

## **Amendamentul 399**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Articolul 25 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

**Amendamentul 400**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 a (nou)**  
Regulamentul (CE) nr. 561/2006  
Anexa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(12a) Se adaugă următoarea anexă:*

*„Cerințe minime pentru parcări*

*Partea A: Infrastructuri de servicii*

*1) Toalete cu robinete de apă, curate, în stare de funcționare și verificate în mod regulat:*

*- până la 10 locuri, cel puțin un grup sanitar cu patru toalete;*

*- de la 10 la 25 de locuri, cel puțin un grup sanitar cu opt toalete;*

*- de la 25 la 50 de locuri, cel puțin două grupuri sanitare cu câte 10 toalete fiecare;*

*- de la 50 la 75 de locuri, cel puțin două grupuri sanitare cu câte 15 toalete fiecare;*

*- de la 75 la 125 de locuri, cel puțin patru grupuri sanitare cu câte 15 toalete fiecare;*

*- peste 125 de locuri, cel puțin șase grupuri sanitare cu câte 15 toalete fiecare.*

*2) Dușuri curate, în stare de funcționare și verificate în mod regulat:*

*- până la 10 locuri, cel puțin un bloc sanitar cu două cabine de duș;*

*- de la 25 la 50 de locuri, cel puțin două blocuri sanitare cu câte cinci cabine de duș fiecare;*

*- de la 50 la 75 de locuri, cel puțin două blocuri sanitare cu câte 10 cabine de duș fiecare;*

*- de la 75 la 125 de locuri, cel puțin patru blocuri sanitare cu câte 12 cabine de duș fiecare;*

*- peste 125 de locuri, cel puțin șase blocuri sanitare cu câte 15 cabine de duș fiecare.*

- 3) Acces adecvat la apă potabilă;*
- 4) Instalații adecvate pentru gătit, snack-bar sau restaurant;*
- 5) Magazin cu diverse produse alimentare, băuturi etc. la fața locului sau în apropiere;*
- 6) Pubele de gunoi, disponibile într-un număr suficient și cu o capacitate adecvată;*
- 7) Structuri de protecție împotriva ploii sau a soarelui în apropierea zonei de staționare;*
- 8) Planul pentru situații de urgență/de gestionare a situațiilor de criză/contactele de urgență cunoscute de personal;*
- 9) Mese de picnic, cu bănci sau alternative, disponibile într-un număr rezonabil;*
- 10) Serviciu specific de Wi-Fi;*
- 11) Sistem de rezervare, plată și facturare fără numerar;*
- 12) Sistem care indică locurile disponibile, atât la fața locului, cât și online;*
- 13) Instalațiile sunt adaptate atât pentru femei, cât și pentru bărbați.*

#### *Partea B: Elemente de securitate*

- 1) Separarea continuă a zonei de staționare și a împrejurimilor cu garduri sau bariere alternative care împiedică intrarea întâmplătoare și intrarea ilegală intenționată sau care întârzie intrarea;*
- 2) În parcare se acordă acces numai utilizatorilor și personalului parcării pentru camioane;*
- 3) Înregistrare digitală de cel puțin 25 cadre pe secundă. Sistemul înregistrează fie continuu, fie în mod de detectare a mișcării.*

- 4) *Sistem CCTV care poate acoperi întreaga zonă protejată și asigura faptul că toate activitățile din apropierea sau la limita zonei protejate pot fi înregistrate în mod clar (imagine de înregistrare CCTV).*
- 5) *Supravegherea locului de către patrulare sau prin alte mijloace;*
- 6) *Orice faptă penală trebuie raportată personalului parcurii pentru camioane și poliției. Dacă este posibil, vehiculul trebuie să fie reținut pe loc în așteptarea instrucțiunilor poliției;*
- 7) *Benzi de circulație pentru mașini și pietoni, iluminate în permanență;*
- 8) *Siguranța pietonilor în parcuri amenajate;*
- 9) *Supravegherea parcurii prin controale de securitate adecvate și proporționale;*
- 10) *Numărul (numerele) de telefon clar indicat(e) al(ale) serviciilor de urgență.”*

**Amendamentul 401**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)**  
Regulamentul (UE) nr. 165/2014  
Articolul 1 – alineatul 1

*Textul în vigoare*

1. **Prezentul** regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, la instalarea, la folosirea, la testarea și la controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>14</sup> și cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

<sup>15</sup> Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

*Amendamentul*

**(-1) Articolul 1 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:**

1. „**Prezentul** regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, la instalarea, la folosirea, la testarea și la controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>14</sup> și cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului<sup>15</sup>, **cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, Directiva 92/106/CEE<sup>15a</sup> a Consiliului, Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, precum și cu Directiva de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.**

---

<sup>14</sup> Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

<sup>15</sup> Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

<sup>15a</sup> **Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind**

*stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).*

#### **Amendamentul 402**

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

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 2 – alineatul 2 – litera ha (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(-1a) La articolul 2 alineatul (2), se introduce următoarea literă:*

