



8.1.2019

DOCUMENT DE LUCRU

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

Compromisuri alternative D

Comisia pentru transport și turism

Autori: Asim Ademov, Andor Deli, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Marian-Jean Marinescu, Eva Maydell, Andrey Novakov, Emil Radev, Vladimir Urutchev, Kosma Złotowski, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

AMENDAMENTE DE COMPROMIS ALTERNATIVE D**Depuse de:****Raport****Merja Kyllönen****A8-0206/2018**

Detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

Propunere de directivă (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Amendamentul 1**Propunere de directivă
Titlul 1***Textul propus de Comisie**Amendamentul*

Propunere de

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

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUIde modificare a Directivei 2006/22/CE în
cea ce privește cerințele de control, 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 **și de modificare a
Regulamentului (UE) nr. 1024/2012
privind cooperarea administrativă prin
intermediul Sistemului de informare al
pieței interne („Regulamentul IMI”)****Amendamentul 2****Propunere de directivă**

Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Având în vedere nivelul ridicat de mobilitate al forței de muncă în sectorul transportului rutier, sunt necesare norme sectoriale pentru a asigura echilibrul dintre libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere, libera circulație a mărfurilor și protecția socială a conducătorilor auto. Prin urmare, scopul prezentei directive este de a asigura securitate juridică și claritate și de a contribui la armonizarea și promovarea asigurării aplicării normelor, la combaterea practicilor ilegale și la reducerea sarcinilor administrative.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure **libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii**, condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto și **să se asigure un mediu de afaceri și concurențial adecvat** pentru operatori, **respectându-se totodată libertățile fundamentale, libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii, astfel cum sunt garantate, în special, de tratate.**

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 1 a (nou)

(1a) 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 libertatea de circulație a serviciilor, pentru a menține sau a crește competitivitatea Uniunii, respectând totodată condițiile de muncă și protecția socială ale conducătorilor auto.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru asigurarea faptului că toți conducătorii auto beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii, **în cea mai mare parte (90 %) IMM-uri cu mai puțin de 10 angajați**, nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate **sau cu controale abuzive și discriminatorii**, care le limitează în mod nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) 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, inclusiv costurile produselor și serviciilor, respectând condițiile de muncă și protecția socială ale conducătorilor auto, precum și caracterul specific al sectorului, întrucât conducătorii auto sunt lucrători foarte mobili, nu lucrători detașați.

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza unei concurențe loiale, ***proporționale și nediscriminatorii*** între operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne. ***Prin urmare, orice legislație sau politică națională care se aplică sectorului transporturilor la nivel național ar trebui să fie în favoarea dezvoltării și consolidării spațiului european unic al transporturilor și să nu contribuie în niciun caz la fragmentarea pieței interne.***

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora. În plus,

Amendamentul

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora, ***precum și***

există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. Acest lucru creează insecuritate juridică și inegalitate de tratament pentru conducătorii auto și operatori, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

practici ilegale, cum ar fi utilizarea societăților de tip „cutie poștală”. Ar trebui să se pună accentul mai mult pe combaterea muncii nedeclarate în sectorul transporturilor. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor, ***creându-se sarcini administrative ridicate pentru conducătorii auto și operatori.*** Acest lucru creează insecuritate juridică, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Pentru a asigura aplicarea corectă a Directivelor 96/71/CE^{1a} și 2014/67/UE^{1b} ale Parlamentului European și ale Consiliului, ar trebui consolidate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii pentru a combate fraudele legate de detașarea conducătorilor auto și ar trebui efectuate verificări mai stricte pentru a asigura faptul că se plătesc cu adevărat contribuțiile sociale pentru conducătorii auto detașați.

^{1a} ***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).***

^{1b} ***Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin***

intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru este esențial pentru a proteja condițiile de lucru ale conducătorilor auto și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor de control uniforme existente, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, la verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE.

Amendamentul

(5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru **și de repaus** este esențial **pentru a îmbunătăți siguranța rutieră**, pentru a proteja condițiile de lucru ale conducătorilor auto și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor de control uniforme existente, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, la verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE. **Ar trebui să existe, de asemenea, posibilitatea de a combina controalele privind timpul de conducere și timpul de lucru cu controalele privind normele referitoare la detașarea conducătorilor auto, fără sarcini administrative suplimentare. Controalele privind respectarea timpului de lucru ar trebui să se limiteze la controalele efectuate la sediile operatorilor de transport până când vor fi disponibile tehnologii care să permită efectuarea în trafic a unor controale eficiente privind timpul de lucru.**

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Având în vedere caracterul specific al serviciilor de transport și

impactul direct asupra liberei circulații a mărfurilor, cu accent special pe siguranța și securitatea rutieră, controalele în trafic ar trebui să fie limitate la minimumul necesar. Conducătorii auto nu ar trebui să fie responsabili de obligațiile administrative suplimentare care le revin întreprinderilor pentru care lucrează. Normele privind timpul de lucru ar trebui controlate numai la sediul operatorului de transport.

