



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 23.5.2007
COM (2007) 263 final

2007/0098 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru a
exercita ocupația de operator de transport rutier**

(prezentată de Comisie)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Motivare și obiective

Directiva 96/26/CE privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și cele patru regulamente¹ privind accesul pe piața transportului, precum și dereglementarea prețurilor transportului rutier internațional intervenită înainte cu câțiva ani, au stabilit condițiile funcționării pieței interne a transportului rutier.

Cerințele comune stabilite de directivă pentru obținerea accesului la ocupație au asigurat un nivel minim de calitate a transportului rutier, în timp ce deschiderea pieței, organizată prin regulamentele menționate anterior, a dus la creșterea concurenței. Rezultatele de ansamblu ale acestui cadru legislativ se regăsesc în faptul că, în prezent, companiile de transport rutier oferă tarife mai avantajoase, servicii diversificate și își adaptează mai bine prestațiile la cerințele clienților care caută promptitudine.

Cu toate acestea, experiența dobândită arată că anumite măsuri ale acestui cadru sunt aplicate în mod greșit sau inegal, deoarece sunt ambigue, incomplete sau neadaptate la evoluția sectorului. Este cazul directivei privind accesul la ocupație aplicabilă tuturor operatorilor de transport rutier, fie că este vorba de meșteșugari, de întreprinderi mici și mijlocii sau de întreprinderi mari. Disparitățile aplicării acesteia periclitează existența unei concurențe loiale. Întreprinderile continuă să fie supuse unei supravegheri și unor controale inegale în funcție de statul membru, cu niveluri foarte diferite de calificare profesională și de soliditate financiară, ceea ce nu permite fructificarea tuturor avantajelor pieței interne a transportului rutier.

Propunerea de regulament vizează înlocuirea directivei menționate anterior, în scopul remedierii acestor puncte slabe.

1.2. Problema abordată

Directiva 96/26/CE stabilește condițiile privind buna reputație, capacitatea financiară și capacitatea profesională pe care întreprinderile trebuie cel puțin să le îndeplinească pentru a fi autorizate să exercite ocupația de operator de transport rutier, și anume să transporte marfă sau călători la nivel național sau internațional. Aceste condiții constituie singurele cerințe comune impuse întreprinderilor pentru a fi autorizate să-și exercite activitățile, în special pe piața comunitară a transporturilor rutiere. De altfel, directiva instituie o procedură de recunoaștere reciprocă a anumitor documente necesare obținerii acestor autorizații.

În cadrul programului său legislativ pentru 2006², Comisia își anunțase intenția de a analiza în detaliu normele care decurg din respectiva directivă, în scopul de a asigura, după caz, o aplicare mai uniformă, simplă, controlabilă și eficientă a acestora. Această analiză s-a bazat pe o amplă consultare a părților interesate și pe un studiu de impact și indică faptul că statele membre s-au confruntat cu dificultăți în transpunerea directivei în cauză, care a fost pusă în aplicare în moduri foarte disparate. Ca exemplu, ratele de reușită la examenele de

¹ Regulamentul (CEE) nr. 881/92, Regulamentul (CEE) nr. 3118/93, Regulamentul (CEE) nr. 684/92 și Regulamentul (CE) nr. 12/98.

² Referință 2006/TREN/01

recunoaștere a competenței profesionale variază de la un stat membru la altul, de la 10% la peste 90%. Acest lucru creează mai multe inconveniente, printre care:

- riscul unei concurențe denaturate între, pe de o parte, operatorii de transport care dispun de un sediu real, accesibil autorităților care verifică respectarea de către aceștia a standardelor minime de acces la ocupație și, pe de altă parte, întreprinderile denumite „cutii poștale”, care se pot sustrage de la această supraveghere;
- o anumită opacitate a pieței cauzată de diferențele existente între standardele minime de capacitate financiară și de capacitate profesională și consecințele acestora, contractele care se succed; clienților transportului rutier nu li se oferă nicio garanție cu privire la calitatea oferită de întreprinderi;
- persistența unor întreprinderi neglijente, caracterizate printr-un nivel scăzut de capacitate profesională și capacitate financiară, ceea ce implică riscuri pentru siguranța rutieră și compromite eficiența socioeconomică a transportului rutier (întreprinderi mai calificate nu pot face față acestui tip de concurență);
- o monitorizare neuniformă și necoordonată între autoritățile naționale cărora le revine responsabilitatea de a retrage autorizațiile întreprinderilor care comit infracțiuni care sunt în măsură să le afecteze buna reputație. Această lipsă de coordonare generează costuri administrative inutile și compromite credibilitatea și caracterul disuasiv al măsurii de retragere a licențelor.

1.3. Concordanța cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea de regulament va contribui la realizarea obiectivelor Strategiei de la Lisabona. Într-adevăr, acesta va crea condiții de concurență mai corecte în cadrul sectorului și va introduce o transparență sporită în relația cu clienții transportului rutier. Într-un cuvânt, va contribui la crearea unor servicii de transport mai eficiente și de mai bună calitate. Luând în considerare rolul esențial al transportului rutier în cadrul sistemelor de producție și de distribuție din industrie, regulamentul în cauză va consolida competitivitatea Uniunii.

Noul regulament va contribui în mod indirect la îmbunătățirea siguranței rutiere, printr-o monitorizare mai strictă a întreprinderilor neglijente, care sunt mai predispuse la accidente decât altele. Acesta va determina îmbunătățirea condițiilor de muncă ale angajaților din sectorul rutier prin creșterea nivelului de calificare profesională, punând, de asemenea, bazele consolidării independenței anumitor meșteșugari în raport cu clienții lor și protejării acestora împotriva practicilor de angajare cu contracte deghizate.

În sfârșit, propunerea în cauză ilustrează angajamentul Comisiei de a simplifica conținutul *acquis*-ului și de a-l actualiza. Aceasta se înscrie în cadrul programului „o mai bună reglementare” pentru actualizarea și simplificarea *acquis*-ului comunitar. Simplificarea legislativă a fost realizată prin sporirea clarității juridice, prin dispoziții care pot fi controlate mai bine și care permit o aplicare efectivă și printr-o mai multă coerență de ansamblu cu dispozițiile regulamentelor privind accesul la piața transporturilor³. Aceasta conferă, de asemenea, statelor membre posibilitatea de a reduce anumite sarcini administrative inutile asociate controalelor.

³ A se vedea mai sus

Modernizarea normelor privind accesul la ocupația de operatori de transport rutier, în special prin introducerea registrelor electronice, se înscrie, de altfel, printre măsurile imediate care trebuie luate în cadrul „Programului de acțiune pentru reducerea sarcinilor administrative în Uniunea Europeană”, propus de Comisie la 24 ianuarie 2007⁴. În concluziile sale din 8-9 martie, Consiliul European invită Parlamentul și Consiliul să acorde o prioritate deosebită acestor măsuri imediate și, prin urmare, analizării și adoptării prezentei propuneri.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI STUDIUL DE IMPACT

2.1. Consultarea părților interesate

Prezenta propunere este rezultatul unei consultări publice destinate obținerii unui număr cât mai mare de comentarii din partea părților interesate. Respectiva consultare, organizată în același timp cu cea realizată în scopul reformării paralele a patru regulamente privind accesul la piață, s-a desfășurat sub forma unui chestionar publicat pe internet și transmis prin e-mail tuturor organizațiilor reprezentative din sectorul rutier.

Comisia a primit 67 de contribuții scrise din partea autorităților naționale, a organizațiilor naționale și europene care îi reprezintă pe operatorii de transport rutier de marfă și de călători, pe clienții acestora și diverse alte sectoare economice. La 7 noiembrie 2006, Comisia a organizat o audiere a părților interesate care răspunseseră în scris la consultarea publică sau care, între timp, își exprimaseră interesul în acest sens. La audierea în cauză au participat 42 de delegații care reprezentau industria și 37 de observatori reprezentanți ai administrațiilor naționale.

Opinia generală a părților interesate este că ar trebui să existe un nivel sporit de uniformizare, o mai bună aplicare și un control mai eficient în ceea ce privește condițiile care trebuie îndeplinite pentru a obține autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier. Cu excepția operatorilor de transport de călători, care consideră că ar fi utilă stabilirea unui nivel mai ridicat al standardelor impuse, părțile interesate recomandă ca măsură prioritară armonizarea normelor naționale actuale. Acestea încurajează în general:

- îmbunătățirea supravegherii și monitorizării prin controale orientate spre întreprinderile care prezintă riscuri (în locul unor controale sistematice mai frecvente), printr-un schimb de informații operațional între autoritățile diferitelor state membre cărora le revine responsabilitatea supravegherii comportamentului corect al întreprinderilor și prin recurgerea la registre electronice care ar reduce costurile administrative;
- introducerea unor dispoziții comune care să asigure o stabilire efectivă și stabilă a întreprinderilor astfel încât să fie reduse denaturările concurenței de către companiile așa-numite „cutii poștale”;
- armonizarea indicatorilor utilizați pentru a măsura capacitatea financiară a unei întreprinderi și nivelul examenelor de atestare a capacității profesionale;

⁴ COM (2007) 23 final

- garantarea faptului că persoana titulară a unui certificat de capacitate profesională coordonează într-adevăr activitățile de transport și nu este o acoperire pentru a obține o autorizație.

Toate observațiile formulate în timpul acestui proces au fost luate în considerare. Mai multe dintre acestea au permis îmbunătățirea propunerii anexate și studiul de impact. Comisia a extins, astfel, gama de opinii care trebuia evaluată pentru a evidenția diferitele puncte de vedere exprimate. De asemenea, Comisia nu a adoptat ideea înlocuirii condiției de capacitate financiară printr-o asigurare obligatorie de răspundere profesională, întrucât mai multe părți interesate nu au considerat ideea suficient de solidă.

Sinteza răspunsurilor primite în urma consultării publice, textul răspunsurilor individuale, precum și raportul audierii din 7 noiembrie 2006 sunt disponibile la adresa de internet: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Obținerea și utilizarea expertizei

În cadrul consultării publice lansate, Comisia s-a bazat pe expertiza independentă furnizată de profesorul Brian Bayliss. Acesta a fost copreședinte, în 1994, al unui comitet de anchetă care, redactase, la acea vreme, un raport complet cu privire la stadiul de realizare a pieței interne a transportului rutier de marfă și la pașii care rămâneau de parcurs la momentul respectiv.

2.3. Studiu de impact

Studiul de impact efectuat în vederea pregătirii prezentei propuneri a abordat aspectul global al reformării normelor privind accesul la ocupație și accesul la piață, ținând seama de legăturile strânse și de interpenetrarea dintre acestea. Acest studiu are drept puncte de pornire analize realizate în 2004, 2005 și 2006. S-a încercat în mod special includerea reacțiilor părților interesate în domeniul de analiză a studiului și adaptarea propunerii anexate la concluziile acestuia.

