



2017/0123(COD)

30.4.2018

AVIZ

al Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale

destinat Comisiei pentru transport și turism

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

Raportoare pentru aviz: Verónica Lope Fontagné

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Introducere

La 31 mai 2017, Comisia a prezentat o propunere de regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

Obiectivul urmărit de Comisie prin această propunere este să sprijine buna funcționare a pieței unice a transportului rutier, eficacitatea și competitivitatea acesteia, deoarece, potrivit evaluării ex post realizate pentru perioada 2014-2015, acest obiectiv era îndeplinit doar parțial. Această evaluare a stabilit că principalele dificultăți au fost legate de aspectele deficitare ale normelor și de asigurarea aplicării acestora.

Poziția raportoarei

Raportoarea este de acord cu obiectivele fundamentale ale propunerii Comisiei, dar consideră că aprobarea unora dintre măsurile preconizate ar face dificilă implementarea practică a acestora pentru sectorul transportului rutier, putând crea bariere administrative prea mari pentru întreprinderi, în special pentru IMM-uri, ceea ce în cele din urmă ar pune în pericol buna funcționare a pieței interne.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că Comisia și-a prezentat propunerea împreună cu propunerea de directivă privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și cu propunerea de directivă privind perioadele de conducere, deducându-se că acestea trebuie să fie analizate în comun.

Raportoarea consideră că aceste propuneri ar trebui să aducă un echilibru între buna funcționare a pieței interne și asigurarea unor norme și a unor condiții de lucru corespunzătoare.

Un prim pas către realizarea acestui obiectiv trebuie să fie combaterea muncii ilegale în sectorul transporturilor, în special a așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală” și a falșilor lucrători independenți.

Este important să se respecte libertatea de stabilire și libera prestare a serviciilor, principiile fundamentale ale dreptului UE, stabilite la articolul 49 și, respectiv, articolul 56 din TFUE. Cu toate acestea, așa cum menționează Comisia, este necesar să se garanteze că operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru au o prezență reală și continuă în acel stat membru și își desfășoară activitatea din locul respectiv.

Trebuie intensificate controalele și trebuie aplicate sancțiuni efective, proporționale și disuasive întreprinderilor care nu respectă în mod voit normele naționale și comunitare. Acest comportament, deși este minoritar și nu poate fi extrapolat la restul sectorului, înseamnă concurență neloială, denaturarea funcționării pieței interne și nu garantează condiții de muncă adecvate pentru lucrătorii săi.

Transportul rutier în UE asigură 5 milioane de locuri de muncă directe și reprezintă aproximativ 2 % din PIB-ul comunitar. Cu toate acestea, UE se confruntă cu o penurie de conducători auto

profesioniști. Prin urmare, având în vedere că o încetinire a sectorului transporturilor ar însemna paralizarea economiei, UE trebuie să adopte măsuri capabile să atragă tinerii către acest sector și să păstreze profesioniștii existenți.

Raportoarea susține că trebuie să fie clare cerințele necesare pentru respectarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, precum și că acestea trebuie să fie adecvate caracterului activității și dimensiunii întreprinderilor, fără a deveni bariere administrative excesive.

În acest sens și având în vedere faptul că punerea în aplicare parțială a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 în cazul vehiculelor utilitare ușoare va crește costurile de exploatare între 4 și 10 %, ținând cont că aceste vehicule reprezintă doar 0,11 % din traficul internațional (exprimat în tone-km), este considerată disproporționată propunerea de a elimina complet derogarea existentă, menționată la articolul 1 alineatul (4) litera (a), fără a dispune de datele care demonstrează necesitatea sa.

Având în vedere caracterul mobil al profesiei de transportator, precum și dificultățile reale în anticiparea duratei necesare pentru furnizarea serviciilor internaționale, raportoarea își exprimă îndoiala cu privire la implicațiile reale din punct de vedere administrativ ale includerii detașării lucrătorilor ca criteriu pentru evaluarea bunei reputații.