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Pentru a permite controale în trafic mai eficiente, mai rapide și mai numeroase, reducând în același timp sarcina administrativă asupra conducătorilor auto, conformitatea cu Directiva 2002/15/CE ar trebui verificată în contextul inspecțiilor la sediile întreprinderilor, mai degrabă decât în cadrul controalelor în trafic.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Pentru a promova cooperarea administrativă și schimbul de informații eficiente, statele membre trebuie să-și interconecteze registrele electronice naționale prin intermediul sistemului Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU), având ca temelie juridică articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că registrele electronice naționale sunt interconectate,

astfel încât autoritățile competente din statele membre, inclusiv inspectorii care efectuează controale în trafic, să aibă acces direct și în timp real la datele și la informațiile din ERRU.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) Pentru a facilita o aplicare mai eficientă și mai uniformă a condițiilor minime de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE și pentru a facilita respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor administrative atunci când detașează conducători auto, Comisia ar trebui să elaboreze unul sau mai multe module IMI pentru depunerea declarațiilor de detașare și a cererilor electronice, care le vor oferi inspectorilor acces direct în timp real la ERRU și IMI în timpul controalelor rutiere.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a asigura concurența loială și condiții de concurență echitabile pentru lucrători și întreprinderi, este necesar să se facă progrese spre un control inteligent al aplicării și să se acorde tot sprijinul posibil pentru introducerea și utilizarea deplină a sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc. În acest scop, autoritățile de control trebuie să

beneficieze de acces în timp real la registrele electronice naționale, utilizând totodată la maximum Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU).

Amendamentul 16

Propunere de directivă Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Normele privind detașarea lucrătorilor aplicabile activităților de transport rutier ar trebui să fie echilibrate, simple și să implice o sarcină administrativă redusă pentru statele membre și întreprinderile de transport. Aceste norme nu ar trebui să urmărească descurajarea operațiunilor în afara țării în care își are sediul întreprinderea.

Amendamentul 17

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări

(9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat ***insecuritate juridică, denaturarea concurenței în sectorul transportului și*** sarcini administrative ridicate pentru operatorii

transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă.

nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă *și asupra competitivității companiilor de transport. Cerințele administrative și măsurile de control trebuie armonizate pentru a se evita ca operatorii de transport să se confrunte cu întârzieri inutile sau arbitrare.*

¹⁵ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

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

¹⁵ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

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

Amendamentul 18

Propunere de directivă Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Schimbul de date și de informații, cooperarea administrativă și asistența reciprocă între statele membre ar trebui să aibă loc prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), al cărui temel juridic este Regulamentul (UE) nr. 1024/2012, pentru a se asigura respectarea deplină a normelor. De asemenea, IMI ar trebui să fie utilizat pentru transmiterea și actualizarea

declarațiilor referitoare la detașări între operatorii de transport și autoritățile competente din statele membre de destinație. Pentru atingerea acestui ultim obiectiv, ar fi necesar să se creeze în cadrul sistemului IMI o interfață paralelă, publică, la care să aibă acces operatorii de transport.

Amendamentul 19

Propunere de directivă Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) Toți actorii implicați în lanțul de livrare de bunuri ar trebui să-și asume partea lor de responsabilitate pentru încălcarea normelor prevăzute în prezenta directivă. Este vorba de cazul în care actorul are cunoștință de încălcări sau, având în vedere toate circumstanțele relevante, ar trebui să aibă cunoștință de acestea.

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) Pentru a asigura aplicarea corectă a măsurilor de control pentru detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, astfel cum sunt definite în Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE, ar trebui consolidate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii pentru a combate fraudele legate de detașarea conducătorilor auto.

Amendamentul 21

**Propunere de directivă
Considerentul 9 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9d) Contractanții ar trebui să fie încurajați să dea dovadă de responsabilitate socială în acțiunile lor, colaborând cu operatori de transport care respectă normele prevăzute de prezenta directivă. Pentru ca acești operatori de transport să poată fi identificați mai ușor de către contractanți, Comisia ar trebui să evalueze instrumentele și bunele practici existente care promovează un comportament responsabil din punct de vedere social al tuturor actorilor implicați în lanțul de livrare a bunurilor.

Amendamentul 22

**Propunere de directivă
Considerentul 9 e (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9e) Nerespectarea normelor privind crearea unei companii de transport internațional rutier creează divergențe pe piața internă și contribuie la dezvoltarea unei concurențe neloiale între companii. În consecință, condițiile privind crearea companiilor de transport internațional ar trebui să fie înălsprite și să devină mai ușor de controlat, în special în scopul de a combate crearea unor companii de tip „cutie poștală”.

Amendamentul 23

**Propunere de directivă
Considerentul 10 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Având în vedere lipsa de conducători auto din Europa, condițiile de muncă ar trebui să fie îmbunătățite semnificativ pentru a spori atractivitatea profesiei.

Amendamentul 24

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.

Amendamentul

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.
Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor, prevăzute de Directiva 96/71/CE, precum și cele referitoare la punerea în aplicare a acestora, prevăzute de Directiva 2014/67/UE, ar trebui să se aplice sectorului transportului rutier în conformitate cu termenii prezentei directive.