Au fost evaluate cinci opțiuni politice:

- (1) Opțiunea „nicio schimbare” nu ar aduce nicio modificare legislației rutiere actuale. Problemele menționate la începutul prezentului document ar persista, s-ar agrava chiar, pe măsură ce accesul la cabotaj ar deveni liber pentru toate statele membre.
- (2) Opțiunea „simplificare tehnică și nelegislativă” ar implica compilarea și codificarea celor cinci acte legislative ale CE în trei instrumente legislative și ar oferi statelor membre și industriei orientări neobligatorii din punct de vedere juridic pentru punerea în aplicare a acestora. Această opțiune ar fi ușor de pus în aplicare, dar prezintă puține șanse de a reduce diferențele dintre normele naționale, care reprezintă, de fapt, problemele principale identificate ca punct de pornire.
- (3) Opțiunea „armonizare” ar transforma directiva actuală și cele patru regulamente în trei regulamente, în scopul de a armoniza într-o mai mare măsură accesul la ocupație, de a spori claritatea juridică în materie de cabotaj și de asigura o aplicare îmbunătățită a acestuia. Această opțiune ar contribui la crearea unor condiții de concurență loială, ar îmbunătăți gradul de respectare a normelor din domeniul transportului rutier, în special în materie de siguranță și ar determina creșterea nivelului profesional mediu al sectorului.

- (4) Opțiunea „standarde superioare de calitate” ar determina introducerea progresivă a unor exigențe sporite în materie de capacitate financiară și obligativitatea unei formări continue a gestionarilor responsabili de transport în cadrul întreprinderilor. Pe termen scurt, această opțiune ar îngreuna proporțional intrarea pe piață a întreprinderilor mici. Pe termen lung, ar încuraja dezvoltarea unor operatori mai eficienți, ceea ce ar reprezenta un avantaj pentru întreaga societate.
- (5) Opțiunea „liberalizare” ar determina creșterea concurenței în domeniul cabotajului și liberalizarea serviciilor regulate internaționale de transport cu autocarul. Această opțiune ar determina reducerea anumitor prețuri la transport, fără a îmbunătăți, însă, eficacitatea socioeconomică a transportului rutier, în lipsa unei armonizări prealabile mai accentuate, în special în materie fiscală și socială. În anumite țări, această opțiune ar implica riscul pierderii de locuri de muncă. În orice caz, având în vedere amploarea probabilă a impactului pe care această opțiune l-ar genera, s-ar impune realizarea unei analize mai aprofundate, iar opțiunea în cauză ar înceta să mai facă parte din cadrul de simplificare în care se înscrie prezenta propunere.

În lumina acestor rezultate, prezenta propunere ilustrează opțiunea nr. 3, denumită „armonizare”. La prezenta propunere se adaugă sinteza studiului de impact și raportul complet al acestuia. Conform studiului de impact, propunerea de regulament, împreună cu cele două propuneri de regulament privind accesul la piață, elaborate în paralel, ar reduce cazurile de denaturare a concurenței, ar îmbunătăți nivelul de respectare a normelor sociale și de siguranță rutieră de către operatorii de transport și le-ar conferi statelor membre posibilitatea unei reduceri de aproximativ 190 de milioane euro/an a costurilor administrative⁵.

3. ELEMENTE JURIDICE

3.1. Sinteza măsurilor propuse

Propunerea de regulament stabilește condițiile care trebuie îndeplinite de toate întreprinderile pentru a obține autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier. Aceasta clarifică și completează dispozițiile legislative în vigoare, în scopul de a spori coerența de ansamblu și de a garanta aplicarea eficientă și omogenă a acestora. Propunerea introduce:

- răspunderea gestionarului responsabil de transport care împrumută unei întreprinderi certificatul său de capacitate profesională pentru ca aceasta să obțină o autorizație și definirea mai strictă a relațiilor acestuia în cadrul întreprinderii;
- criterii care trebuie respectate pentru ca o întreprindere să fie stabilită în mod stabil și efectiv într-un stat membru și care să permită o monitorizare corectă a comportamentului acesteia de către autoritatea națională care i-a acordat autorizația de exercitare a ocupației;
- indicatori financiari comparabili pentru măsurarea capacității financiare a unei întreprinderi, o formare minimă obligatorie de 140 de ore înaintea examenului de atestare a capacității profesionale care trebuie susținut de toți candidații și acreditarea centrelor de formare și a centrelor de examene;

⁵ Total UE-27

- obligația autorităților care constată că operatorul de transport nu mai îndeplinește condițiile de bună reputație, capacitate financiară sau competență profesională de a-l avertiza și, în cazul în care acesta nu și-a reglementat situația într-un anumit timp, de a-i aplica sancțiuni administrative care pot varia de la retragerea autorizației până la descalficarea gestionarului responsabil de transport al respectivului operator;
- recunoașterea între state membre a cazurilor de încălcare a normelor CE în domeniul transportului rutier. Această recunoaștere reciprocă va servi la înregistrarea, indiferent de statul în care sunt comise, a infracțiunilor grave și repetitive care, după depășirea unui anumit prag, pot să afecteze buna reputație a unui operator de transport și îl facă pasibil de aplicarea sancțiunilor enumerate mai sus;
- registre electronice interconectate între toate statele membre, pentru reducerea costurilor administrative aferente monitorizării și supravegherii întreprinderilor și pentru facilitarea schimbului de informații între state membre;
- suprimarea progresivă a anumitor regimuri derogatorii care se nu acordă în mod uniform întreprinderilor, întrucât sunt administrate după bunul plac al statelor membre. Aceste regimuri și-au pierdut rațiunea de a exista și denaturează concurența, în detrimentul mării majorități a întreprinderilor care nu beneficiază de derogările prevăzute de acestea.

3.2. Temei juridic

Propunerea de regulament de abrogare a Directivei 96/26/CE are la bază articolul 71 din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

3.3. Principiul subsidiarității

În esență, prezenta propunere vizează armonizarea normelor naționale impuse întreprinderilor în vederea obținerii accesului la ocupația de operator de transport și sporirea în consecință a eficienței pieței interne. Statele membre nu pot realiza singure această armonizare. În plus, propunerea vizează o îmbunătățire a schimbului de informații între autoritățile statelor membre care verifică respectarea normelor privind accesul la ocupație. Statele membre pot realiza acest lucru numai prin repartizarea sarcinii și la nivel bilateral. Se impune, așadar, luarea unor măsuri la nivel comunitar, având în vedere imposibilitatea ca un stat membru sau un grup de state membre să poată rezolva în mod satisfăcător problemele identificate.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

- propunerea stabilește condiții comune, însă lasă deschisă posibilitatea ca statele membre să adauge propriile condiții necesare obținerii accesului la ocupație;
- singura limită impusă acestei posibilități decurge din principiul de liberă stabilire și din necesitatea de a garanta recunoașterea reciprocă a anumitor certificate, însă propunerea nu conține nicio schimbare de fond față de dispozițiile deja în vigoare;
- propunerea lasă la alegerea statelor membre două metode prin care o întreprindere trebuie să facă dovada capacității sale financiare (indicatori financiari sau garanții bancare);

- obligațiile impuse autorităților naționale care acordă autorizația de exercitare a ocupației respectă puterea discreționară a acestora, în special în ceea ce privește constatarea și sancționarea infracțiunilor. Pe baza jurisprudenței Curții exprimate în hotărârea sa din 13 septembrie 2005⁶, se stabilește o abordare comună în ceea ce privește impunerea sancțiunilor administrative, precum retragerea autorizațiilor. Având în vedere caracterul disuasiv al unor asemenea sancțiuni, regulamentul în cauză nu prevede alte sancțiuni de natură penală sau pecuniară și le acordă statelor membre libertate de acțiune în acest domeniu.

În sfârșit, se remarcă faptul că armonizarea condițiilor necesare exercitării ocupației nu poate fi limitată numai la întreprinderile autorizate să efectueze transporturi internaționale. Într-adevăr, există mai multe motive pentru care, de la crearea pieței interne, piețele naționale nu mai sunt separate:

- mai multe state membre nu fac nicio distincție între autorizațiile eliberate în vederea efectuării unui transport internațional și cele eliberate în vederea efectuării unui simplu transport național;
- în celelalte state membre, întreprinderile autorizate să efectueze transporturi numai pe teritoriul unui stat membru se află în concurență cu întreprinderi din alte state membre care desfășoară activități de cabotaj;
- întreprinderile autorizate să efectueze transporturi internaționale se reorientează asupra pieței naționale atunci când, în anumite situații, nu mai găsesc clienți care doresc să transporte marfă în alte state membre.

Propunerea de regulament, asemenea directivei actuale, se referă la toate tipurile de transport, inclusiv cele efectuate la nivel național.

3.5. Alegerea instrumentului

Principalul obiectiv al revizuirii normelor de acces la ocupația de operatori de transport rutier este garantarea unei aplicări mai eficiente și mai uniforme a respectivelor norme. Regulamentul, care permite o aplicare directă și mai uniformă, pare a fi, așadar, instrumentul cel mai potrivit. Acesta va garanta sporirea transparenței și reducerea anumitor costuri administrative. Această alegere este cu atât mai pertinentă cu cât accesul la ocupație reprezintă condiția esențială pentru a obține acces la piață iar, în acest domeniu, regulamentul este instrumentul utilizat începând din 1992.

3.6. Implicații bugetare

Pentru Comunitate, propunerea nu generează costuri suplimentare pentru bugetul Comunității.

3.7. Spațiul Economic European

Propunerea de regulament prezintă relevanță pentru Spațiul Economic European și trebuie extinsă la acesta.

⁶ Cauza C-176/03. Prin această hotărâre, Curtea explică faptul că, în situația în care aplicarea de sancțiuni penale constituie o măsură indispensabilă de combatere a infracțiunilor grave împotriva mediului, legislatorul comunitar poate lua măsuri referitoare la dreptul penal al statelor membre.

4. DISPOZIȚII PROPUSE

4.1. Reluarea dispozițiilor existente

Prezenta propunere reprezintă o completare și o revizuire a normelor existente în materie de acces la ocupația de operatori de transport rutier. Aceasta reia, așadar, mai multe principii și dispoziții ale Directivei 96/26/CE:

- cele trei condiții care trebuie îndeplinite de o întreprindere care dorește să obțină acces la ocupație (bună reputație, capacitate profesională, capacitate financiară) (articolul 3);
- recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri pentru a facilita dreptul la libera stabilire (articolele 18-20);
- modelul de certificat de capacitate profesională (anexa II) și lista materiilor care trebuie cunoscute în vederea obținerii acestui certificat (anexa I).

Cu toate acestea, recurgerea la reformare pe baza acordului interinstituțional din 28 noiembrie 2001 pentru o utilizare mai structurată a tehnicii reformării actelor juridice nu ar fi permis obținerea clarității juridice necesare. Aceste principii și dispoziții reprezintă aspecte bine stabilite care nu ar putea fi puse sub semnul întrebării. Drept urmare, Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să țină seama de acestea într-o măsură cât mai mare și să își exercite prerogativele cu privire la dispozițiile noi descrise mai jos.

4.2. Dispoziții noi

4.2.1. Clarificarea dispozițiilor și actualizarea domeniului de aplicare

Articolul 1 completează lista definițiilor pentru a facilita o aplicare mai uniformă. Articolul 2 definește un nou domeniu de aplicare, conform cu celelalte legislații existente în materie de transport rutier, care include toate vehiculele de peste 3,5 tone și limitează scutirile la anumite tipuri de transport identificate în mod clar în alte acte comunitare.