În ceea ce privește cabotajul, raportoarea susține importanța unei mai mari flexibilități, precum și aplicarea unor norme mai clare, mai simple și a căror respectare să poată fi ușor de controlat. Totuși, posibilitatea ca aceste activități să poată fi incluse, începând din prima zi, în domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transporturilor împiedică aplicarea normelor și va scumpi, de asemenea, exporturile, afectând rentabilitatea transportului internațional și, prin urmare, piața internă și piața forței de muncă.

AMENDAMENTE

Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de

Amendamentul

(2) Până în prezent, cu excepția cazului în care legislația națională prevede dispoziții diferite, normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de

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

transport rutier numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită. Numărul acestor întreprinderi active în domeniul operațiunilor de transport **cunoaște o creștere, și aceasta în principal** la nivel național, **din cauza prevalenței vehiculelor utilitare ușoare în orașe și pe rutele scurte**. În consecință, o serie de state membre au decis să aplice normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și acestei categorii de întreprinderi. Pentru a se asigura un nivel minim de profesionalism în sectorul transportatorilor, **pentru a preveni utilizarea unor lacune și pentru a crea condiții de concurență mai echitabile pe piața internă fără a impune sarcini administrative și financiare inutile asupra întreprinderilor de transport, în special a IMM-urilor, cerințele pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier ar trebui să se aplice în mod egal întreprinderilor care utilizează autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone implicate în operațiuni de cabotaj și transport internațional.**

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) În prezent, statele membre au dreptul de a impune ca accesul la ocupația de operator de transport rutier să depindă de respectarea unor cerințe suplimentare față de cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. ***Această posibilitate nu s-a dovedit a fi necesară pentru a răspunde unor nevoi imperioase și a condus la existența unor discrepanțe în ceea ce privește accesul. Prin urmare, ea ar trebui eliminată.***

Amendamentul

(3) În prezent, statele membre au dreptul de a impune ca accesul la ocupația de operator de transport rutier să depindă de respectarea unor cerințe suplimentare față de cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Deși activitatea transportului rutier în Uniune asigură 5 milioane de locuri de muncă directe și reprezintă aproape 2 % din PIB-ul comunitar, Uniunea se confruntă cu o penurie de conducători auto profesioniști, în special în rândul tinerilor și al femeilor. Pentru a facilita accesul tinerilor și al femeilor la profesie și a spori atractivitatea profesiei pentru aceștia și, de asemenea, pentru a menține persoanele care în prezent lucrează în acest sector (în special în cazul IMM-urilor), munca ilegală și falsele activități independente ar trebui reduse, iar procedurile administrative existente ar trebui să devină mai flexibile, astfel încât să nu constituie o sarcină excesivă pentru întreprinderile mai mici sau pentru lucrătorii independenți. Evaluarea Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 a arătat că sarcinile administrative și de

reglementare inutile apasă atât asupra instituțiilor publice, cât și asupra întreprinderilor de transport. Este nevoie să se clarifice normele și să se simplifice și mai mult procedurile administrative pentru ca sectorul transportului să fie competitiv și eficient și pentru a îmbunătăți asigurarea respectării normelor și procedurilor. De asemenea, trebuie susținute și implementate în continuare evoluțiile tehnologice.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(4) Este necesar să se garanteze că operatorii de transport rutier stabiliți într-un stat membru au o prezență reală și continuă în acel stat membru și își desfășoară activitatea din locul respectiv. ***Libertatea de stabilire este o piatră de temelie a pieței interne. Cu toate acestea, existența societăților de tip „cutie poștală” și falsele activități independente în sectorul transporturilor au determinat proliferarea practicilor ilicite, care subminează imaginea sectorului, deoarece reduc ilegal costurile cu forța de muncă și nu asigură menținerea standardelor de muncă.*** Prin urmare, și în virtutea experienței anterioare, este necesar să se clarifice dispozițiile ***Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 privind condițiile referitoare la cerința privind sediul, în ceea ce privește*** existența unui sediu real și stabil, ***și să se asigure și să se monitorizeze punerea în aplicare a acestora, intensificând controalele și punând astfel capăt practicii ilegale a așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală” și falselor activități independente. De asemenea, este necesar să se promoveze cooperarea consolidată, controalele comune, stabilirea unor obiective mai ambițioase și***