Amendamentul 25

Propunere de directivă Considerentul 12

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. ***Această legătură suficientă există în cazul operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentul nr. 1072/2009 și în Regulamentul nr. 1073/2009, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE ar trebui să se aplice în cazul cabotajului.***

Amendamentul 26

**Propunere de directivă
Considerentul 12 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Amendamentul 27

**Propunere de directivă
Considerentul 12 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Amendamentul 28

**Propunere de directivă
Considerentul 12 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12c) În cazul în care conducătorul auto este angajat în cadrul unei operațiuni de transport combinat, natura serviciului furnizat în timpul segmentului rutier inițial sau final este strâns legată de statul membru de stabilire cu condiția ca segmentul rutier propriu-zis să reprezinte o operațiune de transport bilateral. Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când operațiunea de transport pe segmentul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru gazdă sau ca o operațiune de transport internațional non-bilateral și, prin urmare, ar trebui să se aplice normele referitoare la detașare într-un astfel de caz.

Amendamentul 29

**Propunere de directivă
Considerentul 12 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12d) Întrucât nu există o legătură suficientă între un conducător auto și teritoriul unui stat membru de tranzit, operațiunile de tranzit nu ar trebui considerate ca fiind situații de detașare. De asemenea, ar trebui să se clarifice faptul că o operațiune de transport nu este reclasificată dacă pasagerii coboară din autobuz în timpul unei opriri din motive de igienă.

Justificare

De asemenea, ar trebui să fie evident faptul că, atunci când există un grup de turiști, aceștia pot să se oprească pentru a vizita obiective turistice și acest lucru nu modifică clasificarea.

Amendamentul 30

Propunere de directivă Considerentul 12 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12e) Transportul rutier este un sector foarte mobil și este necesară o abordare comună a anumitor aspecte legate de remunerare în acest sector. Întreprinderile de transport au nevoie de securitate juridică cu privire la normele și cerințele pe care trebuie să le respecte. Aceste norme și cerințe ar trebui să fie clare, inteligibile și ușor accesibile pentru întreprinderile de transport și ar trebui să permită verificări eficiente. Este important ca noile norme să nu introducă sarcini administrative inutile și să țină seama în mod corespunzător de interesele IMM-urilor.

Amendamentul 31

Propunere de directivă Considerentul 12 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Amendamentul 32

Propunere de directivă Considerentul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului

rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital.

rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital. ***Pentru a reduce la minimum nivelul de complexitate al obligațiilor prevăzute în prezenta directivă și în Directiva 96/71/CE, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a impune operatorilor de transport rutier numai cerințele administrative specificate în prezenta directivă, care au fost adaptate sectorului transportului rutier.***

Amendamentul 33

Propunere de directivă Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Pentru a reduce la minimum sarcinile administrative și de gestionare a documentelor care îi revin conducătorului auto, operatorii de transport furnizează, la cererea autorităților competente din statul membru de stabilire al operatorului, toate documentele necesare, astfel cum se prevede la capitolul III din Directiva 2014/67/UE privind asistența reciprocă și cooperarea între statele membre.

Amendamentul 34

Propunere de directivă Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Pentru a facilita punerea în aplicare, executarea și controlul respectării prezentei directive, în statele membre ar trebui să se utilizeze Sistemul de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 pentru schimbul de informații consolidat între autoritățile regionale și cele locale la nivel transfrontalier. De asemenea, extinderea caracteristicilor

IMI pentru a include prezentarea și transmiterea declarațiilor simple ar putea constitui un avantaj.

Amendamentul 35

**Propunere de directivă
Considerentul 13 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13c) Pentru a reduce sarcina administrativă a operatorilor de transport, care adesea sunt întreprinderi mici și mijlocii, ar fi oportun să se simplifice procesul de transmitere a declarațiilor privind detașarea de către operatorii de transport prin formulare standardizate, cu unele elemente predefinite traduse în toate limbile oficiale ale Uniunii.

Amendamentul 36

**Propunere de directivă
Considerentul 13 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13d) Punerea în aplicare și executarea generală a normelor privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier ar putea avea un impact asupra structurii industriei transportului rutier de mărfuri din Uniune. Prin urmare, statele membre și Comisia ar trebui să monitorizeze îndeaproape impactul acestui proces.

Amendamentul 37

**Propunere de directivă
Considerentul 13 e (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13e) Controlul aplicării ar trebui să se concentreze asupra inspecțiilor la sediile

întreprinderilor. Controalele în trafic nu ar trebui excluse, dar ar trebui să fie efectuate în mod nediscriminatoriu și să vizeze numai scrisorile de trăsură sau versiunile lor electronice, confirmările privind preînregistrarea și atestarea privind întoarcerea în țara în care își are sediul operatorul sau în care își are reședința conducătorul auto. Controalele în trafic ar trebui să verifice în primul rând datele tahografelor care sunt importante pentru a determina activitatea unui conducător auto și a vehiculului în cursul unei perioade de patru săptămâni consecutive și acoperirea geografică a acestei activități. Înregistrarea codului de țară poate fi de ajutor.

Amendamentul 38

**Propunere de directivă
Considerentul 13 f (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13f) Impactul aplicării și controlului respectării normelor privind detașarea lucrătorilor asupra sectorului transportului rutier ar trebui evaluat în mod repetat de către Comisie și raportat Parlamentului și Consiliului și ar trebui să se prezinte propuneri pentru simplificarea lor în continuare și pentru reducerea sarcinii administrative.

Amendamentul 39

**Propunere de directivă
Considerentul 13 g (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13g) Recunoscându-se necesitatea unui tratament specific pentru sectorul transporturilor, mișcarea constituind esența activității șoferilor, aplicarea Directivei 96/71/CE în sectorul

transportului rutier ar trebui să aibă loc la aceeași dată cu cea a intrării în vigoare a modificării Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.