4.2.2. Condiții privind stabilirea

Articolele 3 și 5 stabilesc norme comune astfel încât numai întreprinderile stabilite în mod efectiv și stabil să poată primi autorizația de exercitare a ocupației. Obiectivul este de a aplica tuturor întreprinderilor un nivel echivalent de supraveghere și de a evita situațiile în care anumite întreprinderi se sustrag supravegherii efectuate de autoritățile naționale din statele membre de stabilire. În temeiul articolului 5, o stabilire permanentă și efectivă implică deținerea unui birou, a unor vehicule înmatriculate și a unui centru de exploatare.

4.2.3. Responsabilizarea gestionarului responsabil de transport

Articolul 4 precizează relațiile dintre persoana (denumită „gestionarul responsabil de transport”) care dispune de capacitatea profesională necesară în acest sens și întreprinderea ale cărei operațiuni de transport trebuie să le coordoneze. Respectiva persoană trebuie să fie angajat(ă) a(al) întreprinderii și remunerat(ă) de aceasta. Întrucât persoanei în cauză îi revine sarcina de a coordona în permanență și în mod

efectiv activitatea de transport a întreprinderii, aceasta trebuie să asume consecințele deciziilor sale și, prin urmare, devine responsabilă de infracțiunile comise în cadrul activităților pe care le coordonează. Răspunderea menționată anterior este cea definită în temeiul prezentului regulament și nu aduce atingere răspunderii penale sau financiare proprii definite la nivelul legislației naționale a fiecărui stat membru. Este prevăzută posibilitatea meșteșugarilor de a recurge la un alt gestionar responsabil de transport pentru a obține autorizația, în special în scopul de a spori independența acestora în raport cu cei mai mari operatori de transport pentru care efectuează transporturi de marfă și de a-i proteja astfel împotriva practicilor de angajare deghizată.

4.2.4. Enunțarea condițiilor care trebuie respectate în ceea ce privește buna reputație

Articolul 6 stabilește lista regulamentelor comunitare ale căror încălcări grave pot determina pierderea bunei reputații, chiar și în cazul în care sunt comise pe teritoriul altor state membre. De asemenea, respectivul articol precizează că, după un anumit număr de repetări, anumite infracțiuni minore pot fi considerate grave. Articolul acordă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea unei liste comune a acestor infracțiuni. Această listă trebuie consultată înaintea organizării oricărui schimb de informații între state membre și a stabilirii unor praguri comune începând de la care se impune retragerea unei autorizații.

4.2.5. Indicatori noi de măsurare a capacității financiare a unei întreprinderi

Articolul 7 introduce indicatori mai exacți de măsurare a capacității financiare a unei întreprinderi. Întreprinderile sau statele membre pot alege una dintre următoarele variante: fie activele circulante și lichiditățile imediate (conform terminologiei celei de-a patra directive contabile)⁷ stabilite pe baza conturilor anuale ale întreprinderilor, respectă anumite praguri, fie întreprinderea face dovada capacității sale financiare prin constituirea unei garanții bancare. Indicatorii financiari propuși sunt indicatorii utilizați în mod curent în cadrul analizei financiare pentru a evalua capacitatea unei întreprinderi de a-și plăti creanțele pe termen scurt.

4.2.6. Îmbunătățirea capacității profesionale

Articolul 8 introduce o abordare comună destinată verificării capacității profesionale, care combină formarea cu susținerea unui examen obligatoriu și care se aplică tuturor candidaților, inclusiv celor cu experiență profesională sau titulari ai unei diplome. Articolul prevede, de altfel, introducerea unui sistem minim de acreditare a centrelor de examene și a centrelor de formare și încurajează schimbul de experiență în acest domeniu între statele membre. În sfârșit, este eliminată posibilitatea statelor membre de a diferenția nivelul de calificare în funcție de implicarea sau nu în transportul internațional. Într-adevăr, persoanele cu abilități de coordonare a activităților de transport vor avea cu siguranță ocazia, de-a lungul carierei lor, de a gestiona transporturi între diferite state membre.

⁷

A patra Directivă 78/660/CEE a Consiliului din 25.7.1978 privind conturile anuale ale anumitor forme de societăți .

4.2.7. *Îmbunătățirea monitorizării și supravegherii*

Articolele 9, 10, 11 și 13 clarifică și consolidează rolul autorităților cărora statele membre le-au încredințat sarcina de a supraveghea îndeplinirea corectă de către întreprinderi a condițiilor prevăzute de prezentul regulament. Articolele menționate anterior introduc principii comune pentru a garanta mai multă transparență și comparabilitate, precum și pentru a determina, de fapt, creșterea credibilității normelor în materie de acces la ocupație. Articolele 10 și 12 precizează, astfel, termenele care trebuie respectate de autoritățile în cauză în ceea ce privește examinarea dosarelor, precum și termenele de care poate beneficia o întreprindere pentru a-și regulariza situația înainte de a i se aplica o sancțiune. Articolul 12 impune autorităților competente obligația de a avertiza întreprinderile care riscă să nu mai îndeplinească condițiile enunțate de regulament. La articolul 21 este stabilită o gamă progresivă de sancțiuni administrative, începând cu retragerea parțială a autorizației până la descalificarea gestionarului responsabil de transport. În materie de control, articolul 11 impune efectuarea unor controale țintă, cu care statele membre vor putea înlocui controalele sistematice, mai frecvente decât controalele actuale, efectuate o dată la cinci ani. S-a dovedit utilitatea metodei controalelor țintă în ceea ce privește detectarea eficientă a infracțiunilor și reducerea costurilor administrative, întrucât numai întreprinderile identificate ca prezentând riscuri au fost supuse controlului.

4.2.8. *Simplificare și cooperare administrativă*

Articolul 15 prevede introducerea în fiecare stat membru a unui registru electronic al întreprinderilor care va trebui să fie, până la sfârșitul anului 2010, interconectat la nivel european și să respecte normele privind protecția datelor cu caracter personal. În numeroase state membre există deja astfel de registre, care și-au dovedit eficiența în ceea ce privește reducerea costurilor administrative aferente supravegherii întreprinderilor. Articolul 16 amintește regulile esențiale aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal, în conformitate cu Directiva 95/46/CE. Articolul 17 prevede desemnarea de puncte de contact naționale care să fie utilizate în vederea organizării schimbului de informații, precum și a anumitor proceduri care trebuie urmate (detaliată în cadrul propunerilor de regulament adoptate în același timp cu prezenta propunere).

4.2.9. *Diverse*

Celelalte modificări de fond se referă la dispoziții generale care decurg din modificările menționate mai sus, în special în vederea precizării perioadei de tranziție aplicabile și eliminării progresive a drepturilor anterioare nejustificate, normele aplicabile în materie de comitologie și rapoartele care trebuie redactate pentru a asigura o monitorizare mai riguroasă la nivel național și comunitar.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

în urma consultării Controlorului European pentru Protecția Datelor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat³,

întrucât:

- (1) Crearea unei piețe interne a transportului rutier, caracterizată prin condiții loiale de concurență, necesită aplicarea uniformă a unor norme comune pentru autorizarea accesului la ocupația de operator de transport rutier de marfă sau călători, denumită în continuare „ocupația de operator de transport rutier”. Aceste norme comune pot contribui la asigurarea unui nivel ridicat de capacitate profesională a operatorilor de transport, la raționalizarea pieței, la îmbunătățirea calității serviciilor prestate în interesul operatorilor de transport, al clienților acestora și al economiei în ansamblu, precum și la sporirea siguranței rutiere. De asemenea, acestea au capacitatea de a favoriza exercitarea efectivă a dreptului la stabilire a operatorilor de transport.
- (2) Directiva 96/26/CE a Consiliului din 29 aprilie 1996 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă și operator de transport rutier de călători și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare, pentru a facilita acestor operatori de transport dreptul la libera stabilire pentru operațiuni de transport național și internațional⁴ a stabilit condițiile minime de

¹ JO C[...], [...], p [...].

² JO C[...], [...], p [...].

³ JO C[...], [...], p [...].

⁴ JO L 124, 23.5.1996, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

obținere a accesului la ocupația de operator de transport rutier, precum și recunoașterea reciprocă a documentelor necesare în acest sens. Experiența anterioară, analiza de impact și diversele studii efectuate arată că directiva menționată anterior este aplicată în mod disparat în statele membre. Această lipsă de uniformitate generează mai multe consecințe negative, în special denaturări ale concurenței, o anumită opacitate a pieței, un nivel inegal de control și riscul ca întreprinderi cu o calificare profesională mai slabă să ignore sau să respecte într-o mai mică măsură normele de siguranță rutieră și normele sociale, ceea ce poate dăuna imaginii sectorului.

- (3) Aceste consecințe sunt cu atât mai grave cu cât ar putea să perturbe funcționarea corectă a pieței interne a transporturilor rutiere. Accesul la piața transporturilor internaționale de marfă și a anumitor operațiuni de cabotaj este, într-adevăr, permis întreprinderilor din întreaga Comunitate. Singura condiție impusă acestor întreprinderi este aceea de a deține o licență comunitară care poate fi obținută din momentul în care aceste întreprinderi îndeplinesc condițiile de acces la ocupație, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../... privind transportul rutier de marfă și cu Regulamentul (CE) nr. .../... privind transportul de călători.
- (4) Se impune, așadar, modernizarea normelor existente în materie de acces la ocupația de operator de transport rutier, pentru a garanta o aplicare mai uniformă și mai eficientă a acestora. Întrucât respectarea acestor norme constituie principala condiție pentru a avea acces la piața comunitară, iar regulamentele reprezintă instrumentele comunitare aplicabile în acest domeniu, regulamentul pare a fi instrumentul cel mai potrivit de stabilire a condițiilor privind accesul la ocupație.
- (5) În scopul asigurării unei concurențe loiale, trebuie ca normele comune privind exercitarea ocupației să se aplice într-o măsură cât mai mare tuturor întreprinderilor. Cu toate acestea, nu este necesară includerea în prezentul regulament a întreprinderilor ale căror activități de transport au numai un impact foarte scăzut asupra pieței transporturilor.
- (6) Responsabilitatea de a verifica dacă o întreprindere îndeplinește în orice moment condițiile prevăzute de prezentul regulament ar trebui să îi revină statului membru de stabilire, astfel încât respectivul stat membru să poată să decidă, după caz, suspendarea sau retragerea autorizațiilor care îi conferă întreprinderii în cauză dreptul de a funcționa pe piață. Respectarea în totalitate a condițiilor de acces la ocupație și monitorizarea fiabilă a acestora implică o stabilire efectivă și stabilă a întreprinderilor.
- (7) Persoanele fizice care îndeplinesc cerințele privind buna reputație și capacitatea profesională trebuie identificate în mod clar și desemnate autorităților competente. Respectivele persoane, denumite „gestionari responsabili de transport”, trebuie să fie acelea care coordonează în permanență și în mod eficient activitățile de transport ale întreprinderilor de transport rutier. Se impune precizarea condițiilor în care se consideră că o persoană coordonează în mod continuu și efectiv o activitatea de transport în cadrul unei întreprinderi.
- (8) Buna reputație a unui gestionar responsabil de transport implică lipsa oricărei condamnări penale sau sancțiuni grave, în special pentru nerespectarea reglementărilor comunitare din domeniul transportului rutier. Este necesară definirea comună, în

cadrul domeniilor reglementate de norme comunitare, a tipurilor de infracțiuni și a gravității acestora care ar putea afecta buna reputație a unei întreprinderi.