*„(ha) «tahograf inteligent» înseamnă un tahograf digital care utilizează un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit care îi determină în mod automat poziția, în conformitate cu prezentul regulament;”*

#### **Amendamentul 403**

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

##### **Articolul 2 – paragraful 1 – litera -1b (nouă)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 3 – alineatul 4

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

*4. La cincisprezece ani de la introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf conform articolelor 8, 9 și 10, vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare sunt echipate cu un astfel de tahograf.*

*(-1b) La articolul 3, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:*

*„4. Cel mai târziu la<sup>1</sup>... [JO: trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare], vehiculele enumerate în continuare trebuie să fie echipate cu un tahograf inteligent:*

*(a) vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare, echipate cu un tahograf analog;*

*(b) vehiculele care circulă într-un stat*

*membru diferit de statul lor membru de înmatriculare, care sunt echipate cu un tahograf digital conform specificațiilor din Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, aplicabile până la 30 septembrie 2011; sau*

*(c) vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare, care sunt echipate cu un tahograf digital în conformitate cu specificațiile din Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, aplicabile începând cu 1 octombrie 2011.”*

---

*Presupunând că pachetul rutier va intra în vigoare în 2019, actul de punere în aplicare al Comisiei privind tahograful inteligent versiunea 2 până în 2019/2020 (a se vedea art. 11 de mai jos), ulterior post-echiparea fiind realizată în etape.*

#### **Amendamentul 404**

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

##### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul -1 c (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 3 – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(-1c) La articolul 3 se introduce următorul alineat:*

*„4a. Până la.. [JO: patru ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare și care sunt echipate cu un tahograf digital conform cu Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului, aplicabilă începând cu 1 octombrie 2012, sunt dotate cu un tahograf inteligent.”*

## **Amendamentul 405**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul -1 d (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 3 – alineatul 4 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-1d) La articolul 3 se introduce următorul alineat:**

**„4b. Până la.. [JO: cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare și care sunt echipate cu un tahograf inteligent conform cu Anexa IC la Regulamentul (UE) de punere în aplicare al Comisiei nr. 2016/799<sup>1</sup> sunt dotate cu un tahograf inteligent.”**

---

<sup>1</sup> **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografelelor și a componentelor acestora (JO L 139, 26.5.2016, p. 1).**

## **Amendamentul 406**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul -1 e (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 3 a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-1e) La articolul 4 alineatul (2), se introduce următoarea liniuță:**

**„- au suficientă capacitate de memorie pentru stocarea tuturor datelor**



*necesare conform prezentului  
regulament;”*

#### **Amendamentul 407**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul -1 f (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 7 – alineatul 1

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

***(-1f) la articolul 7, alineatul (1) se  
înlocuiește cu următorul text:***

1. Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, în **conformitate** cu **Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE** și sub supravegherea autorității de supraveghere a statului membru menționate la articolul 28 din **Directiva 95/46/CE**.

**„1. Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Directivei 2002/15/CE, a Directivei 92/6/CEE a Consiliului, a Directivei 92/106/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, a Directivei 96/71/CE și a Directivei 2014/67/UE în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, precum și a Directivei de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu Directiva 2002/58/CE și sub supravegherea autorității de supraveghere a statului membru menționate la articolul 51 din Regulamentul (UE) 2016/679.”**

## **Amendamentul 408**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul -1 g (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 7 – alineatul 2 – partea introductivă

#### *Textul în vigoare*

2. Statele membre se asigură în special că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de prezentul regulament și de Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în conformitate cu alineatul (1), în ceea ce privește:

#### *Amendamentul*

***(-1g) La articolul 7, partea introductivă a alineatului 2 se înlocuiește cu următorul text:***

***„2. Statele membre se asigură în special că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de prezentul regulament și de Regulamentul (CE) nr. 561/2006, de Directiva 2002/15/CE, de Directiva 92/6/CEE a Consiliului, de Directiva 92/106/CEE a Consiliului, de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, de Directiva 96/71/CE și de Directiva 2014/67/UE în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, precum și de Directiva de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, în conformitate cu alineatul (1), în ceea ce privește:”***

## **Amendamentul 409**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2

#### *Textul propus de Comisie*

– la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și de fiecare dată când vehiculul trece frontiera;

#### *Amendamentul*

– la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere și de fiecare dată când vehiculul trece frontiera ***unui stat membru;***

## **Amendamentul 410**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 – liniuța 2 a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

– **de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare;**

## **Amendamentul 411**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) La articolul 8 alineatul (1) se introduce următorul paragraf:**

***Pentru a facilita verificarea de către autoritățile de control a respectării normelor, tahograful inteligent înregistrează, de asemenea, dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau călători, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 561/2006.***