Amendamentul 40

Propunere de directivă Considerentul 13 h (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13h) Pentru a adapta anexele la prezenta directivă la evoluția celor mai bune practici, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea acestor anexe. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.*

Amendamentul 41

Propunere de directivă Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Schimbul de informații efectuat în contextul cooperării administrative eficiente și al asistenței reciproce între statele membre ar trebui să respecte normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/679.

Amendamentul 42

Propunere de directivă Considerentul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Normele pentru garantarea unor bune condiții sociale pe întreaga piață europeană a transportului rutier de mărfuri ar trebui respectate de toți partenerii din lanțul de aprovizionare. Pentru a crea o piață internă europeană sustenabilă din punct de vedere economic și social, ar trebui instituit și pus în aplicare un lanț al responsabilității care să acopere toți actorii din lanțul logistic. Asigurarea transparenței și a responsabilității și creșterea egalității sociale și economice vor mări atractivitatea profesiei de conducător auto și vor promova o concurență sănătoasă.

Amendamentul 43

Propunere de directivă Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a Directiva 2006/22/CE Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub

Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub

incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE.;

incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și, **în cazul controalelor la sediu**, a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE. **Statele membre organizează controale în trafic privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE numai după introducerea unei tehnologii care să permită efectuarea de controale eficiente. Până atunci, aceste controale sunt efectuate exclusiv la sediile întreprinderilor de transport.**

Amendamentul 44

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 2 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât să fie verificate cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE. **În urma controalelor în trafic și atunci când conducătorul auto nu este în măsură să prezinte unul sau mai multe dintre documentele necesare, conducătorii auto sunt autorizați să își continue operațiunea de transport, iar operatorul de transport din statul membru de stabilire este obligat să prezinte documentele solicitate prin intermediul autorităților competente.**

Amendamentul 45

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c

Directiva 2006/22/CE

Articolul 2 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 46

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 a (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 5

Textul în vigoare

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, controale concertate în trafic asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.

Amendamentul

(3a) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, controale concertate în trafic **și la sediile întreprinderilor** asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al **Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014**. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. **Rezultatele de sinteză ale controalelor concertate se publică în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.**

Amendamentul 47

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 2006/22/CE

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 48

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 7 – alineatul 1 – litera b

Textul în vigoare

(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85;

Amendamentul

(4a) La articolul 7 alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu **articolul 17** din Regulamentul **(CE) nr. 561/2006;**”;

Amendamentul 49

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera -a (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul în vigoare

Amendamentul

(-a) La articolul 8 alineatul (1), partea

1. Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 și cu articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7 alineatul (2):

introdusivă se înlocuiește cu următorul text:

1. Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu **articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul 40 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014** fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7.

Amendamentul 50

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) la cererea **motivată** a unui stat membru în cazuri individuale.

Amendamentul

(b) la cererea **specifică** a unui stat membru în cazuri individuale, **cu condiția ca informațiile necesare să nu fie disponibile prin consultarea directă a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.**

Amendamentul 51

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

1a. Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul 1 litera (b) din prezentul articol în termen de **25 de zile lucrătoare** de la primirea cererii, în cazurile în care se impune o examinare detaliată sau care presupun controale la sediile întreprinderilor în cauză. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile

Amendamentul

1a. Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul (1) litera (b) din prezentul articol în termen de **10 zile lucrătoare** de la primirea cererii. În cazurile **justificate corespunzător**, în care se impune o examinare detaliată sau care presupun controale la sediile întreprinderilor în cauză, **termenul este de 20 de zile lucrătoare**. Statele membre pot

urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

Amendamentul 52

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 53

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

În cazul în care este dificil sau imposibil să se răspundă unei cereri de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru **solicitat** informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **cinci** zile lucrătoare, **justificând și explicând în mod corespunzător în ce constă dificultatea sau imposibilitatea de a furniza informațiile respective**. Statele membre în

cauză poartă un dialog în vederea găsirii unei soluții pentru orice dificultăți apărute.

Amendamentul 54

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care ia cunoștință de o problemă persistentă legată de schimbul de informații sau de un refuz permanent de a oferi informații, Comisia poate lua toate măsurile necesare în vederea remedierii situației, inclusiv, după caz, poate deschide o anchetă și, în cele din urmă, poate aplica sancțiuni statului membru respectiv.

Amendamentul 55

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 2

Textul în vigoare

Amendamentul

2. Statele membre depun eforturi pentru înființarea unor sisteme pentru schimbul electronic de informații. Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), o metodologie comună pentru schimbul efectiv de informații.

(ba) La articolul 8, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

2. Prin derogare de la articolul 21 din Directiva 2014/67/UE, schimbul de informații între autoritățile competente ale statelor membre prevăzut la alineatele (1) și (1a) din prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012. Autoritățile competente ale statelor membre au acces direct în timp real la datele din registrele electronice naționale prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier

(ERRU), în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Amendamentul 56

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera bb (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 2 a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) *La articolul 8 se adaugă următorul alineat (2a):*

2a. *Comisia dezvoltă o aplicație electronică comună pentru toate statele membre ale UE, care le va oferi inspectorilor acces direct în timp real la ERRU și IMI în timpul controalelor în trafic și la sediile întreprinderilor până în 2020. Această aplicație va fi dezvoltată prin intermediul unui proiect-pilot.*

Amendamentul 57

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Comisia **este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a**, acte **delegate ce stabilesc** o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor, care ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor, precum și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele.

articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

Amendamentul 58

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul în vigoare

3. În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85.