- (9) O întreprindere de transport rutier trebuie să dețină o capacitate financiară minimă pentru a asigura lansarea corectă și gestionarea corespunzătoare a întreprinderii. Metoda actuală, bazată pe un nivel minim de capital și rezerve, lasă loc unei incertitudini accentuate cu privire la resursele financiare care trebuie luate în considerare și nu garantează că întreprinderea are capacitatea de a face față obligațiilor care îi revin pe termen scurt. Se impune utilizarea altor indicatori financiari, mai bine definiți și mai relevanți, care pot fi stabiliți pe baza conturilor anuale. Întreprinderile care doresc acest lucru trebuie să aibă posibilitatea de a-și dovedi capacitatea financiară prin intermediul unei garanții bancare, ceea ce poate reprezenta pentru acestea o metodă mai simplă și mai ieftină.
- (10) Un nivel ridicat al calificării profesionale poate spori eficiența socioeconomică a sectorului de transport rutier. Prin urmare, este necesară asigurarea unor formări de calitate pentru candidații la funcția de gestionar responsabil de transport. În vederea asigurării unei mai bune uniformități a condițiilor de formare și de examinare, precum și a transparenței în relația cu candidații, este necesar ca statele membre să poată acredita centrele de examene și de formare conform unor criterii definite la nivel național. În scopul echității și transparenței, trebuie, de asemenea, ca toți candidații să susțină un examen, inclusiv cei care, întrucât au experiență sau dețin o diplomă, pot fi exceptați de la formarea inițială obligatorie. De la crearea pieței interne, piețele naționale nu mai sunt separate. Prin urmare, persoanele responsabile de coordonarea unor activități de transport trebuie să posede cunoștințele necesare coordonării de operațiuni de transport atât la nivel național, cât și la nivel internațional. Datorită progreselor tehnice, este posibil ca lista materiilor care trebuie cunoscute pentru a obține certificatul de capacitate profesională, precum și procedura de organizare a examenelor să evolueze. Trebuie prevăzută, prin urmare, posibilitatea actualizării acestora.
- (11) O concurență loială și un transport rutier în deplină conformitate cu normele necesită un nivel uniform de supraveghere și de monitorizare de către statele membre. În acest sens, un rol esențial le revine autorităților naționale responsabile de supravegherea întreprinderilor și a valabilității autorizației acestora; trebuie garantat faptul că respectivele autorități iau, după caz, măsurile adecvate, în special în ceea ce privește suspendarea sau retragerea autorizațiilor sau declararea gestionarilor responsabili de transport neglijenți sau care acționează cu rea credință drept inapți pentru activitate. Cu toate acestea, o întreprindere trebuie să fie avertizată în prealabil și trebuie să beneficieze de o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia să-și remedieze situația înainte de a i se aplica astfel de sancțiuni.
- (12) O cooperare administrativă mai organizată între statele membre ar îmbunătăți eficiența supravegherii întreprinderilor care funcționează în mai multe din aceste state și ar reduce costurile administrative. Registre electronice ale întreprinderilor, interconectate la nivel european și conforme cu normele comunitare privind protecția datelor cu caracter personal ar facilita această cooperare și ar reduce costurile aferente controalelor, atât pentru întreprinderi, cât și pentru administrații. În majoritatea statelor membre există deja registre electronice naționale. De asemenea, există deja infrastructuri de interconectare între state membre. Prin urmare, se poate recurge, în mod mai sistematic și cu costuri mai reduse, la aceste registre naționale ale

întreprinderilor și la interconectările dintre acestea la nivel european, ceea ce ar contribui, astfel, atât la reducerea semnificativă a costurilor administrative ale controalelor, cât și la îmbunătățirea eficienței acestora.

- (13) Anumite date privind infracțiunile și sancțiunile, incluse în aceste registre, au caracter personal. Drept urmare, statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a garanta respectarea Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date⁵, în special în ceea ce privește controlul prelucrării acestor date de către autoritatea publică, dreptul de informare a persoanelor în cauză, dreptul de acces și dreptul de opoziție al acestora. În sensul prezentului regulament, pare necesară păstrarea acestui tip de date timp de cel puțin doi ani, pentru a evita stabilirea întreprinderilor descalificate pe teritoriul altor state membre.
- (14) Interconectarea registrelor naționale este esențială în scopul de a asigura un schimb de informații rapid și eficient între statele membre și de a garanta faptul că operatorii de transport nu sunt tentați să comită sau să-și asume riscul de a comite infracțiuni grave în alte state membre decât țara în care s-au stabilit. Realizarea acestei interconectări necesită definirea comună a formatului exact al datelor care fac obiectul schimburilor de informații, precum și a procedurilor tehnice de realizare a acestor schimburi.
- (15) Pentru ca schimbul de informații dintre statele membre să fie eficace, trebuie să se desemneze puncte de contact naționale și să se precizeze anumite proceduri comune cu privire la termenele și natura informațiilor minime care trebuie transmise.
- (16) În vederea facilitării liberei stabiliri, prezentarea documentelor adecvate eliberate de o autoritate competentă a țării de origine a operatorului de transport rutier trebuie acceptată ca dovadă suficientă a bunei reputații necesare accesului la activitățile în cauză într-un stat membru gazdă, cu condiția garantării faptului că persoanele respective nu au fost declarate inapte pentru exercitarea ocupației în celelalte state membre de origine.
- (17) În ceea ce privește capacitatea profesională, un model unic de certificat eliberat în temeiul dispozițiilor prezentului regulament ar trebui recunoscut drept dovadă suficientă de către statul membru de stabilire, în scopul facilitării liberei stabiliri.
- (18) La nivel comunitar este necesară o monitorizare mai strictă a aplicării dispozițiilor prezentului regulament, ceea ce implică transmiterea prin intermediul Comisiei a unor rapoarte periodice privind buna reputație, capacitatea financiară și capacitatea profesională a întreprinderilor din sectorul de transport rutier, întocmite pe baza registrelor naționale.
- (19) Statele membre trebuie să prevadă sancțiuni aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament. Respectiv sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.
- (20) Având în vedere că obiectivele acțiunii propuse, respectiv modernizarea normelor de reglementare a accesului la ocupația de operator de transport rutier în scopul asigurării

⁵ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

unei puneri în aplicare mai uniforme și comparabile a acestora în statele membre, nu pot fi realizate în mod corespunzător de către statele membre și pot fi, așadar, îndeplinite mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate lua măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la articolul menționat anterior, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

- (21) Măsurile necesare punerii în aplicare a prezentului regulament trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei⁶.
- (22) Comisia ar trebui să fie autorizată, în special, să stabilească o listă a categoriilor și tipurilor infracțiunilor și a gravității acestora, care determină pierderea de către operatorii de transport rutier a bunei reputații cerute; să adapteze la progresul tehnic anexa la prezentul regulament referitoare la cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru recunoașterea de către statele membre a capacității profesionale, precum și anexa referitoare la modelul de certificat de capacitate profesională; și să stabilească lista nivelurilor maxime ale infracțiunilor începând de la care se suspendă sau se retrage autorizația de exercitare a profesiei sau se întocmește o declarație de inaptitudine. Întrucât au caracter general și sunt destinate modificării unor elemente neesențiale ale prezentului regulament sau completării acestuia prin adăugarea unor noi elemente neesențiale, măsurile menționate anterior trebuie adoptate conform procedurii de reglementare cu control prevăzute la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE. Din motive de eficiență, termenele aplicabile în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control trebuie reduse în ceea ce privește actualizarea modelului de certificat de capacitate profesională.
- (23) Prin urmare, Directiva 96/26/CE trebuie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁶ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Articolul 1

Obiect și definiții

1. Prezentul regulament stabilește normele privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.
2. În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:
 - (a) „ocupație de operator de transport rutier”, ocupația de operator de transport rutier de călători sau ocupația de operator de transport rutier de marfă;
 - (b) „ocupație de operator de transport rutier de marfă”, activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor autovehicule, fie al unui ansamblu de vehicule, transportul de marfă în beneficiul altor persoane;
 - (c) „ocupație de operator de transport rutier de călători”, activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de călători pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, achitate de către persoanele transportate sau de către organizatorul transportului;
 - (d) „întreprindere”, orice persoană fizică, orice persoană juridică, cu scop lucrativ sau nu, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu scop lucrativ sau nu, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o asemenea personalitate;
 - (e) „gestionar responsabil de transport”, o persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul persoanelor fizice, chiar persoana în cauză sau, după caz, o altă persoană fizică pe care aceasta o desemnează printr-un contract și care coordonează în mod efectiv și permanent activitățile de transport ale respectivei întreprinderi;
 - (f) „autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier”, o decizie administrativă prin care o întreprindere care îndeplinește condițiile prevăzute de prezentul regulament este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier;
 - (g) „autoritate competentă să autorizeze exercitarea ocupației”, o autoritate națională, regională sau locală dintr-un stat membru, care verifică îndeplinirea de către o întreprindere a condițiilor prevăzute de prezentul regulament și care este abilitată să acorde, să suspende sau să retragă autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier;

- (h) „stat membru de stabilire”, statul membru pe teritoriul căruia dorește să se stabilească o întreprindere a cărei gestionar responsabil de transport este resortisant sau nu al unei alte țări;
- (i) „stat membru de origine”, statul membru pe teritoriul căruia locuia sau își exercita activitatea anterior gestionarul responsabil de transport al unei întreprinderi care dorește să se stabilească într-un alt stat membru.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier. Se aplică, de asemenea, întreprinderilor care doresc să exercite respectiva ocupație.
2. Prin derogare de la alineatul (1), prezentul regulament nu se aplică:
 - (a) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul unor autovehicule sau ansambluri de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone. Cu toate acestea, statele membre pot micșora acest prag pentru toate sau pentru o parte din categoriile de transport.
 - (b) întreprinderilor care efectuează exclusiv anumite transporturi rutiere de călători în scopuri necomerciale, a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de călători și ale căror vehicule sunt conduse de proprii angajați.

Articolul 3

Cerințe necesare exercitării ocupației de operator de transport rutier

Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier, precum și cele care doresc să exercite această ocupație trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

- (a) să fie stabilite în mod efectiv și stabil pe teritoriul unui stat membru;
- (b) să aibă o reputație bună;
- (c) să aibă capacitatea financiară adecvată;
- (d) să aibă capacitatea profesională necesară.

Condițiile care trebuie îndeplinite pentru a corespunde fiecăreia dintre aceste cerințe sunt definite în capitolul II. Fără a aduce atingere dispozițiilor prezentului regulament, statele membre pot decide să impună condiții suplimentare pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a fi autorizate să exercite ocupația de operator de transport rutier.