Amendamentul 6

Propunere de regulament

Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier de mărfuri, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

Amendamentul

(6) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil condițiile de concurență loială pe piața transportului rutier de mărfuri, încălcările grave ale normelor fiscale naționale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații **și ar trebui, de asemenea, să facă obiectul unor sancțiuni proporționale cu încălcarea constatată, care să aibă un efect de descurajare.**

Amendamentul 7

Propunere de regulament

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

Amendamentul

(7) Având în vedere potențialul lor de a afecta în mod considerabil piața transportului rutier de mărfuri, precum și protecția socială a lucrătorilor, încălcările grave ale normelor Uniunii privind detașarea lucrătorilor, **cabotajul** și legislația aplicabilă obligațiilor contractuale ar trebui adăugate în categoria elementelor relevante pentru evaluarea bunei reputații.

Amendamentul 8

Propunere de regulament

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piață, încălcările normelor Uniunii **în** acest domeniu ar trebui să fie luate în considerare pentru evaluarea bunei reputații a managerilor de transport și a întreprinderilor de transport. Competențele acordate Comisiei pentru a defini gradul de gravitate a încălcărilor ar trebui clarificate în consecință.

Amendamentul

(8) Având în vedere importanța asigurării unei concurențe loiale pe piață, încălcările normelor Uniunii **relevante pentru** acest domeniu **și pentru lucrătorii în cauză** ar trebui să fie luate în considerare pentru evaluarea bunei reputații a managerilor de transport și a întreprinderilor de transport. Competențele acordate Comisiei pentru a defini gradul de gravitate a încălcărilor ar trebui clarificate în consecință.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(10) Întreprinderile care desfășoară activități de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau utilizând combinații de vehicule care nu depășesc această limită **implicate în transportul internațional** ar trebui să aibă un nivel **suficient** de capacitate financiară, pentru a garanta că au mijloacele necesare desfășurării de operațiuni în mod stabil și pe termen lung, **și ar trebui să dispună de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini obligațiile legate de salariile și contribuțiile sociale ale angajaților**. Cu toate acestea, dat fiind că operațiunile respective sunt, în general, de dimensiuni limitate, cerințele aferente ar trebui să fie mai puțin stricte decât cele aplicabile operatorilor care utilizează vehicule sau combinații de vehicule peste această limită **și nu ar trebui să reprezinte o povară inutilă pentru întreprinderile mai mici sau pentru liber-profesioniști**.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(11) Informațiile privind operatorii de transport conținute de registrele electronice naționale ar trebui să fie **actualizate în permanență**, pentru a **le** permite autorităților naționale însărcinate cu asigurarea aplicării normelor relevante să aibă o imagine de ansamblu suficientă asupra operatorilor care fac obiectul investigațiilor. În mod special, informațiile privind numărul de înmatriculare al vehiculelor aflate la dispoziția operatorilor, numărul angajaților acestora, categoria de risc, precum și informațiile financiare de bază referitoare la aceștia ar trebui să permită asigurarea mai eficientă a aplicării la nivel național și transfrontalier a dispozițiilor Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. **În plus, registrele electronice naționale ar trebui să fie interoperabile, iar datele incluse în acestea ar trebui să fie direct accesibile pentru funcționarii responsabili cu punerea în aplicare din toate statele membre care efectuează controale în trafic.** Normele privind registrul electronic național ar trebui, prin urmare, să fie modificate în consecință.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(13) **Principalul scop al operațiunilor de cabotaj este de a evita cursele cu un vehicul gol la întoarcerea în țara de stabilire, ceea ce reduce consumul de combustibil și emisiile, îmbunătățește rentabilitatea întreprinderilor și deci piața internă și piața muncii.** Normele privind

de liberalizare atins până în prezent.