Amendamentul

(ba) La alineatul (3), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

3. În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014.

Amendamentul 59

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În scopul definirii orientărilor cu privire la aprecierea gravității încălcărilor **Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85**, Comisia **poate, dacă este cazul**, în conformitate cu **procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), să adapteze anexa III** în vederea stabilirii orientărilor cu privire la o scară comună a încălcărilor, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora.

Amendamentul

În scopul definirii orientărilor cu privire la aprecierea gravității încălcărilor **Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014**, Comisia este **împuternicită să adopte acte delegate**, în conformitate cu **articolul 15a de modificare a anexei III**, în vederea stabilirii orientărilor cu privire la o scară comună a încălcărilor, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora.

Amendamentul 60

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Categoria pentru cele mai grave abateri ar trebui să le includă pe cele în care nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 sau ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 creează un risc ridicat de deces sau vătămare corporală gravă.

Amendamentul

Categoria pentru cele mai grave abateri ar trebui să le includă pe cele în care nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 creează un risc ridicat de deces sau vătămare corporală gravă.

Amendamentul 61

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera c (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc **și din registrele naționale ale întreprinderilor și activităților de transport** trebuie să fie accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză, **cel puțin prin intermediul unei aplicații electronice comune pentru toate statele membre ale UE, care permite accesul direct și în timp real la ERRU.**

Amendamentul 62

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera c (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, la **cerere sau acordând acces direct**, tuturor autorităților competente din alte state

Amendamentul

5. Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, **acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile**

membre, *respectând termenele prevăzute la articolul 8.*

menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, tuturor autorităților competente din alte state membre (AM 228, 229, 230, 231). În această privință, schimbul de informații și de date privind operatorii de transport, încălcările și clasificările în funcție de gradul de risc se axează pe interconectarea asigurată de ERRU între diferitele registre naționale ale statelor membre și se realizează prin intermediul acestora.

Amendamentul 63

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2006/22/CE

Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

3. Comisia **este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 15a, care stabilesc** o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, **ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul** perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul **și nu poate desfășura activități cu acel vehicul.**

Amendamentul 64

Propunere de directivă

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

Directiva 2006/22/CE

Articolul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică **dispozițiile articolelor 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.**

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

3. **Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.**

Amendamentul 65

Propunere de directivă

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

Directiva 2006/22/CE

Articolul 13 – litera b

Textul în vigoare

(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 între autoritățile de control;

Amendamentul 66

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 b (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 14

Textul în vigoare

(8a) Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

1. Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. **Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.**

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

Amendamentul

(8a) La articolul 13, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a **Regulamentului (CE) nr. 561/2006** între autoritățile de control;

Articolul 14

Negocieri cu țări terțe

O dată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, **Comunitatea** deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul **16 alineatul (2)** din Regulamentul (**CEE**) nr. **3820/85**.”

Amendamentul 67

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 c (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 15

Textul în vigoare

Modificările anexelor necesare pentru adaptarea acestora la evoluția celor mai bune practici se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2).

Amendamentul 68

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 d (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 15a (nou)

(8b) Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 14

Negocieri cu țări terțe

O dată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, **Uniunea** deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul **17** din Regulamentul (**CE**) nr. **561/2006**.

Amendamentul

(8c) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15a în ceea ce privește modificarea anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare la evoluțiile în materie de bune practici.

(8d) Se introduce următorul text la articolul 15a:

Articolul 15a

Exercitarea delegării de competențe

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.**
- 2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de 5 ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**
- 3. Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.**
- 4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.**
- 5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan**

Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 69

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera a (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 1

Textul în vigoare

(1) perioada de conducere zilnică și săptămânală, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul **15 alineatul (7)** din Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimare;

Amendamentul 70

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 - litera -aa (nouă)

PE632.810v01-00

36/59

DT\1173344RO.docx

Textul în vigoare

(2) pentru perioada menționată în Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 articolul 15 alineatul (7), toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3 (categoriile N3 și M3 fiind definite în anexa II partea A la Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora)^{1a};

^{1a} JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/28/CE a Comisiei (JO L 65, 7.3.2006, p. 27).

Amendamentul

(-aa) în partea A, punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„(2) pentru perioada menționată în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 articolul 36 alineatele (1) și (2), toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N₃ sau 105 km/h pentru vehiculele din categoria M₃ (categoriile N₃ și M₃ fiind definite în Directiva 2007/46/CE^{1a});

1a Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru)”;

Amendamentul 71

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera -ab (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 4

Textul în vigoare

(4) funcționarea corectă a aparatului de

Amendamentul

(-ab) în partea A, punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

(4) funcționarea corectă a aparatului de

înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparatului și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85;

înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparatului și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 **alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;**

Amendamentul 72

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(6) timpul de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE, **cu condiția ca tehnologia să permită realizarea unor controale eficiente.**

Amendamentul 73

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea B – paragraful 2

Textul în vigoare

În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, transportatorii de mărfuri sau subcontractorii, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport sunt conforme cu Regulamentele (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85.