Articolul 4

Gestionar responsabil de transport

1. O întreprindere care dorește să exercite ocupația de operator de transport rutier desemnează în fața autorității competente menționate la articolul 9 cel puțin o persoană fizică care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 literele (b) și (d). Respectiva persoană, denumită gestionar responsabil de transport, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - (a) să coordoneze în mod efectiv și în permanență activitatea de transport a întreprinderii;
 - (b) să fie angajat al întreprinderii și remunerat de aceasta sau, în cazul persoanelor fizice, să fie chiar respectiva persoană.
2. Prin derogare de la alineatul (1), în cazul unei persoane fizice care nu îndeplinește cerința privind capacitatea profesională prevăzută la articolul 3 litera (d), autoritățile competente pot să-i acorde autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport, cu condiția ca:
 - (a) aceasta să desemneze în fața autorităților o altă persoană care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 literele (b) și (d) și care este abilitată prin contract să exercite, în numele său, atribuții de gestionar responsabil de transport;
 - (b) contractul dintre întreprindere și gestionarul responsabil de transport să precizeze atribuțiile pe care acesta din urmă trebuie să le îndeplinească în mod permanent și să indice responsabilitățile care îi revin acestuia în calitate de gestionar responsabil de transport; atribuțiile care trebuie precizate includ, în special, activitățile de întreținere și mentenanță a vehiculelor, de verificare a contractelor și a documentelor de transport, de contabilitate, de alocare a încărcăturilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și de verificare a procedurilor de siguranță;
 - (c) persoana desemnată să nu coordoneze, în calitate de gestionar responsabil de transport, activitățile de transport a mai mult de patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unei flote cu o capacitate maximă de douăsprezece vehicule;
 - (d) persoana desemnată să fie independentă de celelalte întreprinderi care îi solicită efectuarea unor operațiuni de transport sau care efectuează operațiuni de transport în numele său.
3. Gestionarul responsabil de transport încetează să îndeplinească cerința de bună reputație în sensul prezentului regulament atunci când, în cadrul activităților de transport pe care le coordonează, sunt comise infracțiuni grave sau infracțiuni dintre cele menționate la articolul 6 alineatul (1), a căror comitere repetată depășește un anumit prag.

CAPITOLUL II

Condiții care trebuie îndeplinite

Articolul 5

Condiții referitoare la cerințele de stabilire

Pentru a corespunde cerinței prevăzute la articolul 3 litera (a), o întreprindere trebuie să fie stabilită în mod efectiv și stabil pe teritoriul statului membru care îi acordă, prin intermediul unei autorități competente, autorizația de exercitare a ocupației. În acest sens, întreprinderea trebuie:

- (a) să aibă un sediu, situat în respectivul stat membru, în incinta căruia să fie păstrate documentele de lucru, în special toate documentele contabile, documentele de gestionare a personalului și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă de autorizare a exercitării ocupației, în scopul verificării condițiilor prevăzute de prezentul regulament;
- (b) să dispună de vehicule, proprietate personală sau deținute sub altă formă, în special în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing sau al unui contract de cumpărare, înmatriculate și folosite în respectivul stat membru;
- (c) să dispună de un centru de exploatare, situat în statul membru respectiv, dotat cu echipamentele corespunzătoare, în special suficiente locuri de parcare pentru a fi utilizate în mod regulat de vehiculele proprii.

Articolul 6

Condiții privind cerința de bună reputație

1. În sensul articolului 3 litera (b), cerința privind buna reputație a unei întreprinderi implică faptul că gestionarii acesteia nu au suferit condamnări penale pentru infracțiuni grave sau condamnări în materie de drept comercial și de drept falimentar și că își exercită activitatea cu bună credință, în conformitate cu normele aplicabile în sectorul transportului rutier și cu etica profesională.

Statele membre stabilesc condițiile speciale pe care o întreprindere trebuie să le îndeplinească în temeiul prezentului regulament pentru a se conforma cerinței privind buna reputație. Conform statelor membre, o întreprindere îndeplinește cerința menționată anterior în cazul în care:

- (a) nu există niciun motiv serios care să pună la îndoială buna reputație a acesteia;
- (b) persoana sau persoanele fizice pe care le-a desemnat drept gestionar responsabil de transport în temeiul articolului 4 nu au suferit condamnări sau nu li s-au aplicat sancțiuni pentru cazuri de încălcare gravă sau minoră repetată a normelor comunitare într-unul din statele membre, în ceea ce privește:

- (i) timpul de conducere și timpul de odihnă al conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparatelor de control;
 - (ii) masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor utilitare utilizate în cadrul traficului internațional;
 - (iii) calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto;
 - (iv) controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare și inspecțiile tehnice anuale obligatorii ale autovehiculelor;
 - (v) accesul la piața de transport rutier internațional de marfă sau, după caz, accesul la piața de transport de călători;
 - (vi) siguranța transportului rutier de mărfuri periculoase;
 - (vii) instalarea și utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule;
 - (viii) permisul de conducere;
 - (ix) accesul la ocupație.
- (c) întreprinderea nu a fost condamnată pentru încălcări grave ale normelor naționale în vigoare referitoare la condițiile de remunerare și de muncă aferente ocupației, la circulația și siguranța rutieră, precum și la răspunderea profesională.

2. În sensul alineatului (1) paragraful al doilea litera (b), Comisia adoptă lista privind categoriile și tipurile de infracțiuni, gravitatea acestora, precum și numărul maxim de cazuri de repetare, începând de la care infracțiunile minore repetate determină pierderea bunei reputații impuse. Întrucât sunt destinate modificării unor elemente neesențiale ale prezentului regulament sau completării acestuia, aceste măsuri sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

În acest sens, Comisia aplică următoarele principii:

- (a) categoriile și tipurile de infracțiuni sunt cele întâlnite cel mai frecvent;
- (b) cele mai grave infracțiuni sunt cele care generează un pericol grav de moarte sau de răni grave;
- (c) frecvența de repetare începând de la care infracțiuni minore repetate sunt considerate grave crește proporțional cu numărul de conducători auto utilizați în cadrul activităților de transport coordonate de persoana fizică în cauză.

3. Cerința privind buna reputație rămâne neîndeplinită până când se produce reabilitarea sau orice altă măsură cu efect echivalent, în conformitate cu dispozițiile naționale relevante în vigoare.

Articolul 7

Condiții privind cerința de capacitate financiară

1. În sensul articolului 3 litera (c), cerința de capacitate financiară implică deținerea resurselor financiare necesare pentru a asigura lansarea corectă și gestionarea adecvată a întreprinderii.
2. Cerința de capacitate financiară este îndeplinită atunci când o întreprindere poate să facă față în orice moment obligațiilor reale și potențiale pe parcursul exercițiului financiar contabil. În acest sens, întreprinderea trebuie să dovedească, pe baza conturilor anuale verificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an:
 - (a) de active circulante în valoare de cel puțin 9 000 de euro pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 de euro pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat;
 - (b) de creanțe, valori mobiliare și lichidități în bancă și în casierie a căror valoare totală depășește 80% din datorii și a căror valoare reziduală nu depășește un an (*lichidități imediate* $\geq 80\%$).

În sensul prezentului regulament, valoarea euro este stabilită o dată la cinci ani în monedele naționale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia fază a Uniunii Monetare. Ratele aplicate sunt cele obținute în prima zi lucrătoare din luna octombrie și publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Ele intră în vigoare la data de 1 ianuarie a anului calendaristic următor.

Posturile contabile menționate la primul paragraf literele (a) și (b) se înțeleg asemenea celor definite în Directiva 78/660/CEE a Consiliului⁷.

3. Prin derogare de la alineatul (2), autoritatea competentă poate accepta ca o întreprindere să facă dovada capacității sale financiare printr-un certificat eliberat de una sau mai multe bănci sau alte organisme financiare care garantează pentru întreprindere printr-o garanție bancară sau prin orice alt mijloc similar pentru sumele stabilite la alineatul (2) litera (a). Garanția bancară poate fi reținută de autoritatea competentă care autorizează exercitarea ocupației și nu poate fi eliberată decât cu acordul acesteia.
4. Conturile anuale menționate la alineatul (2), precum și garanția bancară menționată la alineatul (3), care trebuie verificate, sunt cele ale entității economice stabilite pe teritoriul statului membru unde se solicită eliberarea unei autorizații și nu cele ale oricăror alte entități stabilite într-un alt stat membru.

⁷ JO L 222, 14.8.1978, p. 11. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 224, 16.8.2006, p. 1).

Articolul 8

Condiții privind cerința de capacitate profesională

1. În sensul articolului 3 litera (d), cerința de capacitate profesională este îndeplinită în cazul în care persoana sau persoanele care trebuie să o îndeplinească în temeiul articolului 4 dispun de cunoștințele corespunzătoare nivelului de formare prevăzut în anexa I secțiunea 1, în ceea ce privește materiile enumerate în respectiva anexă. Cerința se constată a fi îndeplinită după realizarea unei formări care constă în frecventarea obligatorie a cursurilor timp de cel puțin 140 de ore și după susținerea unui examen scris obligatoriu care poate fi completat printr-un examen oral. Aceste examene sunt organizate în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa I secțiunea II.
2. Numai autoritățile și instanțele acreditate în acest sens de către un stat membru conform unor criterii definite la nivel național pot organiza examenele scrise și orale necesare constatării capacității profesionale. Statele membre verifică periodic conformitatea cu dispozițiile prevăzute în anexa I a condițiilor în care examenele sunt organizate de către autoritățile sau instanțele acreditate.
3. Statele membre acreditează, conform unor criterii proprii, organismele în măsură să asigure candidaților formări de calitate în vederea pregătirii în mod eficient pentru examen, precum și formări continue destinate gestionarilor care doresc actualizarea cunoștințelor lor. Statele membre verifică periodic dacă organismele în cauză continuă să îndeplinească criteriile conform cărora au obținut acreditarea.
4. Statele membre pot excepta de la formarea obligatorie candidații care fac dovada a cel puțin cinci ani de experiență practică într-o întreprindere de transport, la nivel de conducere.
5. Statele membre pot excepta titularii anumitor diplome de absolvire a învățământului superior sau tehnic, eliberate în același stat membru și care implică frecventarea unor cursuri pentru materiile enumerate în lista din anexa I și pe care îi desemnează special în acest sens, de la formarea obligatorie organizată pentru materiile respective.
6. Un certificat eliberat de autoritatea sau organismul menționat la alineatul (2) trebuie prezentat ca dovadă a capacității profesionale. Acest certificat nu este transferabil. Acesta se redactează conform modelului din anexa II și poartă ștampila sau timbrul sec al autorității sau instanței acreditate care l-a eliberat.
7. Comisia adaptează anexa I și anexa II la progresul tehnic. Întrucât sunt destinate modificării unor elemente neesențiale ale prezentului regulament, aceste măsuri sunt adoptate conform procedurii de reglementare cu control prevăzute la articolul 25 alineatul (3), în ceea ce privește anexa I și conform procedurii de reglementare cu control prevăzute la articolul 25 alineatul (4), în ceea ce privește anexa II.
8. Este încurajată organizarea activă de schimburi de experiență și de informații între statele membre în materie de formare, de examinare și de acreditare, în principal, dar nu în exclusivitate, prin intermediul comitetului menționat la articolul 25 și de către orice organism desemnat de Comisie.