## **Amendamentul 412**

### **Propunere de regulament**

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1b) La articolul 8 alineatul (1) se adaugă următorul paragraf:**

***„Vehicule înmatriculate pentru prima dată la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de***

*modificare] sunt dotate cu tahograf în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf a doua liniuță și cu articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament.”;*

**Amendamentul 413/rev**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 c (nou)**  
Regulamentul (UE) nr. 165/2014  
Articolul 9 – alineatul 2

*Textul în vigoare*

2. *La cincisprezece ani după introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf în conformitate cu prezentul articol și cu articolele 8 și 10, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamente de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționată în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.*

*Amendamentul*

*(1c) La articolul 9, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:*

*„2. Până la [JO: un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamente de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționată în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.”*

## **Amendamentul 414**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 d (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 9 – alineatul 3

*Textul în vigoare*

3. Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai la cererea echipamentului autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este limitat la autoritățile de control autorizate să verifice încălcările **Regulamentului (CE) nr. 561/2006** și ale prezentului regulament și la ateliere în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.

## **Amendamentul 415**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 e (nou)**

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 11 – alineatul 1

*Textul în vigoare*

**Pentru** a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf. **Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la**

*Amendamentul*

**(1d) La articolul 9, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:**

„3. Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai la cererea echipamentului autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este limitat la autoritățile de control autorizate să verifice încălcările **actelor juridice ale Uniunii prevăzute la articolul 7 alineatul (1)** și ale prezentului regulament și la ateliere în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.”

*Amendamentul*

**(1e) La articolul 11, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:**

„**Pentru** a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf.”;

*articolul 42 alineatul (3).*

*Până la... [JO: 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd normele detaliate pentru înregistrarea tuturor trecerilor de frontieră ale vehiculului, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf a doua liniuță și cu articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf.*

*Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).*

#### **Amendamentul 416**

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


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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014


Articolul 34 – alineatul 5 – litera b – punctul (iv)


*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

(iv) cu semnul  : pauzele sau **repausul**.

*(1f) la articolul 34 alineatul (5), litera (b), punctul (iv) se înlocuiește cu următorul text:*

„(iv) cu semnul  : pauzele, **repausul, concediul anual sau concediul medical,**

**cu semnul „traseu parcurs pe feribot/în tren”:** În plus față de semnul  : **perioada de repaus pe feribot sau în tren, astfel cum se prevede la articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”**

## Amendamentul 417

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 34 – alineatul 7 - paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

7. **Conducătorul auto introduce** în **tahograful digital** simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, precum și locul și momentul în care conducătorul auto a trecut o frontieră **în vehicul, la sosirea la locul de oprire corespunzător**. Statele membre pot solicita conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul lor să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statele membre respective să fi notificat Comisiei acele specificații geografice detaliate înainte de 1 aprilie 1998.

## Amendamentul 418

### Propunere de regulament

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 34 – alineatul 7 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

7. **În cazul în care tahograful nu este în măsură să înregistreze automat trecerea frontierei, conducătorul auto, la primul loc de oprire posibil și disponibil, introduce** simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, precum și locul și momentul în care conducătorul auto a trecut o frontieră. **Codul țării după trecerea unei frontiere într-o nouă țară se înscrie la poziția BEGIN din tahograf**. Statele membre pot solicita conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul lor să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statele membre respective să fi notificat Comisiei acele specificații geografice detaliate înainte de 1 aprilie 1998.”

#### *Amendamentul*

**(2a) La articolul 34, se adaugă următorul alineat:**

**„7a. Conducătorii auto primesc instruire cu privire la modul de utilizare corectă a unui tahograf în vederea utilizării integrale a echipamentului. Conducătorul auto nu trebuie să fie responsabil de costul instruirii, care ar trebui să fie asigurată de angajator.”**

#### **Amendamentul 419**

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

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 34 – alineatul 7 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2b)** *La articolul 34, se adaugă următorul alineat:*

**„7b.** *Cât mai multe autorități de control ar trebui să fie instruite cu privire la modul corect de citire și monitorizare a unui tahograf.”*

#### **Amendamentul 420**

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

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 36 – alineatul 1 – punctul i

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

**(2c)** *la articolul 36 alineatul (1), punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:*

**(i)** foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor **28** de zile precedente;

**„(i)** foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor **56** de zile precedente;”

#### **Amendamentul 421**

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

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 36 – alineatul 1 – punctul iii



*Textul în vigoare*

(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;

#### **Amendamentul 422**

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

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

Regulamentul (UE) nr. 165/2014

Articolul 36 – alineatul 2 – punctul ii

*Textul în vigoare*

(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;

*Amendamentul*

**(2d) La articolul 36 alineatul (1), punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:**

**„(iii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor **56** de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”**

*Amendamentul*

**(2e) La articolul 36 alineatul (2), punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:**

**„(ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor **56** de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”**