Amendamentul

(ba) în partea B, paragraful (2) se înlocuiește cu următorul text:

În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, transportatorii de mărfuri sau subcontractorii, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport sunt conforme cu **Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014.**

Amendamentul 74

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

1a. Aceste norme specifice se aplică conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite într-un stat membru care aplică una dintre măsurile transnaționale menționate la articolul 1 alineatul (3) literele (a) și (b) din Directiva 96/71/CE.

2. Statele membre nu aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE în cazul conducătorilor auto din sectorul transportului rutier angajați de către întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (3) literele (a) și (b) din directiva menționată, atunci când desfășoară operațiuni de transport internațional astfel cum sunt definite de Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009, dacă perioada de detașare pe teritoriul lor pentru a desfășura aceste operațiuni este mai mică sau egală cu 56 de ore timp de conducere în cursul unei perioade de o lună calendaristică.

2a. În cazul în care perioada de detașare este mai mare decât cea menționată la alineatul anterior, statele membre aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE pentru întreaga perioadă a detașării pe teritoriul lor din cursul perioadei de o lună calendaristică la care se face referire la primul paragraf, **cu**

excepția perioadei de detașare excluse la alineatul anterior.

.

,

,

2b. Un conducător auto angajat în transportul internațional ocazional sau regulat de persoane, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când:

- îmbarcă pasageri în statul membru de stabilire și îi debarcă într-un alt stat membru sau într-o țară terță; ori**
- îmbarcă pasageri într-un stat membru sau într-o țară terță și îi debarcă în statul membru de stabilire; ori**
- îmbarcă și debarcă pasageri în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.**

Exceptarea se aplică, de asemenea, dacă o operațiune de transport bilateral începând din statul membru de stabilire este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire.

2c. Un conducător auto care efectuează operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și 1073/2009, este considerat ca fiind detașat în temeiul Directivei 96/71/CE.

2d. În pofida articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat pe teritoriul unui stat membru pe care îl tranzitează fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca

pasageri.

2e. În cazul în care conducătorul auto efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE, conducătorul auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE dacă segmentul rutier, luat separat, constă în operațiuni de transport bilateral astfel cum sunt definite la alineatul (2).

2f. Statele membre nu aplică o parte din articolul 3 alineatul (1a) [referitor la durata pe termen lung a detașării] din Directiva 96/71/CE [astfel cum a fost modificată de Directiva (UE) 2018/957] la transportul rutier.

2g. Statele membre nu aplică o parte din articolul 2.8 [privind convențiile colective] în ceea ce privește aplicarea convențiilor colective sau a sentințelor arbitrale care sunt general aplicabile tuturor întreprinderilor similare din zona geografică [astfel cum a fost modificată de Directiva (UE) 2018/957] la transportul rutier.

2h. Întreprinderile de transport stabilite într-o țară terță nu se pot bucura de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru.

Statele membre pun în aplicare măsuri echivalente cu cele prevăzute de Directiva 96/71/CE și prezenta directivă [XX/XX] (lex specialis) în acordurile lor bilaterale cu țări terțe atunci când acordă acces pe piața UE întreprinderilor de transport rutier stabilite în astfel de țări terțe. Statele membre depun, de asemenea, eforturi pentru a pune în aplicare astfel de măsuri echivalente în contextul acordurilor multilaterale cu țări terțe. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile relevante din acordurile lor bilaterale și multilaterale cu țările terțe.

Pentru a asigura un control adecvat al acestor măsuri echivalente privind detașarea de către operatori din țări terțe, statele membre se asigură că normele revizuite din Regulamentul (UE) XXX/XXX în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografului [Regulamentul de modificare a Regulamentului nr. 165/2014] sunt puse în aplicare în cadrul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR).

Amendamentul 75

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 76

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 77

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 78
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 79
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 80
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. *Statele* membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control:
4. **Prin derogare de la articolul 9 din Directiva 2014/67/UE, statele** membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control:

Amendamentul 81

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a **trimite autorităților naționale competente ale statului în care este detașat un conducător auto** o declarație **și orice actualizare a acesteia**, **în format electronic, prin Sistemul de informare al pieței interne, instituit în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1024/2012**, cel târziu la data începerii detașării, în una dintre limbile oficiale ale **Uniunii Europene**, care conține numai următoarele informații:

Amendamentul 82

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) identitatea operatorului de transport rutier;

Amendamentul

(i) identitatea operatorului de transport rutier **după codul său intracomunitar de identificare fiscală sau numărul licenței comunitare**;

Amendamentul 83

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(iii) **informații privind conducătorul auto detașat, incluzând următoarele elemente: identitatea, țara de rezidență, țara de plată a contribuțiilor sociale**,

numărul de securitate socială și numărul permisului de conducere;

Amendamentul 84

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iv

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(iv) *data preconizată de începere, durata estimată și data preconizată de încheiere a detașării și legislația aplicabilă contractului de muncă;*

Amendamentul 85

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

(iva) *pentru operatorii de transport rutier de mărfuri: identitatea și datele de contact ale destinatarilor, cu condiția ca operatorul de transport să nu utilizeze e-CMR;*

Amendamentul

Amendamentul 86

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul via (nou)

Textul propus de Comisie

(via) *pentru operatorii de transport rutier de mărfuri: adresele de încărcare și descărcare, cu condiția ca operatorul de transport să nu utilizeze e-CMR;*

Amendamentul

Amendamentul 87

Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) obligația **operatorului de transport rutier** de a **se asigura că conducătorul auto are** la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a declarației și dovezi ale operațiunii de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 **sau, în ceea ce privește transportul de pasageri, dovezile menționate la articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009** al Parlamentului European și al Consiliului.