CAPITOLUL III

Autorizare și supraveghere

Articolul 9

Autorități competente

1. Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe autorități competente pentru a garanta punerea în aplicare corectă a prezentului regulament. Respectivul autorități competente sunt abilitate:
 - (a) să examineze cererile introduse de întreprinderi;
 - (b) să acorde autorizații de exercitare a ocupației, precum și să suspende și să retragă respectivele autorizații;
 - (c) să declare că o persoană fizică nu este potrivită pentru a coordona, în calitate de gestionar responsabil de transport, activitatea de transport a unei întreprinderi;
 - (d) să efectueze controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3.
2. Autoritățile competente publică toate condițiile care trebuie îndeplinite în temeiul prezentului regulament, orice alte dispoziții naționale, procedurile care trebuie urmate de către candidații interesați, precum și explicațiile aferente.

Articolul 10

Examinarea și înregistrarea cererilor

1. Autoritatea competentă acordă întreprinderii care depune o cerere în acest sens și care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier.
2. Autoritatea competentă înscrie în registrul electronic menționat la articolul 15 numele gestionarului responsabil de transport desemnat de întreprindere, adresa de stabilire, numărul de vehicule utilizate și, în cazul în care autorizația este valabilă pentru transporturile internaționale, numărul de serie a licenței comunitare și cel al copiilor legalizate.
3. Termenul de examinare de către autoritatea competentă a unei cereri de autorizație trebuie să fie cât mai scurt cu putință și să nu depășească trei luni.
4. Începând cu data interconectării registrelor electronice naționale, menționată la articolul 15 alineatul (4), o autoritate competentă verifică, în scopul de a evalua buna reputație a unei întreprinderi, dacă gestionarul sau gestionarii responsabili de transport desemnați nu au fost declarați, de-a lungul ultimilor doi ani, inapți pentru

coordonarea activității de transport a unei întreprinderi într-unul din statele membre, în temeiul articolului 13.

5. Întreprinderile care dețin o autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport notifică autorității competente care a eliberat respectiva autorizație, în termen de 28 de zile, schimbările survenite cu privire la datele menționate la alineatul (2).

Articolul 11

Controale

1. Autoritățile competente se asigură că întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a profesiei continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 3. În acest sens, acestea verifică, o dată la cinci ani, dacă întreprinderile continuă să îndeplinească fiecare dintre aceste cerințe.
2. Pe lângă verificările prevăzute la alineatul (1), autoritățile competente efectuează controale care vizează întreprinderile clasificate ca prezentând riscuri, conform sistemului instituit de statele membre în aplicarea articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁸. Statele membre extind aplicarea acestui sistem de clasificare a riscurilor la totalitatea infrajeciunilor identificate la articolul 6 din prezentul regulament.
3. Un stat membru efectuează controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere continuă să îndeplinească cerințele de acces la ocupație ori de câte ori Comisia îi solicită acest lucru. Statul membru transmite Comisiei rezultatele controalelor efectuate ca urmare a respectivei solicitări și măsurile luate în cazul în care se constată că întreprinderea în cauză nu mai îndeplinește cerințele prevăzute de prezentul regulament.

Articolul 12

Procedura de avertizare și de retragere a autorizațiilor

1. Autoritatea competentă retrage sau suspendă parțial sau provizoriu autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier acordată unei întreprinderi, în cazul în care constată că respectiva întreprindere nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 și după ce i-a trimis acesteia un avertisment.
2. Unei întreprinderi i se adresează un avertisment atunci când autoritatea competentă constată că respectiva întreprindere prezintă riscul de a nu mai îndeplini una dintre cerințele prevăzute la articolul 3. În cazul în care se constată că una dintre cerințe nu mai este îndeplinită, prin avertisment i se acordă întreprinderii un termen pentru regularizarea situației sale, în cadrul următoarelor limite:
 - (a) un termen de maximum șase luni pentru recrutarea unui înlocuitor al gestionarului responsabil de transport, în cazul în care acesta nu mai îndeplinește cerințele de bună reputație sau capacitate profesională, care poate

⁸ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

fi prelungit cu încă șase luni în caz de deces sau incapacitate fizică a gestionarului responsabil de transport;

- (b) un termen de maximum șase luni atunci când întreprinderea trebuie să-și regularizeze situația aducând dovada că este stabilită în mod efectiv și stabil;
 - (c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței de capacitate financiară, pentru a demonstra, pornind de la un plan financiar bazat pe ipoteze realiste, că cerința de capacitate financiară va fi din nou îndeplinită în mod permanent începând cu următorul exercițiu contabil.
3. Autoritatea competentă poate să le pretindă întreprinderilor a căror autorizație a fost, parțial sau provizoriu, suspendată sau retrasă, ca, înaintea oricărei măsuri de reabilitare, gestionarii responsabili de transport ai acestora să urmeze cursul de formare și să susțină examenul menționat la articolul 8.

Articolul 13

Declararea gestionarului responsabil de transport drept inapt

1. În cazul comiterii unor infracțiuni a căror gravitate este dovedită prin caracterul lor sistematic, premeditat și prin încercări de disimulare a faptelor, autoritatea competentă declară gestionarul responsabil de transport al întreprinderii căreia i s-a retras autorizația inapt pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi.
2. Până la luarea unei măsuri de reabilitare, certificatul de capacitate profesională menționat la articolul 8 alineatul (6) al persoanei declarate inapte pentru coordonarea activității de transport, își pierde valabilitatea în toate statele membre.

Articolul 14

Decizii ale autorităților competente și dreptul la acțiune

1. Deciziile de respingere a unei cereri de obținere a accesului la ocupația de operator de transport rutier, de suspendare sau de retragere a unei autorizații existente sau de declarare a inaptitudinii, luate de autoritățile competente din statele membre în temeiul prezentului regulament, trebuie motivate în mod corespunzător.

Aceste decizii iau în considerare informațiile disponibile cu privire la infracțiunile comise de respectiva întreprindere sau de unul dintre gestionarii responsabili de transport în alte state membre și care pot afecta buna reputație a întreprinderii, precum și orice alte informații aflate la dispoziția autorității competente.

Acestea precizează măsurile de reabilitare aplicabile în caz de suspendare a autorizației sau de declarare a inaptitudinii.

2. Statele membre se asigură că întreprinderile menționate de prezentul regulament au posibilitatea de a introduce o acțiune cu privire la deciziile menționate la alineatul (1) pe lângă organizații sau instanțe independente și, ulterior, în fața unei instanțe judiciare. Introducerea unei acțiuni, inclusiv executarea unei căi de atac în fața unei instanțe judecătorești, nu are efect suspensiv.

CAPITOLUL IV

Simplificare și cooperare administrativă

Articolul 15

Registre electronice naționale

1. În ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament, în special a articolelor 10, 11, 12, 13 și 26, fiecare stat membru deține un registru electronic național al întreprinderilor de transport rutier care au primit din partea unei autorități competente desemnate de respectivul stat autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier. Prelucrarea datelor înscrise în acest registru se face sub controlul autorității publice desemnate în acest sens. Registrul electronic este disponibil on-line tuturor autorităților de resort, menționate la articolul 9, din respectivul stat membru. El nu este accesibil altor autorități decât dacă este vorba de autorități investite oficial cu drept de control și putere de sancționare în sectorul transportului rutier și ai căror funcționari sunt atestați.

Registrul electronic național al unui stat membru conține următoarele elemente:

- (a) denumirea și forma juridică a întreprinderii;
 - (b) adresa de stabilire a acesteia;
 - (c) numele gestionarului responsabil de transport desemnat pentru a îndeplini cerința de bună reputație și capacitate profesională și, după caz, numele reprezentantului legal;
 - (d) tipul de autorizație, numărul de vehicule acoperite de aceasta și, după caz, numărul de serie a licenței comunitare și a copiilor legalizate ale acesteia;
 - (e) numărul, categoria și tipul de infracțiuni grave și infracțiuni minore repetate, precum cele menționate la articolul 6 alineatul (1), punctul (b) care au condus la aplicarea unei sancțiuni în cursul ultimilor doi ani;
 - (f) numele persoanelor care au fost declarate inapte pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi în cursul ultimilor doi ani, precum și măsurile de reabilitare aplicabile.
2. Datele referitoare la o întreprindere a cărei autorizație a fost, parțial sau provizoriu, suspendată sau retrasă sau referitoare la o persoană care a fost declarată inaptă pentru ocupație sunt păstrate în registru timp de doi ani. Aceste date indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizațiilor sau a declarării inaptitudinii.
3. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru ca toate datele incluse în registrul electronic să fie actualizate și exacte, în special cele menționate la alineatul (2) literele (e) și (f).

4. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca registrele electronice naționale să fie interconectate la nivel comunitar până cel târziu la data de 31 decembrie 2010. Interconectarea se realizează în așa fel încât autoritatea competentă a oricărui stat membru să poată consulta registrele electronice ale tuturor statelor membre.
5. În sensul alineatului (4), normele comune privind formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informații, cele privind procedurile tehnice necesare consultării automate a registrelor electronice ale celorlalte state membre sunt adoptate de Comisie conform procedurii consultative menționate la articolul 25 alineatul (2).
6. Comisia poate lua orice inițiativă utilă în scopul facilitării punerii în aplicare a alineatului (4). Aceasta poate decide reportarea datei menționate la respectivul alineat. Întrucât este destinată modificării unor elemente neesențiale ale prezentului regulament, această măsură de reportare este adoptată în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (4).

Articolul 16

Protecția datelor cu caracter personal

În ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 95/46/CE, statele membre trebuie să se asigure în special că:

- (a) toate persoanele sunt înștiințate în momentul în care se înregistrează date care le vizează sau în momentul în care se intenționează transmiterea acestora către terți. Această informarea trebuie să precizeze identitatea autorității responsabile de prelucrarea datelor, tipul de date prelucrate și motivele;
- (b) toate persoanele beneficiază de dreptul de acces la datele care le privesc pe lângă autoritatea care este responsabilă de prelucrarea acestor date. Acest drept trebuie să fie asigurat fără nicio constrângere, la intervale rezonabile și fără întârzieri sau taxe excesive nici pentru autoritatea responsabilă de prelucrarea acestor date, nici pentru solicitant;
- (c) toate persoanele beneficiază de dreptul de a obține rectificarea, ștergerea sau blocarea datelor incomplete sau inexacte care le vizează;
- (d) toate persoanele beneficiază de dreptul de opoziție, în baza unor motive legitime și imperioase, privind prelucrarea datelor care le vizează.

Articolul 17

Cooperare administrativă între statele membre

1. Atunci când un stat membru constată comiterea unei infracțiuni de către o întreprindere a cărei autorizație a fost eliberată de o autoritate competentă dintr-un alt stat membru, iar gravitatea respectivei infracțiuni ar putea conduce la suspendarea sau la retragerea autorizației în temeiul prezentului regulament, statul membru în cauză comunică celui alt stat membru toate informațiile de care dispune cu privire la respectiva infracțiune și la sancțiunile pe care le-a impus.