transportul național efectuat cu titlu temporar de către transportatori care nu sunt rezidenți într-un stat membru gazdă („cabotaj”) ar trebui să fie clare, simple **pentru transportatori** și ușor de pus în aplicare. **Respectivele norme ar trebui să fie conforme cu legislația aplicabilă, menținând totodată** nivelul de liberalizare atins până în prezent, **fără să submineze principiul de bază al libertății de a presta servicii pe piața internă și protecția lucrătorilor detașați. Pentru a garanta caracterul temporar și pentru a evita orice abuz sau posibilă denaturare a pieței, precum și pericolul cabotajului sistematic cauzat de așa-numitele societăți de tip „cutie poștală” sau de conducători auto nomazi, normele Uniunii stabilite în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a} pentru sectorul transportului rutier se aplică operațiunilor de cabotaj din prima zi.**

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(14) În acest scop, dar și pentru a facilita controalele și a elimina incertitudinea, limitarea numărului de operațiuni de cabotaj ulterioare unui transport internațional **nu** ar trebui **să fie restricționată o perioadă de 48 de ore.**

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) După încheierea operațiunilor de cabotaj, întreprinderilor de transport rutier nu ar trebui să li se permită să efectueze în statul membru gazdă, timp de șapte zile, alte operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul respectivei combinații.

Amendamentul 14

**Propunere de regulament
Considerentul 14 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Eficacitatea ecologică a transportului rutier reprezintă un aspect foarte relevant pentru îndeplinirea obiectivelor strategiei Europa 2020. În 2012, aproape un sfert din vehiculele de transport din Uniune au circulat fără încărcătură, în multe cazuri, ca urmare a restricțiilor asupra operațiunilor de cabotaj.

Amendamentul 15

**Propunere de regulament
Considerentul 14 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14c) Considerentul 17 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prevede în mod explicit că Directiva 96/71/CE se aplică întreprinderilor de transport care efectuează operațiuni de cabotaj. Întrucât cabotajul implică o participare directă la piața transportului din statul membru gazdă, doar astfel se poate obține un mediu concurențial echitabil.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(15) ***Punerea în aplicare eficace și eficientă a normelor reprezintă o condiție prealabilă pentru o concurență loială în cadrul pieței interne și pentru a se asigura protecția drepturilor lucrătorilor. Digitalizarea în continuare a asigurării respectării normelor este esențială pentru a elibera capacitatea de asigurare a respectării, a reduce sarcinile administrative inutile și a viza mai bine operatorii de transport cu grad ridicat de risc. Sunt necesare actualizarea rapidă și utilizarea tahografelor inteligente și a documentelor de transport electronice (e-CMR).*** Mijloacele prin care operatorii de transport rutier pot face dovada respectării normelor privind operațiunile de cabotaj ar trebui să fie clarificate. Utilizarea și transmiterea de informații electronice privind transportul ar trebui să fie recunoscute drept astfel de mijloace, fapt care ar urma să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea acestora de către autoritățile competente. Formatul utilizat în acest scop ar trebui să asigure fiabilitatea și autenticitatea. Având în vedere utilizarea tot mai intensă a schimbului electronic eficient de informații în domeniul transportului și al logisticii, este important să se asigure coerența cadrelor de reglementare și a dispozițiilor care vizează simplificarea procedurilor administrative.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

(15a) Continuarea procesului de digitalizare a instrumentelor de asigurare a respectării legislației este o condiție prealabilă pentru buna funcționare a pieței interne, reducerea sarcinilor administrative inutile și aplicarea eficientă și eficace a normelor din sectorul rutier.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) litera (a) se **elimină**;

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

„(a) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații cuplate de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și care desfășoară exclusiv operațiuni de transport național;”

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 1 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

„6. Articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și articolele 4, 6, 8, 9, 14, 19 și 21 nu se aplică întreprinderilor care desfășoară ocupația de operator de transport rutier

de marfă utilizând numai autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone.