Justificare

Aceste dispoziții se referă numai la transportul de marfă și prevăd mai multe tipuri de dovezi disponibile numai pentru transportul de marfă (de exemplu, e-CMR). Astfel, transportul de călători se află într-o situație dificilă pentru a demonstra conformitatea cu cerințele privind detașarea sau cu derogările de la acestea.

Amendamentul 88

Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) obligația **operatorului de transport rutier** de a **se asigura că conducătorul auto are** la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci

rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;

când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;

Amendamentul 89

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) În cursul controalelor în trafic menționate în prezentul articol la literele (b) și (c), conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi documentele solicitate;

Amendamentul 90

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera cb

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(cb) obligația operatorului de transport rutier de a trimite, prin interfața publică IMI, după terminarea perioadei de detașare [...] copii ale documentelor menționate la literele (b) și (c), la cererea autorităților din statul membru **în care este detașat un conducător auto, precum și documente privind remunerația conducătorilor auto detașați aferente perioadei de detașare și contractul de muncă al acestora sau un document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului^{1a}, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată.**

Operatorul de transport rutier furnizează documentația solicitată utilizând interfața publică IMI în termen de 2 luni de la data solicitării.

În cazul în care operatorul de transport rutier nu furnizează toate documentele solicitate prin intermediul interfeței publice IMI în termenul stabilit, autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea pot, în conformitate cu articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67, să solicite asistență din partea autorităților competente din statul membru de stabilire al operatorului. În cazul în care o astfel de solicitare se face prin intermediul IMI, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului au acces la declarația de detașare și la alte informații relevante prezentate de operator prin intermediul interfeței publice IMI.

Autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului se asigură că documentele solicitate de autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea sunt furnizate prin intermediul IMI în termen de 25 de zile lucrătoare de la data solicitării.

^{1a} Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

Amendamentul 91
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a contractului de muncă sau a unui document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva

Amendamentul

eliminat

91/533/CEE a Consiliului²⁰, tradus în una dintre limbile oficiale ale statului membru gazdă sau în limba engleză;

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

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

Amendamentul 92
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 93
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 94
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. *Informațiile din declarații sunt salvate în baza de date a IMI în scopul efectuării de controale, pe o perioadă de 18 luni, și sunt accesibile direct și în timp real tuturor autorităților competente din alte state membre desemnate în conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/67/UE, cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr 1071/2009 și cu articolul 7 din Directiva 2006/22/CE.*

Autoritatea națională competentă poate permite partenerilor sociali, în conformitate cu legislația și practicile naționale, accesul la informații, cu condiția ca informațiile:

- să fie legate de detașarea pe teritoriul statului membru vizat;

- să fie utilizate în scopul aplicării normelor privind detașarea; și

- prelucrarea datelor să respecte Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.

Amendamentul 95
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5b. *Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a elabora formulare standardizate în toate limbile oficiale ale Uniunii, folosite pentru a depune*

declarațiile prin interfața publică IMI, pentru a preciza funcționalitățile declarației în IMI și modalitățile de prezentare în declarație a informațiilor menționate la literele (i) - (via) de la alineatul (4) litera (a) și pentru a garanta că aceste informații din declarații sunt traduse automat în limba unui stat membru gazdă. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 2a alineatul (2).

Amendamentul 96

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5c. Statele membre evită întârzierile inutile în aplicarea măsurilor de control care pot afecta durata și datele preconizate pentru detașare.

Amendamentul 97

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 5 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5d. Autoritățile competente din statele membre cooperează strâns și își oferă asistență reciprocă și toate informațiile relevante, în condițiile prevăzute în Directiva 2014/67/UE și în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Amendamentul 98

Propunere de directivă Articolul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2a

1. Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

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

Amendamentul 99

**Propunere de directivă
Articolul 2 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2b

Răspundere

Statele membre prevăd sancțiuni împotriva expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la articolul 2 din prezenta directivă, în cazul în care aceștia știu, sau ar trebui să știe, ținând cont de toate circumstanțele relevante, că serviciile de transport pe care le contractează încalcă prezenta directivă.

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

Amendamentul 100

Propunere de directivă Articolul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2c

Clauză de revizuire privind platforma europeană de întreprinderi de încredere

Comisia evaluează instrumentele existente și cele mai bune practici care promovează comportamentul responsabil din punct de vedere social al tuturor actorilor implicați în lanțul de livrare a bunurilor și elaborează o propunere legislativă privind crearea unei platforme europene a încrederii, dacă este cazul, în termen de 2 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul 101

Propunere de directivă Articolul 2 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2d

Asigurarea „inteligentă” a respectării normelor

1. Fără a se aduce atingere directivei 2014/67/UE și pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute la articolul 2 al prezentei directive, statele membre se asigură că se aplică o strategie națională coerentă de asigurare a respectării normelor pe teritoriul lor. Această strategie 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.