2. Statele membre desemnează un punct de contact național însărcinat cu schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre trebuie să transmită Comisiei denumirea și adresa punctului lor de contact național până cel târziu la data de.... Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.
3. Statele membre care fac schimb de informații în temeiul prezentului regulament utilizează punctele de contact naționale desemnate în aplicarea alineatului (2).
4. Statele membre care fac schimb de informații cu privire la infracțiunile menționate la articolul 6 alineatul (2) sau cu privire la orice gestionar responsabil de transport declarat inapt pentru exercitarea ocupației respectă procedura și termenele menționate la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. (CE) .../.... sau, după caz, la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul nr. (CE) .../.... Statul membru care primește din partea unui alt stat membru notificarea unei infracțiuni înscrie respectiva infracțiune în propriul registru electronic național.

CAPITOLUL V

Recunoașterea reciprocă a certificatelor și a altor titluri

Articolul 18

Certificate și alte documente în materie de bună reputație

1. Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (4), noul stat membru de stabilire acceptă ca dovadă suficientă a bunei reputații, în vederea accesului la ocupația de operator de transport rutier, un extras de cazier judiciar sau, în cazul în care nu este posibil acest lucru, un document echivalent eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul sau statele membre de origine a operatorului de transport, care să ateste că această cerință este îndeplinită.
2. Atunci când un stat membru impune resortisanților săi anumite cerințe cu privire la buna reputație iar prin documentul menționat la alineatul (1) nu se poate dovedi îndeplinirea acestei cerințe, statul membru în cauză acceptă, ca dovadă suficientă în privința resortisanților altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul sau statele membre de origine, care să dovedească îndeplinirea cerințelor în cauză. Certificatul se referă la faptele specifice luate în considerare în noul stat membru de stabilire.
3. În cazul în care țara sau țările de origine nu au eliberat documentul solicitat la alineatele (1) și (2), acesta poate fi înlocuit printr-o declarație sub prestare de jurământ sau printr-o declarație solemnă dată de persoana interesată în fața unei autorități judiciare sau administrative competente sau, după caz, în fața unui notar din statul membru de origine, care va elibera un certificat de atestare a acestei prestări de jurământ sau a declarației solemne.
4. Documentele eliberate în conformitate cu alineatele (1) și (2) nu sunt acceptate în cazul în care sunt prezentate după mai mult de trei luni de la data eliberării lor.

Această condiție este valabilă și în cazul declarațiilor făcute în conformitate cu alineatul (3).

Articolul 19

Certificate privind capacitatea financiară

Atunci când un stat membru impune resortisanților săi anumite condiții privind capacitatea financiară, pe lângă cele prevăzute la articolul 7, statul membru în cauză acceptă ca dovadă suficientă, pentru resortisanții altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate administrativă competentă din statul sau statele membre de origine, care atestă îndeplinirea respectivelor condiții. Aceste certificate se referă la faptele specifice luate în considerare în noul stat membru de stabilire.

Articolul 20

Certificate de capacitate profesională

1. Statele membre acceptă ca dovadă suficientă a capacității profesionale certificatele, sub forma celui indicat în anexa II, eliberate de autoritățile sau instanțele acreditate în acest sens.
2. Certificatele eliberate înainte de ..., ca dovadă a competenței profesionale în temeiul dispozițiilor în vigoare până la data respectivă, sunt considerate echivalente cu certificatul al cărui model este indicat în anexa II și sunt recunoscute ca dovadă a capacității profesionale în toate statele membre. Cu toate acestea, statele membre pot solicita prezentarea unui document suplimentar care să ateste exercitarea efectivă a activității în cauză pe parcursul a trei ani pe teritoriul unui stat membru. Această activitate nu trebuie să fi încetat cu mai mult de cinci ani înainte de data prezentării certificatului.

CAPITOLUL VI

Dispoziții finale

Articolul 21

Sanctiuni

1. Statele membre stabilesc sistemul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile astfel prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică dispozițiile menționate anterior până cel târziu la ... și orice modificare ulterioară a acestora în cel mai scurt timp posibil.
2. Sancțiunile menționate la alineatul (1) includ, în special, suspendarea provizorie sau parțială a autorizației de exercitare a ocupației, retragerea acestor autorizații și declararea inaptitudinii gestionarilor de transport incriminați. Aceste sancțiuni

inclus, de asemenea, confiscarea vehiculului utilizat de către o întreprindere care efectuează transporturi fără a deține autorizația prevăzută de prezentul regulament.

3. Comisia stabilește lista nivelurilor maxime ale încălcării dispozițiilor prezentului regulament care conduc cel puțin la suspendarea parțială sau provizorie a autorizației de exercitare a profesiei, la retragerea acesteia sau la întocmirea unei declarații de inaptitudine în ceea ce privește gestionarii responsabili de transport incriminați. Întrucât este destinată modificării unor elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, această măsură este adoptată în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).
4. Infracțiunile menționate la articolul 6 alineatul (2) sunt reciproc recunoscute pentru punerea în aplicare a sancțiunilor menționate la alineatul (2) al prezentului articol.

Articolul 22

Drepturi de anterioritate

Întreprinderile care dovedesc că, înainte de anumite date, au fost autorizate, potrivit normelor de drept intern dintr-un stat membru, să exercite ocupația de operator de transport rutier de marfă sau, după caz, transport rutier național sau internațional de călători, sunt exceptate de la a furniza dovada că dețin capacitatea profesională menționată la articolul 3 litera (d) până la 1 ianuarie 2012. Aceste date sunt:

- (a) 1 ianuarie 1975, pentru Belgia, Danemarca, Germania, Franța, Irlanda, Italia, Luxemburg, Țările de Jos și Regatul Unit;
- (b) 1 ianuarie 1981, pentru Grecia;
- (c) 1 ianuarie 1983, pentru Spania și Portugalia;
- (d) 3 octombrie 1989, pentru teritoriul fostei Republici Democrate Germane;
- (e) 1 ianuarie 1995, pentru Austria, Finlanda și Suedia.

Articolul 23

Dispoziții tranzitorii

Întreprinderile care, înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament, dispun de o autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier se conformează dispozițiilor prezentului regulament în termen de cel mult doi ani de la respectiva dată.

Articolul 24

Asistență reciprocă

1. Autoritățile competente din statele membre inițiază o colaborare strânsă și își acordă asistență reciprocă în scopul aplicării prezentului regulament. Acestea garantează confidențialitatea schimburilor de informații la care participă.

2. Autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la condamnările penale grave aplicate și la infracțiunile grave comise sau cu privire la fapte grave și specifice, care ar putea să afecteze exercitarea ocupației de operatori de transport rutier, în conformitate cu dispozițiile aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal.

Articolul 25

Comitet

1. Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85⁹.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.
3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5a alineatele 1-4 și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.
4. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele 1-4 articolul 5b și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenele prevăzute la articolul 5a alineatul 3 litera (c) alineatul 4 literele (b) și (e) din Decizia 1999/468/CE sunt stabilite la o lună.

Articolul 26

Raporturi privind exercitarea profesiei

1. O dată la doi ani, statele membre stabilesc un raport privind activitatea autorităților competente pe care îl transmit Comisiei. Acest raport conține:
 - (a) o analiză a sectorului în ceea ce privește buna reputație, capacitatea financiară și capacitatea profesională;
 - (b) numărul autorizațiilor acordate, în funcție de număr și de an, autorizațiile suspendate, autorizațiile retrase, numărul de avertismente, numărul de declarații de inaptitudine, precum și motivele acordării acestora;
 - (c) numărul de certificate de capacitate profesională eliberate în fiecare an;
 - (d) statistici privind actualizările registrelor electronice naționale;
 - (e) o analiză a schimburilor de informații cu celelalte state membre, care include în special numărul anual de infracțiuni constatate și notificate unui alt stat membru și răspunsurile primite în aplicarea articolului 17 alineatul (3), precum

⁹ JO L 370, 31.12.1985, p. 8. Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).

și numărul anual de cereri și răspunsuri primite în aplicarea articolului 17 alineatul (4).

2. Pe baza acestor rapoarte naționale, Comisia stabilește, o dată la doi ani, un raport destinat Parlamentului European și Consiliului privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier. Acest raport conține, în special, o evaluare a modului de funcționare a schimbului de informații între state membre. Raportul în cauză este publicat în același timp cu raportul menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006¹⁰.

Articolul 27

Listele autorităților competente

Fiecare stat membru transmite Comisiei lista autorităților competente desemnate să acorde autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, precum și lista autorităților sau instanțelor acreditate responsabile de organizarea examenelor. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista consolidată a acestor autorități sau instanțe din întreaga Comunitate.

Articolul 28

Comunicarea măsurilor naționale

Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre, în cel mai scurt timp posibil, textele principalelor acte cu putere de lege și acte administrative pe care acestea le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament.

Articolul 29

Abrogare

Directiva 96/26/CE se abrogă.

Trimiterile la decizia abrogată se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

¹⁰ JO L 102, 11.4.2006, p.1

Articolul 30

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică începând cu [...]

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

Adoptat la Bruxelles, [...]

Pentru Parlamentul European
Președintele
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]

ANEXA I

I. LISTA MATERIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8

Cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru constatarea capacității profesionale de către statele membre trebuie să se refere cel puțin la materiile prevăzute în prezenta listă, respectiv pentru transportul rutier de marfă și pentru transportul rutier de călători. Referitor la aceste materii, candidații operatori de transport rutier trebuie să atingă nivelul de cunoștințe și aptitudini practice necesare pentru a conduce o întreprindere de transport.

Nivelul minim de cunoștințe, astfel cum se indică mai jos, nu poate fi inferior nivelului 3 al structurii nivelurilor de formare prevăzute în anexa la Decizia 85/368/CEE a Consiliului¹, adică unui nivel atins printr-o formare dobândită în cadrul unei școlarizări obligatorii completată fie printr-o formare profesională și o formare tehnică complementară, fie printr-o formare tehnică școlară sau alta, de nivel secundar.

A. Elemente de drept civil

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască principalele contracte utilizate în activitățile de transport rutier precum și drepturile și obligațiile care decurg din acestea;
- 2) să fie capabil să negocieze un contract cu valabilitate legală, și anume în ceea ce privește condițiile de transport.

Transport rutier de marfă

- 3) să poată să analizeze o reclamație a mandantului referitoare la daunele rezultând fie din pierderile sau avariile survenite mărfii în cursul transportului, fie din întârzierea la livrare, precum și efectele acestei reclamații asupra răspunderii sale contractuale;
- 4) să cunoască normele și obligațiile care decurg din convenția CMR referitoare la contractul de transport internațional rutier de marfă.

Transport rutier de călători

- 5) să poată să analizeze o reclamație a mandantului său referitoare la daunele produse călătorilor sau bagajelor acestora în timpul unui accident survenit în cursul transportului sau referitor la daunele datorate întârzierii precum și efectele acestei reclamații asupra responsabilității sale contractuale.

¹ JO L 199, 31.7.1985, p. 56.

B. Elemente de drept comercial

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască condițiile și formalitățile prevăzute pentru exercitarea comerțului și obligațiile generale ale comercianților (înmatriculare, cărți de comerț etc.), precum și consecințele falimentului;
- 2) să aibă cunoștințe corespunzătoare cu privire la diversele forme de societate comercială precum și la normele acestora de constituire și funcționare.

C. Elemente de drept social

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască rolul și funcționarea diferitelor instituții sociale care intervin în sectorul transportului rutier (sindicate, comitete de întreprindere, delegați ai personalului, inspectori de muncă etc.);
- 2) să cunoască obligațiile angajatorilor în ceea ce privește securitatea socială;
- 3) să cunoască normele metodologice aplicabile contractelor de muncă referitoare la diferitele categorii de angajați ai întreprinderilor de transport rutier (forma contractelor, obligațiile părților, condițiile și durata muncii, concediile plătite, remunerația, desfacerea contractului);
- 4) să cunoască normele aplicabile în ceea ce privește timpul de condus, timpul de odihnă și timpul de lucru, în special dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 561/2006 al Consiliului², dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului³, Directiva 2002/15/CE și Directiva 2006/22/CE și măsurile practice de aplicare a acestor regulamente.
- 5) să cunoască normele aplicabile în materie de calificare inițială și formare continuă a conducătorilor auto, în special cele care decurg din aplicarea Directivei 2003/59/CE.

D. Elemente de drept fiscal

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie să cunoască în special regulile referitoare la:

- 1) TVA pe serviciile de transport;
- 2) taxa de circulație a vehiculelor;

² JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

³ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

- 3) taxele asupra anumitor vehicule utilizate pentru transportul rutier de marfă precum și la taxele de trecere și taxele de utilizare pentru folosirea anumitor infrastructuri;
- 4) impozitele pe venit.

E. Gestiunea comercială și financiară a întreprinderii

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască dispozițiile legale și practicile privind utilizarea cecurilor, a cambiiilor, biletelor la ordin, cărților de credit și la alte mijloace sau metode de plată;
- 2) să cunoască diferitele forme de credit (bancare, documentare, depozite de garantare, ipoteci, leasing, *renting*, *factoring* etc.), precum și sarcinile și obligațiile care decurg din acestea;
- 3) să știe ce este un bilanț, cum se prezintă acesta și să-l poată interpreta;
- 4) să poată citi și interpreta o declarație de profit și pierderi;
- 5) să poată proceda la analiza situației financiare și a rentabilității întreprinderii, mai ales pe baza indicilor financiari;
- 6) să poată elabora un buget;
- 7) să cunoască diferitele elemente ale prețului de cost (costuri fixe, costuri variabile, fonduri de exploatare, amortismente etc.) și să le poată calcula în funcție de vehicul, kilometru, călătorie sau tonă;
- 8) să poată realiza o organigramă referitoare la tot personalul întreprinderii și să organizeze planuri de lucru etc.;
- 9) să cunoască principiul studiului de piață (marketing), de promovare a vânzărilor serviciilor de transport, de elaborare a fișierelor de clienți, ale publicității, ale relațiilor publice etc.
- 10) să cunoască diferitele tipuri de asigurări proprii transporturilor rutiere (asigurări de răspundere, de viață, asigurarea bunurilor, a bagajelor), precum și garanțiile și obligațiile care decurg din aceasta;
- 11) să cunoască aplicațiile telematice în domeniul transportului rutier.

Transport rutier de marfă

- 12) să poată aplica normele referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de marfă, precum și să cunoască semnificația și efectele Incoterms;
- 13) să cunoască diferitele categorii de auxiliari ai transportului, rolul, funcțiile și statutul acestora.

Transport rutier de călători

- 14) să poată aplica normele referitoare la tarife și formarea prețurilor în transporturile publice și particulare de călători;
- 15) să poată aplica normele referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de călători.

F. Accesul la piață

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască reglementările profesionale pentru transporturile rutiere pentru terți, pentru locația vehiculelor industriale, pentru sub-contractare, în special normele referitoare la organizarea oficială a profesiei, la accesul la aceasta, la autorizațiile pentru transporturile rutiere intracomunitare și extracomunitare și la control și sancțiuni;
- 2) să cunoască reglementările referitoare la înființarea unei întreprinderi de transport rutier;
- 3) să cunoască diferitele documente cerute pentru executarea serviciilor de transport rutier și să poată aplica procedee de verificare pentru a asigura prezența, atât în întreprindere, cât și la bordul vehiculelor, a documentelor corespunzătoare privind fiecare transport efectuat, și anume a documentelor referitoare la vehicul, la conducătorul auto, la marfă sau la bagaje.

Transport rutier de marfă

- 4) să cunoască regulile referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de mărfuri, la birourile de expediție, la logistică;
- 5) să cunoască formalitățile în momentul trecerii frontierelor, rolul și sfera de acțiune a documentelor T și carnetelor TIR precum și obligațiile și responsabilitățile care decurg din utilizarea acestora.

Transport rutier de călători

- 6) să cunoască regulile referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de călători;
- 7) să cunoască regulile pentru crearea serviciilor de transport și să poată elabora planuri de transport.

G. Standarde și exploatare tehnică

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască normele referitoare la greutatea și dimensiunile vehiculelor din statele membre, precum și procedurile referitoare la transporturile excepționale care derogă de la aceste norme;
- 2) să poată alege, în funcție de nevoile întreprinderii, vehiculele, precum și elementele acestora (șasiu, motor, organe de transmisie, sisteme de frânare etc.);
- 3) să cunoască formalitățile referitoare la recepția, înmatricularea și controlul tehnic al acestor vehicule;
- 4) să poată lua în considerare măsurile care trebuie luate pentru lupta împotriva poluării aerului cu emisiile provenite de la autovehicule, precum și a zgomotului produs de acestea;
- 5) să poată elabora planuri de întreținere periodică a vehiculelor și a echipamentelor acestora.

Transport rutier de marfă

- 6) să cunoască diferite tipuri de manevrare și de încărcare (haioane, containere, paleți etc.) și să poată aplica procedee și dispoziții referitoare la operațiunile de încărcare și descărcare a mărfurilor (repartizarea încărcăturii, legare, fixare, calare etc.);
- 7) să cunoască diferitele tehnici de transport combinat rutier-feroviar;
- 8) să poată pune în aplicare proceduri vizând respectarea normelor referitoare la transportul de mărfuri periculoase și al deșeurilor, în special cele care decurg din Directiva 94/55/CE a Consiliului⁴, din Directiva 96/35/CE a Consiliului⁵ și din Regulamentul (CE) nr. 259/93 al Consiliului⁶;
- 9) să poată pune în aplicare proceduri vizând respectarea normelor privind transportul de alimente perisabile, și anume cele care decurg din acordul referitor la transporturile internaționale de alimente perisabile cu mașini speciale destinate acestor transporturi (ATP);
- 10) să poată pune în aplicare procedurile referitoare la respectarea reglementărilor privind transporturile de animale vii.

H. Siguranță rutieră

Transport rutier de marfă și călători

Candidatul trebuie, în primul rând:

- 1) să cunoască calificările cerute pentru conducătorii auto (permis de conducere, certificate medicale, atestări ale capacității etc.);

⁴ JO L 319, 12.12.1994, p. 7.

⁵ JO L 145, 19.6.1996, p. 10.

⁶ JO L 30, 6.2.1993, p. 1.

- 2) să poată adopta măsurile necesare pentru a se asigura că toți conducătorii auto respectă normele, interdicțiile și restricțiile de circulație în vigoare în diferite state membre (limitări de viteză, acordarea priorității, oprire și staționare, folosirea farurilor, semnalizarea rutieră etc.);
- 3) să poată elabora dispoziții destinate conducătorilor auto privind verificarea standardelor de siguranță referitoare, pe de o parte, la starea materialului de transport și a echipamentului său și a încărcăturii și, pe de altă parte, la conducerea preventivă;
- 4) să poată instaura proceduri de conduită în caz de accident și să pună în aplicare proceduri corespunzătoare pentru a evita repetarea accidentelor sau a infracțiunilor grave;
- 5) să poată pune în aplicare procedurile necesare arimării în siguranță a mărfii și cunoașterii tehnicilor corespunzătoare.

Transport rutier de călători

- 6) să aibă cunoștințe elementare de geografie rutieră a statelor membre.

II. ORGANIZAREA EXAMENULUI

1. Statele membre vor organiza un examen scris obligatoriu pe care îl pot completa cu un examen oral pentru a verifica dacă acești candidați operatori de transport rutier posedă nivelul de cunoștințe cerut la punctul I în materiile indicate la acest punct și, mai ales, capacitatea de a utiliza instrumentele și tehnicile corespunzătoare și de a îndeplini sarcinile de execuție și de coordonare prevăzute.

- (a) Examenul scris obligatoriu constă din două probe, și anume:

- întrebări scrise comportând fie întrebări cu mai multe variante de răspuns (patru răspunsuri posibile), fie întrebări cu răspuns direct, fie o combinație a celor două sisteme;
- exerciții scrise/studii de caz,

Durata minimă a fiecărei probe este de două ore.

- (b) În cazul în care se organizează examen oral, statele membre pot condiționa participarea la acest examen de reușita la examenul scris.

2. În măsura în care statele membre organizează și un examen oral, acestea trebuie să prevadă pentru fiecare din cele trei probe o proporție a punctajului de peste 25% și până la 40% din totalul punctelor acordate.

În măsura în care statele membre organizează numai un examen scris, ele trebuie să prevadă, pentru fiecare probă, o proporție a punctajului de peste 40% și până la 60% din totalul punctelor acordate.

3. Pentru toate probele, candidații trebuie să obțină o medie de cel puțin 60% din totalul punctelor acordate fără ca procentajul punctelor obținute la fiecare probă să fie mai mic de 50% din punctele posibile. Un stat membru poate să reducă procentajul de la 50% la 40% numai pentru o singură probă.

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(Hârtie groasă de culoare bej – format DIN A4 hârtie sintetică 150g/m2 sau mai mult)

(Text redactat în limba sau limbile oficiale sau în una din limbile oficiale ale statului membru care eliberează
atestatul)

Semn distinctiv al statului membru respectiv¹

Denumirea autorității sau a instanței acreditate²

CERTIFICAT DE CAPACITATE PROFESIONALĂ PENTRU TRANSPORTUL RUTIER DE MARFĂ [CĂLĂTORI]³

Nr.....

Subsemnatii,

certificăm că⁴

născut(ă) la datala.....

a urmat formarea și a susținut cu succes probele examenului (anul:....; sesiunea:....)⁵ necesar pentru obținerea
certificatului de capacitate profesională pentru transportul rutier de marfă [călători]⁶, în conformitate cu dispozițiile
Regulamentului (CE) nr. .../... din

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a capacității profesionale menționate la articolul 20 alineatul (1)
din Regulamentul (CE) nr. .../... din... de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie respectate
pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

Eliberat la, la data de

7

¹ Semn distinctiv al statului: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit

² Autoritate sau organism desemnat în prealabil în acest scop de către fiecare stat membru al Comunității Europene pentru a elibera prezentul certificat.

³ A se tăia mențiunea inutilă.

⁴ Nume și prenume; locul și data nașterii

⁵ Identificarea examenului

⁶ A se tăia mențiunea inutilă.

⁷ Sigiliul sau semnătura autorității sau a instanței acreditate care eliberează certificatul.