Cu toate acestea, statele membre au posibilitatea:

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

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

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) La articolul 3, alineatul (2) se elimină.

eliminat

Amendamentul 21

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

„(a) să aibă un sediu **adecvat, proporțional cu activitățile întreprinderii**, în incinta căruia își păstrează principalele documente de lucru **sau asigură accesul la acestea, pe suport de hârtie sau în format electronic**, în special documentele comerciale, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, **documentele**

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

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

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) se introduce următoarea literă:

„(aa) să dispună de spații de parcare proporționale cu activitatea desfășurată și cu dimensiunea propriilor parcuri auto;”

Amendamentul 23

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) se adaugă următorul alineat:

„1a. Evaluarea sediului efectiv și stabil al unei întreprinderi este întotdeauna o evaluare individuală și generală, în cadrul căreia se ține cont de toți factorii relevanți.”

Amendamentul 24

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 3 – litera b – punctul xiii (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xiii) cabotajul.

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 6 – alineatul 2a – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să ***fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile*** financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000

În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să ***poată în orice moment să facă față obligațiilor sale*** financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000

EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat. Întreprinderile care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule **a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone** sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.”;

EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat **care depășește 3,5 tone**. Întreprinderile care desfășoară ocupația de operator de transport rutier de marfă utilizând numai autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital propriu în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În plus, întreprinderile demonstrează că dispun de mijloace financiare proporționale cel puțin cu salariul pe o lună pentru fiecare lucrător mobil angajat.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să-și demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul

2. Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să-și demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, **o poliță de asigurare**, un document eliberat de o instituție financiară

la credit în numele întreprinderii sau alt document obligatoriu care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.”;

care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau alt document obligatoriu care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.”;

Amendamentul 29

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 8 – alineatul 5

Textul în vigoare

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

Amendamentul

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

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

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera -a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) La alineatul (1), al doilea paragraf se elimină.

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul -i (nou)

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-i) se introduce următoarea literă:
„(aa) Pentru o punere în aplicare la nivel transfrontalier mai eficace, datele conținute în registrele electronice naționale sunt deplin accesibile în timp real autorităților competente din alte state membre.”;

Amendamentul 33

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera c

Textul în vigoare

Amendamentul

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

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

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

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11 – litera a – subpunctul -ib (nou)

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-ib) se introduce următoarea literă:

(ca) numele întreprinderilor de transport rutier gestionate anterior de managerii de transport;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) numărul de angajați;

(h) numărul de angajați, **identitatea acestora, țara lor de reședință, legislația muncii aplicabilă contractului de muncă, țara în care se plătesc contribuțiile sociale și identificadorul lor de securitate socială;**

Amendamentul 36

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 2 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru o punere în aplicare la nivel transfrontalier mai eficace, datele conținute în registrele electronice naționale sunt accesibile în timp real autorităților competente din toate statele membre.

Amendamentul 37

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 16 – alineatul 5

Textul în vigoare

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

Amendamentul

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

„5. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca registrele electronice naționale să fie interconectate și interoperabile în întreaga Uniune, precum și conectate la portalul menționat în Regulamentul (UE) nr. 165/2014, în așa fel încât datele menționate la alineatul (2) să poată fi accesate în mod direct de toate autoritățile competente și de organismele de control din toate statele membre.”

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Pentru a facilita cooperarea între administrații și schimbul de bune practici în domeniul controalelor, statele membre colaborează cu platforma împotriva muncii nedecarate și cu Autoritatea Europeană în domeniul Muncii.

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009

Articolul 18 – alineatul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. Statele membre efectuează în mai multe țări controale ale societăților de transport conexe (societăți-mamă filiale) pentru a identifica încălcări disproporționate în ceea ce privește transferul de profit sau subfacturarea.

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 1 – paragraful 1a

Textul propus de Comisie

Transportul de containere goale sau de paleți neîncărcați este considerat transport de mărfuri contra cost în numele unui terț **ori de câte ori face obiectul unui contract de transport.**

Amendamentul

Transportul de containere goale sau de paleți neîncărcați **nu** este considerat transport de mărfuri **internațional** contra cost în numele unui terț **în sensul capitolului III.**

Amendamentul 42

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) La articolul 1 alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„Prezentul regulament se aplică, de asemenea, transportului rutier de mărfuri de sosire sau de plecare reprezentând segmentul inițial și/sau final al unei operațiuni de transport combinat, prevăzute în Directiva 92/106/CEE a Consiliului.”