2. Fiecare stat membru se asigură că, atunci când este cazul, controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE includ controlul detașării și că aceste controale sunt desfășurate fără discriminare, în special fără discriminare pe baza numerelor de înmatriculare ale vehiculelor utilizate în cursul detașării.

3. Statele membre vizează acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând riscuri mai mari de a încălca dispozițiile aplicabile lor, prevăzute la articolul 2 din prezenta directivă. În acest scop, în cadrul sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului și extins în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, statele membre tratează riscul de producere a unor astfel de încălcări ca pe un risc de sine stătător.

4. În sensul alineatului (3), statele membre au acces la informațiile relevante și datele înregistrate, prelucrate sau stocate de tahograful inteligent menționat în capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, la cele din declarațiile de detașare menționate la articolul 2 alineatul (4) din prezenta directivă 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).

5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate 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, după caz, 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, după caz, durata maximă de păstrare a datelor, diferențiate, după caz, în funcție de tipul datelor.

6. Toate datele cu caracter personal menționate în 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 astfel de informații nu mai sunt necesare pentru scopurile respective, acestea se distrug.

7. Statele membre întreprind, cel puțin de trei ori pe an, controale concertate în trafic privind detașările, 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 detașării ale două sau ale mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Statele membre fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

Rezultatele de sinteză ale controalelor concertate se publică în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.

Amendamentul 102

Propunere de directivă Articolul 2 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2e

***Modificarea Regulamentului (UE)
nr. 1024/2012***

***În anexa la Regulamentul (UE)
nr. 1024/2012 se adaugă următoarele
puncte:***

***8. Directiva 2006/22/CE a
Parlamentului European și a Consiliului
din 15 martie 2006 privind condițiile
minime pentru punerea în aplicare a
Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și
(UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15
a Parlamentului European și a
Consiliului în ceea ce privește legislația
socială referitoare la activitățile de
transport rutier și de abrogare a Directivei
88/599/CEE a Consiliului. Articolul 8***

***9. Directiva Parlamentului European
și a Consiliului de modificare a Directivei
2006/22/CE în ceea ce privește cerințele
de control și de stabilire a unor norme
specifice cu privire la Directiva 96/71/CE
și la Directiva 2014/67/UE privind
detașarea conducătorilor auto în sectorul
transportului rutier: articolul 2 alineatul
(5).***

Amendamentul 103

Propunere de directivă Articolul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3

1. Comisia evaluează punerea în

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

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

Raportarea și reexaminarea

1. Statele membre prezintă anual Comisiei un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la punerea în aplicare a asigurării „inteligente” a respectării normelor menționate la articolul 2d și la eventualele dificultăți întâmpinate în aplicarea acesteia.

Pentru a permite evaluarea eficacității informațiilor de punere în aplicare, raportul include informații cu privire la eficacitatea:

- tahografului inteligent, menționat în capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

- utilizării IMI, menționate la articolul 2 alineatele (5a) și (5b) din prezenta directivă;

- utilizării documentelor electronice de transport, precum scrisori electronice de trăsură în temeiul Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (eCMR);

- schimbului de informații dintre autoritățile competente prin intermediul ERRU și al IMI, precum și informații privind eficacitatea accesului direct și în timp real al autorităților la ERRU și la IMI prin intermediul aplicației UE în timpul controalelor rutiere, astfel cum se menționează la articolele 8 și 9 din Directiva 2006/22/CE; și

- implementării programului de formare menit să ajute conducătorii auto și toți actorii implicați în procedură, inclusiv întreprinderi, administrații, inspectori, să se adapteze la noile norme și cerințe care îi afectează.

2. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să specifice formatul și să stabilească orientări pentru rapoartele menționate la alineatul (1).

Actele de punere în aplicare respective pot include norme care impun statelor

membre să furnizeze Comisiei date privind fluxurile de trafic și date privind statele membre de înmatriculare a vehiculelor colectate prin sisteme de taxare rutieră în statele membre, în cazul în care aceste date există, în scopul evaluării eficienței punerii în aplicare a prezentei directive.

Actele de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 2a alineatul (2).

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

3. *Cel târziu la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește eficacitatea aplicării, inclusiv o analiză cost-beneficiu a utilizării senzorilor de greutate în vederea înregistrării automate a punctelor de încărcare/descărcare. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă. Raportul se publică.*

Amendamentul 104

Propunere de directivă
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3a

În vederea respectării dispozițiilor prezentei directive, Comisia și statele membre trebuie să stabilească un program complet și cuprinzător de formare și de adaptare la noile norme și cerințe prevăzute atât pentru conducătorii auto, cât și pentru toți actorii din cadrul procedurii, întreprinderi, administrații, inspectorii.

Amendamentul 105

Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare **în vederea respectării** prezentei directive **până la 30 iulie 2020**. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Amendamentul 106

Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Dată fiind natura sa foarte mobilă, recunoscută, sectorul transporturilor este scutit de măsurile care decurg din actul de modificare a Directivei 96/71/CE până la momentul în care devine aplicabilă prezenta directivă.

Amendamentul 107

Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Sectorul transporturilor este scutit de măsurile care decurg din actul legislativ de modificare a Directivei 96/71/CE până la data intrării în vigoare a cerințelor de punere în aplicare din prezenta directivă care stabilesc norme specifice cu privire la transport.