Amendamentul 43

Propunere de regulament

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

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 2

Textul în vigoare

Amendamentul

2. În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Prezentul regulament nu se aplică acelei secțiuni a deplasării care se efectuează pe teritoriul

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

„2. În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. **Totuși, această deplasare în tranzit este exclusă din domeniul de aplicare al Directivei privind**

statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.

detașarea lucrătorilor. Prezentul regulament nu se aplică acelei secțiuni a deplasării care se efectuează pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.”

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 c (nou)

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – alineatul 5 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1c) La articolul 1 alineatul (5), litera (c) se elimină.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6. „operațiuni de cabotaj” înseamnă transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, care implică transportul de la preluarea mărfurilor de la **unul sau de la mai multe puncte** de încărcare până la livrarea lor la **unul sau la mai multe puncte** de livrare, **după cum se specifică în scrisoarea de trăsură**.”

6. „operațiuni de cabotaj” înseamnă transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, care implică transportul de la preluarea mărfurilor de la **un punct** de încărcare până la livrarea lor la **un punct** de livrare;”.

Amendamentul 46

Propunere de regulament

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

Textul în vigoare

Transportul internațional se efectuează în baza deținerii unei licențe comunitare, care este însoțită, în cazul în care conducătorul auto este cetățean al unei țări terțe, de un atestat de conducător auto.

Amendamentul

(2a) La articolul 3, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

Transportul internațional se efectuează în baza deținerii **unui tahograf inteligent, astfel cum se prevede în capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a}**, a unei licențe comunitare, care este însoțită, în cazul în care conducătorul auto este cetățean al unei țări terțe, de un atestat de conducător auto.

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

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera a
Regulamentul (CE) nr. 1072/2009
Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Odată livrate mărfurile transportate în cursul unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță într-un stat membru gazdă, operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la

Amendamentul

2. Odată livrate mărfurile transportate în cursul unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță într-un stat membru gazdă, operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la

alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiasi vehicul, operațiuni de cabotaj în statul membru gazdă **sau în state membre învecinate**. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare are loc în termen de **5 zile** de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.”;

alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiasi vehicul, operațiuni de cabotaj în statul membru gazdă. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare are loc în termen de **48 de ore** de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.

Operațiunile de cabotaj permise în temeiul primului paragraf au un caracter temporar, iar munca conducătorului auto care efectuează respectivele operațiuni este organizată în așa fel încât conducătorul auto să se poată odihni la domiciliu sau într-un alt loc ales de el în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) Se introduce următorul alineat:

„2a. Întreprinderile de transport rutier nu sunt autorizate să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul respectivei combinații în statul membru gazdă timp de șapte zile de la încheierea operațiunii de cabotaj.”

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5 – litera ab (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 2b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) Se introduce următorul alineat:

„2b. Efectuarea acestor operațiuni are ca scop întoarcerea în statul membru de stabilire al întreprinderii.”

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

„Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent.”;

Amendamentul

*Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional **autentic precedent și privind fiecare dintre operațiunile de cabotaj consecutive desfășurate cu o scrisoare de trăsură. Scrisorile de trăsură sunt disponibile în vehicul pentru a fi prezentate în timpul unui control rutier.***

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 4a

Textul propus de Comisie

4a. Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere, în cursul controlului în trafic. Ele pot fi prezentate sau transmise

Amendamentul

4a. Fiecare scrisoare de trăsură conține numerele de înmatriculare ale autovehiculului și remorcii folosite. Scrisoarea de trăsură poate fi prezentată în format electronic, utilizându-se un

electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi e-CMR*. **În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate furniza dovezile menționate la alineatul (3).**

* Scrisoare electronică de trăsură în temeiul „Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele.”.

format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi **scrisoarea de trăsură electronică (e-CMR). Autoritățile competente din statul membru care găzduiește operațiunea de cabotaj poate solicita verificarea datelor legate de tahograf în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Documentele și înregistrările se păstrează și se pun la dispoziție în conformitate cu Directiva privind detașarea conducătorilor auto.**

* Scrisoare electronică de trăsură în temeiul „Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele.”.

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 8 – alineatul 4b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) se introduce următorul alineat:

„4b. Pentru a monitoriza efectiv respectarea prezentului regulament, întreprinderile de transport rutier informează în scris, printr-o declarație, autoritățile competente naționale relevante ale statului membru care găzduiește activitatea de cabotaj, cel târziu la începutul operațiunii de cabotaj și în limba oficială a statului membru gazdă sau, dacă există mai multe limbi oficiale, în cel puțin una dintre ele, sau într-o altă limbă acceptată de statul membru gazdă, informațiile relevante necesare pentru a permite un control eficace al operațiunilor de cabotaj, inclusiv cel puțin următoarele:

(a) identitatea expeditorului;

(b) durata estimată a operațiunii de cabotaj;

(c) următoarele date referitoare la fiecare conducător auto: numele, statul membru de reședință, statul membru în care este înregistrat contractul de muncă, statul membru în care se plătesc contribuțiile la asigurările sociale și numărul asigurării sociale sau numărul național de asigurare.”

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 9 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) La articolul 9 alineatul (1), se adaugă următoarea literă:

„(ea) aplicarea normelor care derivă din 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^{1a},”

^{1a} COM(2017)0278.

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Fiecare stat membru organizează controale astfel încât, începând cu 1 ianuarie 2020, în fiecare an calendaristic să

1. **Fiecare stat membru este responsabil de aplicarea pe teritoriul său a unei politici eficiente de asigurare a**

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

respectării. În cadrul respectivei politici, fiecare stat membru organizează controale astfel încât, începând cu 1 ianuarie 2020, în fiecare an calendaristic să fie controlate cel puțin 4 % din totalul operațiunilor de cabotaj efectuate pe teritoriul lor. Statele membre măresc procentajul la cel puțin 6 % începând cu 1 ianuarie 2022. Baza de calcul pentru stabilirea procentajului este reprezentată de totalul activităților de cabotaj dintr-un stat membru exprimate în tone-kilometri în anul t-2, conform datelor raportate de Eurostat.

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 10a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statele membre întreprind, cel puțin de **trei** ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

Amendamentul

3. Statele membre întreprind, cel puțin de **șase** ori pe an, controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. **Controalele pot coincide cu controalele efectuate în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/22/CE.** Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul transportului rutier a două sau a mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**** fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)
Regulamentul (CE) nr. 1072/2009
Articolul 10 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Se introduce următorul articol 10b:

„Articolul 10b

Pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, statele membre se asigură că pe teritoriul lor este aplicată o strategie națională coerentă de asigurare a respectării. Această strategie se axează pe întreprinderile cu un grad de risc ridicat, menționate la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, și sunt utilizate informațiile și datele înregistrate, prelucrate sau stocate pe o perioadă de 56 de zile de tahografele inteligente. Tahografele inteligente sunt introduse în mod obligatoriu pe toate vehiculele implicate în transportul internațional și cabotaj până cel târziu la data de 2 ianuarie 2020.

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

Amendamentul 57

Propunere de regulament
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8
Regulamentul (CE) nr. 1072/2009
Articolul 14 a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 10

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009

Articolul 17 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 10

Regulamentul 1072/2009/CE

Articolul 17 – alineatul 3b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Până la, cel târziu, data de 31 ianuarie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de societăți de transport care au filiale în alte state membre, numărul de societăți de transport care au fost verificate pentru încălcări privind subcontractarea și/sau

transferul disproporționat al profitului.

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile din sector	
Referințe	COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD)	
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 15.6.2017	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	EMPL 15.6.2017	
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Verónica Lope Fontagné 3.10.2017	
Examinare în comisie	23.1.2018	26.2.2018
Data adoptării	25.4.2018	
Rezultatul votului final	+: 31 –: 19 0: 3	
Membri titulari prezenți la votul final	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Membri supleanți prezenți la votul final	Georges Bach, Heinz K. Becker, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Helga Stevens, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

31	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Elena Gentile, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

19	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Heinz K. Becker, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Romana Tomc

3	0
ECR	Helga Stevens
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
S&D	Maria Grapini

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri