

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

C 62 E



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 52

17 martie 2009

Numărul informării

Cuprins

Pagina

III *Acte pregătitoare*

## CONSILIU

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2009/C 62 E/01 | Poziția comună (CE) nr. 5/2009 din 9 ianuarie 2009 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului <sup>(1)</sup> ..... | 1  |
| 2009/C 62 E/02 | Poziția comună (CE) nr. 6/2009 din 9 ianuarie 2009 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) <sup>(1)</sup> .....                                                               | 25 |
| 2009/C 62 E/03 | Poziția comună (CE) nr. 7/2009 din 9 ianuarie 2009 adoptată de Consiliu, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare) <sup>(1)</sup> .....                                                                                     | 46 |

RO

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## III

(Acte pregătitoare)

## CONSILIU

## POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 5/2009

adoptată de Consiliu la 9 ianuarie 2009

**în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/C 62 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor <sup>(2)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(3)</sup>,

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 („ocupația de operator de transport rutier”). Astfel de norme comune vor contribui la asigurarea unui nivel ridicat de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, la raționalizarea pieței, la îmbunătățirea calității serviciilor în interesul operatorilor de transport rutier, al clienților acestora și al economiei în ansamblu, precum și la îmbunătățirea siguranței rutiere. De asemenea, acestea au capacitatea de a favoriza exercitarea

efectivă a dreptului de stabilire de către operatorii de transport rutier.

- (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 internațional <sup>(4)</sup> a stabilit condițiile minime pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier, precum și recunoașterea reciprocă a documentelor necesare în acest sens. Cu toate acestea, experiența anterioară, analiza de impact și diversele studii arată că directiva menționată anterior este aplicată în mod neuniform de către statele membre. Această lipsă de uniformitate generează mai multe consecințe negative, în special denaturarea concurenței, o anumită absență de transparență a pieței și de monitorizare uniformă, precum și riscul ca întreprinderile care angajează personal 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 buna funcționare a pieței interne a transporturilor rutiere, având în vedere faptul că accesul pe piața transporturilor internaționale de marfă și a anumitor operațiuni de cabotaj este permis întreprinderilor din întreaga Comunitate. Singura condiție impusă acestor întreprinderi este aceea de a deține o licență comunitară care poate fi obținută atunci când aceste întreprinderi îndeplinesc condițiile de acces la ocupația de operator de transport rutier, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind normele comune pentru accesul pe piața transport rutier internațional de mărfuri (reformare) <sup>(5)</sup> și

<sup>(1)</sup> JO C 151, 17.6.2008, p. 16.

<sup>(2)</sup> JO C 14, 19.1.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> Avizul Parlamentului European din 21 mai 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009, Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ...

<sup>(4)</sup> JO L 124, 23.5.1996, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L ...

- cu Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) <sup>(1)</sup>.
- (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 eficace a acestor norme. Deoarece respectarea acestor norme constituie principala condiție pentru a avea acces pe piața comunitară, iar regulamentele reprezintă instrumentele comunitare aplicabile în acest domeniu, un regulament pare a fi instrumentul cel mai potrivit de stabilire a condițiilor privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.
- (5) Ar trebui să fie permis statelor membre să adapteze condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier în regiunile ultraperiferice menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, datorită caracteristicilor și constrângerilor specifice acestor regiuni. Cu toate acestea, întreprinderile stabilite în aceste regiuni, care îndeplinesc condițiile pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier numai ca urmare a adaptării menționate la primul paragraf, ar trebui să nu poată obține licențe comunitare. Adaptarea condițiilor care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier nu ar trebui să împiedice întreprinderile cărora li s-ar fi acordat accesul la ocupația de operator de transport rutier și care îndeplinesc toate condițiile generale stabilite prin prezentul regulament, să desfășoare activități de transport în regiunile ultraperiferice.
- (6) În scopul asigurării unei concurențe loiale, normele comune privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier ar trebui să se aplice într-o măsură cât mai mare tuturor întreprinderilor. Cu toate acestea, nu este necesară includerea în domeniul de aplicare a prezentului regulament a întreprinderilor ale căror activități de transport au un impact foarte scăzut asupra pieței transporturilor.
- (7) Responsabilitatea de a verifica dacă o întreprindere îndeplinește în orice moment condițiile prevăzute de prezentul regulament ar trebui să revină statului membru de stabilire, astfel încât autoritățile competente ale statului membru respectiv să poată să decidă, după caz, suspendarea sau retragerea autorizațiilor care îi conferă întreprinderii în cauză dreptul de a funcționa pe piață. Respectarea întocmai a condițiilor de acces la ocupația de operator de transport rutier și monitorizarea fiabilă a acestora implică existența unor sedii reale și stabile ale întreprinderilor.
- (8) Persoanele fizice care îndeplinesc cerințele privind buna reputație și competența profesională trebuie identificate în mod clar și indicate autorităților competente. Persoanele respective („gestionari responsabili de transport”) ar trebui să fie cele care gestionează în mod continuu și efectiv activitățile de transport ale întreprinderilor de transport rutier. Se impune, prin urmare, să se precizeze condițiile în care se consideră că o persoană gestionează în mod continuu și efectiv activitatea de transport a unei întreprinderi.
- (9) Buna reputație a unui gestionar responsabil de transport implică lipsa oricărei condamnări penale sau sancțiuni, în special pentru încălcarea gravă a reglementărilor comunitare din domeniul transportului rutier. O condamnare sau sancțiune aplicate unui gestionar responsabil de transport sau unei întreprinderi de transport rutier într-unul sau în mai multe state membre pentru cazuri de cea mai gravă încălcare a normelor comunitare ar trebui să determine pierderea bunei reputații cu condiția garantării de către autoritatea competentă a faptului că, înainte de a fi luată o decizie definitivă, a avut loc o procedură de investigare desfășurată și documentată corespunzător, în cadrul căreia au fost garantate drepturile procesuale fundamentale și au fost respectate drepturile de a exercita o cale de atac corespunzătoare.
- (10) Întreprinderile de transport rutier trebuie să dețină o capacitate financiară minimă pentru a asigura începerea activității și gestionarea corespunzătoare. O metodă simplă și rentabilă de a dovedi capacitatea financiară o constituie o garanție bancară sau o asigurare de răspundere profesională.
- (11) Un nivel ridicat al calificării profesionale ar trebui să sporească eficiența socio-economică a sectorului de transport rutier. Prin urmare, candidații la funcția de gestionar responsabil de transport ar trebui să beneficieze de cunoștințe profesionale de calitate. În vederea asigurării unei uniformități sporite a condițiilor de examinare și pentru a promova o formare de calitate, ar trebui ca statele membre să poată autoriza centrele de examinare și de formare în conformitate cu anumite criterii care urmează să fie definite la nivel național. Gestionarii responsabili de transport ar trebui 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 competență profesională, precum și procedura de organizare a examenelor să evolueze și ar trebui să se prevadă posibilitatea actualizării acestora. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să excepteze de la examinare persoanele care pot dovedi o experiență continuă în gestionarea activităților de transport.
- (12) O concurență loială și un transport rutier care să se conformeze pe deplin normelor reclamă un nivel uniform de supraveghere de către statele membre. În acest sens, un rol esențial le revine autorităților naționale responsabile de supravegherea întreprinderilor și a valabilității autorizației acestora și este necesar să se garanteze faptul că respectivele autorități iau, după caz, măsurile adecvate, în special în ceea ce privește suspendarea sau retragerea autorizațiilor ori declararea inapetitudinii gestionarilor responsabili de transport care sunt neglijenți în mod repetat sau care acționează cu rea credință.
- (13) O cooperare administrativă mai organizată între statele membre ar îmbunătăți eficacitatea supravegherii întreprinderilor care funcționează în mai multe din aceste state și ar reduce costurile administrative. Registre electronice ale întreprinderilor, interconectate la nivelul Comunității și conforme cu normele comunitare privind protecția datelor cu caracter personal ar facilita această

<sup>(1)</sup> JO L...

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, s-a creat infrastructura necesară în vederea promovării interconectărilor între statele membre. O utilizare mai sistematică a registrelor electronice ar contribui, prin urmare, în mod semnificativ la reducerea costurilor administrative ale controalelor și la îmbunătățirea eficacității acestora.

- (14) Anumite date privind încălcările și sancțiunile, incluse în registrele electronice naționale, au caracter personal. Prin urmare, statele membre ar trebui 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 date <sup>(1)</sup>, în special în ceea ce privește controlul prelucrării datelor cu caracter personal de către o autoritate publică, dreptul de informare a persoanelor în cauză, dreptul la acces și dreptul la opoziție al acestora. În vederea aplicării prezentului regulament, apare ca necesară păstrarea acestor date timp de cel puțin doi ani, pentru a evita stabilirea întreprinderilor descalificate pe teritoriul altor state membre.
- (15) Interconectarea registrelor electronice naționale este esențială în scopul de a asigura un schimb de informații rapid și eficace între statele membre și de a garanta faptul că operatorii de transport rutier nu sunt tentați să comită sau să-și asume riscul de a comite încălcări grave în alte state membre decât statul membru de stabilire. Realizarea acestei interconectări necesită definirea comună a formatului exact al datelor care fac obiectul schimburilor de date, precum și a procedurilor tehnice de realizare a acestor schimburi de date.
- (16) Pentru ca schimbul de informații dintre statele membre să fie eficace, ar trebui să se desemneze puncte de contact naționale și să se precizeze anumite proceduri comune cu privire cel puțin la termenele și natura informațiilor care trebuie transmise.
- (17) În vederea facilitării libertății de stabilire, prezentarea documentelor adecvate eliberate de o autoritate competentă a statului membru în care își are reședința operatorul de transport rutier ar trebui să fie acceptată ca dovadă suficientă a bunei reputații necesare accesului la ocupația de operator de transport rutier în statul membru de stabilire, sub condiția că persoanele respective nu au fost declarate inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier în celelalte state membre.
- (18) În vederea facilitării libertății de stabilire, sub aspectul competenței profesionale, un model unic de certificat eliberat în temeiul prezentului regulament ar trebui recunoscut drept dovadă suficientă de către statul membru de stabilire.
- (19) La nivel comunitar este necesară o monitorizare mai strictă a aplicării prezentului regulament la nivel comunitar. Aceasta implică transmiterea către Comisie a unor rapoarte periodice, întocmite pe baza registrelor electro-

nice naționale și referitoare la buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională a întreprinderilor din sectorul de transport rutier.

- (20) Statele membre ar trebui să prevadă sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Respectivele sancțiuni ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (21) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv modernizarea normelor de reglementare a accesului la ocupația de operator de transport rutier în scopul asigurării unei puneri în aplicare mai uniforme și eficiente a acestor norme în statele membre, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (22) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(2)</sup>.
- (23) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să stabilească o listă a categoriilor și a tipurilor încălcărilor și a gradelor de gravitate a acestor încălcări care determină pierderea de către operatorii de transport rutier a bunei reputații, să adapteze la progresul tehnic anexele I, II și III la prezentul regulament referitoare la cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru recunoașterea de către statele membre a competenței profesionale și respectiv la modelul de certificat de competență profesională și să stabilească lista încălcărilor care, pe lângă cele stabilite în anexa IV la prezentul regulament, pot conduce la pierderea bunei reputații. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, aceste măsuri trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (24) Directiva 96/26/CE ar trebui să se abroge,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.

<sup>(1)</sup> JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

<sup>(2)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(2) Prezentul regulament se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier. Acesta se aplică, de asemenea, tuturor întreprinderilor care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care exercită ocupația de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ o trimitere la întreprinderile care intenționează să se angajeze într-o astfel de ocupație.

(3) În ceea ce privește regiunile menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, statele membre vizate pot adapta condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier, în măsura în care operațiunile sunt desfășurate în întregime în respectivele regiuni de către întreprinderi stabilite în acele regiuni.

(4) Prin derogare de la alineatul (2), prezentul regulament nu se aplică, cu excepția cazului în care se prevede altfel în legislația națională, următoarelor întreprinderi:

- (a) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule sau ansambluri de vehicule a căror greutate 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 activități de transport rutier;
  - (b) întreprinderilor care efectuează exclusiv transporturi rutiere de călători în scopuri necomerciale sau în mod gratuit, sau a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de călători;
  - (c) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul autovehiculelor cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 40 km/h.
- (5) Statele membre pot excepta de la aplicarea totală sau parțială a prevederilor prezentului regulament întreprinderile de transport rutier de mărfuri angajate exclusiv în operațiuni de transport național având doar un impact minor asupra pieței de transport, din motive legate de:
- (a) natura mărfurilor transportate; sau
  - (b) distanța scurtă implicată.

#### Articolul 2

##### Definiții

În înțelesul prezentului regulament:

1. „ocupația de operator de transport rutier de marfă” înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor autovehicule, fie al unui ansamblu de vehicule, transportul de marfă în beneficiul altor persoane;
2. „ocupația de operator de transport rutier de călători” înseamnă 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, plătite de

către persoanele transportate sau de către organizatorul transportului;

3. „ocupația de operator de transport rutier” înseamnă ocupația de operator de transport rutier de călători sau ocupația de operator de transport rutier de marfă;
4. „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate juridică, care exercită ocupația de transport de călători, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupația de transport de mărfuri în scopuri comerciale;
5. „gestionar responsabil de transport” înseamnă o persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul în care respectiva întreprindere este persoană fizică, chiar persoana în cauză sau, în cazul în care se prevede în mod expres, o altă persoană fizică desemnată de întreprinderea respectivă prin contract și care coordonează în mod continuu și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii respective;
6. „autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier” înseamnă o decizie administrativă prin care o întreprindere care îndeplinește condițiile stabilite prin prezentul regulament este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier;
7. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate națională, regională sau locală dintr-un stat membru, care, pentru a autoriza exercitarea ocupației de operator de transport rutier, verifică îndeplinirea de către o întreprindere a condițiilor stabilite prin prezentul regulament și care este abilitată să acorde, să suspende sau să retragă autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier;
8. „stat membru de stabilire” înseamnă statul membru pe teritoriul căruia se stabilește o întreprindere al cărei gestionar responsabil de transport este resortisant sau nu al unei alte țări.

#### Articolul 3

##### Cerințe pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier

- (1) Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier trebuie:
  - (a) să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru;
  - (b) să aibă o bună reputație;
  - (c) să aibă capacitatea financiară adecvată;
  - (d) să aibă competența profesională necesară.
- (2) Statele membre pot decide să impună cerințe suplimentare, care trebuie să fie proporționale și nediscriminatorii, pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a fi autorizate să exercite ocupația de operator de transport rutier.

## Articolul 4

**Gestionarul responsabil de transport**

(1) O întreprindere care exercită ocupația de operator de transport rutier desemnează cel puțin o persoană fizică, gestionarul responsabil de transport, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care:

- (a) coordonează în mod continuu și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii;
- (b) are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acesteia, sau gestionează întreprinderea, sau în cazul întreprinderii persoană fizică este însăși persoana respectivă; și
- (c) este rezident în Comunitate.

(2) În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională stabilită la articolul 3 alineatul (1) litera (d), autoritatea competentă poate să-i acorde autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport, fără a fi desemnat un gestionar responsabil de transport în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cu condiția ca:

- (a) întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Comunitate care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care este îndreptățită în temei contractual să exercite, în numele întreprinderii, atribuții de gestionar responsabil de transport;
- (b) contractul dintre întreprindere și persoana menționată la litera (a) trebuie să precizeze sarcinile pe care acesta din urmă trebuie să le îndeplinească în mod continuu și efectiv și să indice responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de gestionar responsabil de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță;
- (c) în calitate de gestionar responsabil de transport, persoana menționată la litera (a) poate să coordoneze activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unei flote cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor și/sau numărul total de vehicule din flota gestionată de persoana respectivă; și
- (d) persoana menționată la litera (a) îndeplinește sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilitățile acesteia sunt exercitate în mod independent față de orice întreprindere pentru care întreprinderea în cauză efectuează operațiuni de transport.

(3) Statele membre pot decide că un gestionar responsabil de transport desemnat în conformitate cu alineatul (1) nu poate fi în același timp desemnat în conformitate cu alineatul (2), sau că poate fi astfel desemnat numai în ceea ce privește un număr de

întreprinderi sau o flotă de vehicule care nu depășește limitele stabilite la alineatul (2) litera (c).

(4) Întreprinderea informează autoritatea competentă referitor la gestionarul (gestionarii) responsabil(i) de transport desemnat(ți).

## CAPITOLUL II

**CONDIȚII CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE ÎN VEDEREA RESPECTĂRII CERINȚELOR DE LA ARTICOLUL 3**

## Articolul 5

**Condiții referitoare la cerințele de stabilire**

În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (a), o întreprindere trebuie, în statul membru în cauză:

- (a) să aibă un sediu, situat în respectivul stat membru, în incinta căruia poate pune la dispoziție, la cerere, documentele de lucru, în special toate documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă, în scopul verificării condițiilor prevăzute de prezentul regulament. Statele membre pot solicita ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să aibă astfel de documente disponibile oricând la sediile acestora;
- (b) odată ce autorizația este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înregistrate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;
- (c) să își desfășoare operațiunile în mod continuu și efectiv, cu echipamentele corespunzătoare, într-un centru de exploatare situat în statul membru respectiv.

## Articolul 6

**Condiții privind cerința de bună reputație**

(1) Sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol, statele membre stabilesc condițiile pe care o întreprindere sau un gestionar responsabil de transport trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerinței privind buna reputație stabilite la articolul (3) alineatul (1) litera (b).

Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a gestionarilor responsabili de transport ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări, le include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale gestionarilor responsabili de transport ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.

Condițiile menționate la primul paragraf includ cel puțin următoarele cerințe:

- (a) să nu existe niciun motiv serios pentru a pune la îndoială buna reputație a gestionarului responsabil de transport sau a întreprinderii de transport, cum ar fi o condamnare sau sancțiuni rezultate în urma oricăror încălcări grave ale normelor naționale în vigoare în următoarele domenii:
  - (i) drept comercial,
  - (ii) legislația privind insolvența,
  - (iii) condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei,
  - (iv) circulația rutieră,
  - (v) răspunderea profesională; precum și
- (b) gestionarul responsabil de transport sau întreprinderea de transport să nu fi fost, într-unul sau mai multe state membre, condamnat(ă) sau să nu i se fi aplicat sancțiuni pentru încălcări grave ale normelor comunitare în special în ceea ce privește:
  - (i) perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare;
  - (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 al vehiculelor utilitare, inclusiv inspecțiile tehnice obligatorii ale autovehiculelor;
  - (v) accesul la piața de transport rutier internațional de marfă sau, după caz, accesul la piața de transport rutier 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;
  - (x) transportul de animale.

(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b):

- (a) Atunci când unui gestionar responsabil de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancțiune, într-unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, menționate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.

Procedura stabilește dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată și justificată.

Dacă autoritatea competentă constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, acestea

poate decide că buna reputație nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip va fi indicat în raportul precizat la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

- (b) Comisia întocmește o listă a categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor normelor comunitare care, în plus față de cele prevăzute în anexa IV, pot determina pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în sensul articolului 12 alineatul (1).

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia și care se referă la lista în cauză, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

În acest scop, Comisia:

- (i) stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;
- (ii) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave; și
- (iii) prevede frecvența de repetare începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luând în considerare numărul de conducători auto utilizați în cadrul activităților de transport coordonate de gestionarul responsabil de transport.

(3) Cerința stabilită la articolul 3 alineatul (1) litera (b) rămâne neîndeplinită până când se aplică o măsură de reabilitare sau orice altă măsură cu efect echivalent, în conformitate cu dispozițiile de drept intern relevante.

## Articolul 7

### Condiții privind cerința de capacitate financiară

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

În sensul prezentului regulament, valoarea euro în monedele naționale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia etapă a Uniunii Monetare Europene se stabilește la fiecare cinci ani. Cursurile aplicate sunt cele obținute în prima zi lucrătoare din luna octombrie și publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Aceste cursuri intră în vigoare la data de 1 ianuarie din anul calendaristic următor.

Posturile contabile menționate la primul paragraf au același înțeles cu cele definite în cea de-a patra Directivă 78/660/CEE a Consiliului din 25 iulie 1978 în temeiul articolului 54 alineatul (3) litera (g) din tratat privind conturile anuale ale anumitor forme de societăți comerciale <sup>(1)</sup>.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau solicita ca o întreprindere să demonstreze capacitatea sa financiară printr-un certificat, cum ar fi asigurarea de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf. Statele membre pot dacă garanția poate fi reținută cu acordul autorității competente care autorizează exercitarea ocupației de operator de transport rutier și dacă poate fi eliberată fără acordul autorității competente.

(3) Conturile anuale menționate la alineatul (1), precum și garanția bancară menționată la alineatul (2), care trebuie verificate, sunt cele ale entității economice stabilite pe teritoriul statului membru în care a fost solicitată eliberarea unei autorizații și nu cele ale oricăror alte entități stabilite într-un alt stat membru.

#### Articolul 8

##### Condiții privind cerința de competență profesională

(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (d), persoana sau persoanele vizată(e) dispun de cunoștințele corespunzătoare nivelului prevăzut în anexa I partea I, în ceea ce privește materiile enumerate în respectiva anexă. Aceste cunoștințe trebuie demonstrate prin susținerea unui examen scris obligatoriu care poate fi completat printr-un examen oral, dacă un stat membru decide astfel. Aceste examene sunt organizate în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa I partea II. În acest sens, statele membre pot decide să impună formarea înaintea examenului.

(2) Numai autoritățile sau organismele autorizate în acest sens de către un stat membru, conform unor criterii definite la nivel național, pot organiza și certifica examenele scrise și orale menționate la alineatul (1). Statele membre verifică periodic conformitatea cu dispozițiile prevăzute în anexa I a condițiilor în care examenele sunt organizate de către respectivele autorități sau organisme.

(3) Statele membre pot autoriza, conform unor criterii proprii, organisme care să asigure candidaților formare de înaltă calitate în vederea pregătirii în vederea examenelor, precum și formare continuă pentru gestionarii responsabili de transport în vederea actualizării cunoștințelor pe care aceștia le dețin, dacă doresc aceasta.

(4) Un stat membru poate excepta acele persoane care posedă/dețin anumite calificări din învățământului superior sau tehnic, eliberate în același stat membru și care presupun cunoașterea tuturor materiilor enumerate în lista din anexa I și pe care le desemnează special în acest sens, de la examinarea materiilor respective acoperite de calificări. Excepțiile se aplică numai

acelor secțiuni din anexa I partea I pentru care calificările acoperă toate materiile enumerate sub titlul fiecărei secțiuni.

Un stat membru poate excepta de la părți specificate ale examenului pe deținătorii de certificate de competență profesională valabile pentru operațiuni de transport național în statul membru respectiv.

(5) Un certificat eliberat de autoritatea sau organismul menționat la alineatul (2) trebuie prezentat ca dovadă a competenței profesionale. Acest certificat nu este transferabil către nicio altă persoană. Acesta se redactează conform elementelor de securitate și modelului din anexele II și III și poartă ștampila și semnătura autorității acreditate sau a organismului acreditat care l-a eliberat.

(6) Comisia adaptează anexele I, II și III la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

(7) Comisia încurajează și facilitează schimbul de experiență și informații privind formarea, examinarea și autorizarea, între statele membre sau prin intermediul oricărui organism desemnat de aceasta.

#### Articolul 9

##### Exceptarea de la examinare

Statele membre pot decide să exonereze de la examinarea menționată la articolul 8 alineatul (1) persoanele care pot face dovada că au deținut în mod continuu funcția de coordonatori de operator de transport rutier de mărfuri sau de transport rutier de călători într-un stat membru în cursul unei perioade de 15 ani înainte de ... (\*).

#### CAPITOLUL III

##### AUTORIZARE ȘI SUPRAVEGHERE

#### Articolul 10

##### Autoritățile competente

(1) Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe autorități competente pentru a garanta executarea corectă a prezentului regulament. Respectivele autorități competente sunt abilitate:

- să examineze cererile introduse de întreprinderi;
- să acorde autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, precum și să suspende și să retragă respectivele autorizații;
- 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;
- să efectueze controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3.

<sup>(1)</sup> JO L 222, 14.8.1978, p. 11.

(\*) Data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(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 11

##### Examinarea și înregistrarea cererilor

(1) Se acordă, la cerere, autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier unei întreprinderi de transport care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3. Autoritatea competentă se asigură că o întreprindere care depune o cerere îndeplinește cerințele stabilite la respectivul articol. Statele membre pot specifica în legislația națională adecvată durata autorizațiilor pentru a se angaja în exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

Evaluarea unei cereri poate conduce la emiterea unei licențe comunitare în conformitate cu regulamentele (CE) nr. .../2009 și (CE) nr. .../2009. Un stat membru poate emite o altă autorizație decât o licență comunitară întreprinderilor care efectuează operațiuni de transport numai pe teritoriul statului membru în cauză.

(2) Autoritatea competentă înscrie în registrul electronic național menționat la articolul 16 datele referitoare la întreprinderile cărora le acordă autorizația și care sunt menționate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf literele (a)-(d).

(3) Termenul pentru examinarea de către o autoritate competentă a unei cereri de autorizație trebuie să fie cât mai scurt cu putință și să nu depășească trei luni de la data la care autoritatea competentă a primit toate documentele necesare pentru a evalua cererea. Autoritatea competentă poate prelungi acest termen cu încă două luni în cazurile motivate corespunzător.

(4) Până la 31 decembrie 2012, autoritatea competentă verifică, în cazul în care există îndoieli atunci când evaluează buna reputație a unei întreprinderi, dacă gestionarul sau gestionarii responsabili de transport desemnați nu au fost declarați, la data prezentării cererii, inapți pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi într-unul din statele membre, în temeiul articolului 14.

De la 1 ianuarie 2013, atunci când evaluează buna reputație a unei întreprinderi, autoritatea competentă verifică, prin accesarea datelor menționate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf litera (f), fie prin acces direct securizat la partea relevantă a registrelor naționale, fie la cerere, dacă gestionarul sau gestionarii responsabili de transport desemnați nu au fost declarați la data prezentării cererii, inapți pentru coordonarea activităților de transport ale unei întreprinderi într-unul din statele membre, în temeiul articolului 14.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la o prelungire cu maximum trei ani a termenelor menționate în prezentul alineat, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

(5) Întreprinderile care dețin o autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier notifică autorității competente care a eliberat respectiva autorizație, într-un termen de 28 de zile sau mai scurt, astfel cum se stabilește de către

statul membru de stabilire, orice schimbare survenită cu privire la datele menționate la alineatul (2).

#### Articolul 12

##### Controale

(1) Autoritățile competente verifică respectarea de către întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier a cerințelor stabilite la articolul 3. În acest sens, statele membre desfășoară controale asupra acelor întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând riscuri crescute. În acest scop, statele membre extind aplicarea acestui sistem de clasificare a riscurilor, stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier <sup>(1)</sup>, la totalitatea încălcărilor menționate la articolul 6 din prezentul regulament.

(2) Până la 31 decembrie 2014, statele membre desfășoară controale cel puțin la fiecare cinci ani pentru a verifica dacă întreprinderile îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 3.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la o prelungire a termenelor menționate la primul paragraf, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

(3) Un stat membru efectuează controale individuale pentru a verifica dacă o întreprindere continuă să îndeplinească cerințele de acces la ocupația de operator de transport rutier ori de câte ori Comisia îi solicită acest lucru, în cazuri bine motivate. Statul membru transmite Comisiei rezultatele acestor controale și măsurile luate în cazul în care se constată că întreprinderea în cauză nu mai îndeplinește cerințele stabilite în prezentul regulament.

#### Articolul 13

##### Procedura pentru suspendarea și retragerea autorizațiilor

(1) În cazul în care autoritatea competentă constată că o întreprindere prezintă riscul de a nu mai îndeplini cerințele stabilite la articolul 3, autoritatea competentă informează întreprinderea respectivă. În cazul în care autoritatea competentă constată că una sau mai multe dintre respectivele cerințe nu mai sunt îndeplinite, aceasta poate stabili un termen pentru regularizarea situației întreprinderii, dintre următoarele:

- un termen de maximum șase luni, care poate fi prelungit cu încă șase luni în caz de deces sau incapacitate fizică a gestionarului responsabil de transport, pentru recrutarea unui înlocuitor al gestionarului responsabil de transport, în cazul în care gestionarul responsabil de transport nu mai îndeplinește cerințele de bună reputație sau competență profesională;
- un termen de maximum șase luni atunci când întreprinderea trebuie să-și regularizeze situația aducând dovada că are un sediu real și stabil;

<sup>(1)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

- (c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței de capacitate financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă va fi din nou îndeplinită în mod permanent.
- (2) Autoritatea competentă poate să solicite unei întreprinderi a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă să se asigure că, înaintea luării oricărei măsuri de reabilitare, gestionarii responsabili de transport ai acesteia au promovat examenul menționat la articolul 8 alineatul (1).
- (3) În cazul în care autoritatea competentă stabilește că întreprinderea nu mai îndeplinește una sau mai multe dintre cerințele stabilite la articolul 3, aceasta suspendă sau retrage autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier în termenele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.

#### Articolul 14

### **Declararea inaptitudinii gestionarului responsabil de transport**

- (1) Atunci când un gestionar responsabil de transport își pierde buna reputație în conformitate cu dispozițiile articolului 6, autoritatea competentă declară gestionarul responsabil de transport ca fiind inapt să coordoneze activitatea de transport a unei întreprinderi.
- (2) Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile naționale relevante, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (5), al gestionarului responsabil de transport declarat inapt, își pierde valabilitatea în toate statele membre.

#### Articolul 15

### **Decizii ale autorităților competente și căi de atac**

- (1) Deciziile negative luate de autoritățile competente din statele membre în temeiul prezentului regulament, inclusiv respingerea unei cereri, suspendarea sau retragerea unei autorizații existente sau declararea inaptitudinii gestionarului responsabil de transport sunt motivate.

Aceste decizii iau în considerare informațiile disponibile cu privire la încălcările comise de respectiva întreprindere sau de gestionarul responsabil 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 iau măsuri pentru a garanta că întreprinderile și persoanele vizate au posibilitatea de a introduce o cale de atac cu privire la deciziile menționate la alineatul (1), cel puțin în fața unui organism independent și imparțial sau a unei instanțe judecătorești.

#### CAPITOLUL IV

### **SIMPLIFICARE ȘI COOPERARE ADMINISTRATIVĂ**

#### Articolul 16

### **Registre electronice naționale**

- (1) În vederea punerii în aplicare a prezentului regulament, în special a articolelor 11-14 și a articolului 26, fiecare stat

membru păstrează un registru electronic național al întreprinderilor de transport rutier care au primit din partea unei autorități competente desemnate de respectivul stat membru autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier. Prelucrarea datelor înscrise în acest registru se face sub controlul unei autorități publice desemnate în acest sens. Datele relevante incluse în registrul electronic național sunt accesibile tuturor autorităților competente din statul membru în cauză.

Până la 1 iunie 2009, Comisia emite orientări referitoare la cerințele minime aplicabile datelor care trebuie să fie înregistrate în registrul electronic național de la data înființării acestuia pentru a facilita interconectarea viitoare a registrelor. Aceasta poate recomanda includerea numărului de înmatriculare al vehiculelor între datele menționate la alineatul (2).

- (2) Registrele electronice naționale conțin cel puțin următoarele date:

- (a) denumirea și forma juridică a întreprinderii;
- (b) adresa sediului acesteia;
- (c) numele gestionarilor responsabili de transport desemnați pentru a îndeplini cerințele de bună reputație și competență profesională sau, după caz, numele unui reprezentant 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 încălcări grave, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) litera (b), care au condus la o condamnare sau o sancțiune în decursul ultimilor doi ani;
- (f) numele persoanelor care au fost declarate ca fiind inapte pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi, atâta timp cât buna reputație a persoanei respective nu a fost restabilită, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3), precum și măsurile de reabilitare aplicabile.

În sensul literei (e), statele membre pot alege, până la 31 decembrie 2015, să înscrie în registrul electronic național numai cele mai grave încălcări menționate prevăzute în anexa IV.

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la literele (e) și (f) de la primul paragraf. În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate vor fi furnizate în termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea cererii.

În toate cazurile, datele menționate la primul paragraf literele (e) și (f) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea sunt învestite oficial cu drept de control și de a sancționa în sectorul transportului rutier și ai căror funcționari sunt atestați sau cărora, în lipsa atestării, le revine o obligație formală de confidențialitate.

- (3) Datele referitoare la o întreprindere a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă sunt păstrate în registrul electronic național timp de doi ani începând cu data la care a expirat suspendarea sau retragerea licenței și sunt eliminate imediat după expirarea acestui termen.

Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier se păstrează în registrul electronic național atâta timp cât buna reputație a persoanelor respective nu este restabilită în conformitate cu articolul 6 alineatul (3). Datele sunt eliminate atunci când a fost luată o măsură de reabilitare sau o altă măsură cu efect echivalent.

Datele menționate la primul și la al doilea paragraf indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizațiilor ori a declarării inapitudinii și, după caz, durata acestor măsuri.

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru ca toate datele incluse în registrul electronic național să fie actualizate și exacte, în special datele menționate la alineatul (2) primul paragraf literele (e) și (f).

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

(6) Normele comune privind punerea în aplicare a alineatului (5), precum formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informații, procedurile tehnice necesare consultării electronice a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre și promovarea interoperabilității acestor registre cu alte baze de date relevante se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2). Aceste norme comune stabilesc autoritatea responsabilă de accesul la date, de utilizarea ulterioară și de actualizarea datelor după accesare și includ, în acest scop, norme privind conectarea la baza de date și monitorizarea datelor.

(7) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la prelungirea termenelor menționate la alineatele (1) și (5), se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

#### Articolul 17

### Protecția datelor cu caracter personal

În ceea ce privește aplicarea Directivei 95/46/CE, statele membre garantează în special faptul că:

- (a) toate persoanele sunt înștiințate în momentul în care se înregistrează date care le vizează sau în momentul în care se intenționează transmiterea unor astfel de date către terți. Această informare trebuie să precizeze identitatea autorității responsabile de prelucrarea datelor, tipul de date prelucrate și motivele prelucrării;
- (b) toate persoanele beneficiază de dreptul de acces la datele care le privesc și care sunt deținute de autoritatea care este

responsabilă de prelucrarea acestor date. Acest drept trebuie să poată fi exercitat fără nicio constrângere, la intervale rezonabile și fără întârzieri sau taxe excesive pentru solicitant;

- (c) toate persoanele cu privire la care datele sunt incomplete sau inexacte beneficiază de dreptul de a obține rectificarea, ștergerea sau blocarea datelor respective;
- (d) toate persoanele beneficiază de dreptul de a se opune, în baza unor motive legitime și imperioase, prelucrării datelor care le vizează. Dacă opoziția este justificată, este posibil ca prelucrarea să nu se mai vizeze datele respective.

#### Articolul 18

### Cooperarea administrativă între statele membre

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de 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 la ... (\*). Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

(2) Statele membre care fac schimb de informații în temeiul prezentului regulament utilizează punctele de contact naționale desemnate în aplicarea alineatului (1).

(3) Statele membre care fac schimb de informații cu privire la încălcările menționate la articolul 6 alineatul (2) sau cu privire la orice gestionar responsabil de transport declarat ca fiind inapt pentru exercitarea ocupației respectă procedura și termenele menționate la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. .../2009 sau, după caz, la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. .../2009. Statul membru care primește din partea unui alt stat membru notificarea unei încălcări grave care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni, înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

#### CAPITOLUL V

### RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A CERTIFICATELOR ȘI A ALTOR DOCUMENTE

#### Articolul 19

### Certificate privind buna reputație și alte documente echivalente

(1) Fără a aduce atingere articolului 11 alineatul (4), statul 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 membru în care gestionarul responsabil de transport își avea reședința.

(\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(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 în care gestionarul responsabil de transport își avea reședința, care să dovedească îndeplinirea cerințelor în cauză. Certificatul respectiv se referă la informațiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

(3) În cazul în care ultimul stat membru în care gestionarul responsabil de transport își avea reședința nu au eliberat documentul menționat la alineatul (1) sau, după caz, certificatul menționat la alineatul (2), respectivul document sau certificat poate fi înlocuit printr-o declarație sub prestare de jurământ sau printr-o declarație solemnă dată de gestionarul responsabil de transport în fața unei autorități judiciare sau administrative competente sau, după caz, în fața unui notar din statul membru în care gestionarul responsabil de transport își avea reședința. Respectiva autoritate sau notarul în cauză emite un certificat care să ateste autenticitatea declarației prestate sub jurământ sau a declarației solemne.

(4) Documentul menționat la alineatul (1) și, respectiv, certificatul menționat la alineatul (2) nu sunt acceptate în cazul în care sunt prezentate după mai mult de trei luni de la data emiterii lor. Această condiție este valabilă și pentru declarațiile făcute în conformitate cu alineatul (3).

#### Articolul 20

### 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 competentă din statul sau statele membre în care gestionarul responsabil de transport își avea reședința, care atestă îndeplinirea respectivelor condiții. Certificatul se referă la informațiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

#### Articolul 21

### Certificate privind competența profesională

(1) Statele membre acceptă ca dovadă suficientă a competenței profesionale orice certificat conform modelului de certificat prevăzut în anexa III și care este eliberat de autoritățile sau organismele autorizate în acest sens.

(2) Orice certificat eliberat înainte de ... (\*), ca dovadă a competenței profesionale în temeiul dispozițiilor în vigoare până la data respectivă, este considerat ca fiind echivalent cu certificatul al cărui model este indicat în anexa III și este recunoscut ca dovadă a competenței profesionale în toate statele membre. Statele membre pot solicita ca deținătorii de certificate de competență profesională valabile numai pentru transportul național să susțină examenul sau părți ale examenului, menționate la articolul 8 alineatul (1).

(\*) Data de aplicare a prezentului regulament.

#### CAPITOLUL VI

### DISPOZIȚII FINALE

#### Articolul 22

### Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la ... (\*\*) și notifică fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora. Statele membre veghează ca aceste măsuri să fie aplicate fără discriminare în baza naționalității sau a locului de stabilire a întreprinderii.

(2) Sancțiunile menționate la alineatul (1) includ, în special, suspendarea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, retragerea unei astfel de autorizații și declararea inaptitudinii gestionarilor responsabili de transport.

#### Articolul 23

### Dispoziții tranzitorii

Întreprinderile care, înainte de ... (\*\*\*), dețin o autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier se conformează dispozițiilor prezentului regulament până la ... (\*\*).

#### Articolul 24

### Asistență reciprocă

Autoritățile competente din statele membre inițiază o colaborare strânsă și își acordă reciproc asistență în scopul aplicării prezentului regulament. Autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcări grave sau cu privire la alte informații specifice care ar putea să afecteze exercitarea ocupației de operator de transport rutier, în conformitate cu dispozițiile aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal.

#### Articolul 25

### Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier <sup>(1)</sup>.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(\*\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(\*\*\*) Data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(1) JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

## Articolul 26

**Rapoarte**

(1) La fiecare doi ani, statele membre întocmesc 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 competența profesională;
- (b) numărul autorizațiilor acordate, în funcție de an și de tip, autorizațiile suspendate, autorizațiile retrase, numărul de declarații de inapținut, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective;
- (c) numărul de certificate de competență profesională eliberate în fiecare an;
- (d) statistici de bază privind registrele electronice naționale și utilizarea acestora de către autoritățile competente; precum și
- (e) o prezentare generală a schimburilor de informații cu alte state membre, care include, în special, numărul anual de încălcări constatate și notificate unui alt stat membru și răspunsurile primite în aplicarea articolului 18 alineatul (2), precum și numărul anual de cereri și răspunsuri primite în aplicarea articolului 18 alineatul (3).

(2) Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1), Comisia prezintă, la fiecare doi ani, un raport Parlamentului European și Consiliului privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier. Raportul respectiv conține, în special, o evaluare a modului de funcționare a schimbului de informații între state membre și o reanalizare a funcționării și a datelor cuprinse în registrele electronice naționale. Raportul în cauză este publicat în același timp cu raportul menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere <sup>(1)</sup>.

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

Adoptat la, ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

## Articolul 27

**Lista autorităților competente**

Fiecare stat membru transmite Comisiei, până la ... (\*), lista autorităților competente desemnate să acorde autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, precum și lista autorităților sau organismelor autorizate responsabile de organizarea examenelor menționate la articolul 8 alineatul (1) și de emiterea certificatelor. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista consolidată a acestor autorități sau organisme din întreaga Comunitate.

## Articolul 28

**Comunicarea măsurilor naționale**

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege și ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării și pentru prima dată până la ... (\*).

## Articolul 29

**Abrogare**

Directiva 96/26/CE se abrogă.

## 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 de la ... (\*\*).

Pentru Consiliu

Președintele

...

<sup>(1)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

(\*) Data aplicării prezentului regulament.

(\*\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

## ANEXA I

## I. LISTA MATERIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8

Cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru constatarea competenței 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 transporturi.

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 <sup>(1)</sup>, adică unui nivel de cunoștințe atins printr-o formare dobândită în cadrul unei școlarizări obligatorii completate fie printr-o formare profesională și o formare tehnică suplimentară, fie printr-o formă de învățământ secundar sau o formare tehnică de alt tip.

## A. ELEMENTE DE DREPT CIVIL

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (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.

În domeniul transportului rutier de marfă:

- (3) să poată să analizeze o reclamație a mandantului referitoare la daunele rezultând fie din pierderile sau avariile survenite în legătură cu mărfurile 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.

În domeniul transportului 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.

## B. ELEMENTE DE DREPT COMERCIAL

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (1) să cunoască condițiile și formalitățile prevăzute pentru exercitarea comerțului și obligațiile generale ale comercianților (înmatriculare, registre comerciale 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

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (1) să cunoască rolul și funcționarea diferitelor instituții sociale care intervin în sectorul transportului rutier (sindicate, comitete de întreprindere, delegați ai personalului, inspectori ai muncii etc.);
- (2) să cunoască obligațiile angajatorilor în ceea ce privește securitatea socială;
- (3) să cunoască regulile aplicabile contractelor de muncă referitoare la diferitele categorii de muncitori 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 perioadele de conducere, perioadele de repaus și timpul de lucru, în special dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Directivei 2002/15/CE <sup>(2)</sup> și ale Directivei 2006/22/CE și măsurile practice de aplicare a acestor dispoziții;
- (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 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decizia Consiliului 85/368/CEE din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunității Europene (JO L 199, 31.7.1985, p. 56).

<sup>(2)</sup> Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.23.2002, p. 35).

<sup>(3)</sup> Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

#### D. ELEMENTE DE DREPT FISCAL

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie să cunoască, în special, regulile referitoare la:

- (1) taxa pe valoare adăugată (TVA) pentru serviciile de transport;
- (2) taxa de circulație a vehiculelor;
- (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

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (1) să cunoască dispozițiile legale și practicile privind utilizarea cecurilor, a cambiilor, 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, de închiriere, factoring etc.), precum și sarcinile și obligațiile care decurg din acestea;
- (3) să știe ce este un bilanț, cum se prezintă acesta și să îl poată interpreta;
- (4) să poată citi și interpreta un cont de profit și pierderi;
- (5) să poată proceda la analiza situației financiare și a rentabilității întreprinderii, mai ales pe baza indicatorilor financiari;
- (6) să poată elabora un buget;
- (7) să cunoască diferitele elemente ale prețului de cost al întreprinderii (costuri fixe, costuri variabile, fonduri de exploatare, amortismente etc.) și să le poată calcula pentru fiecare 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 principiile marketingului, ale publicității și ale relațiilor publice, inclusiv ale serviciilor de transport, ale promovării vânzărilor și ale elaborării fișierelor de clienți 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 acestea;
- (11) să cunoască aplicațiile telematice în domeniul transportului rutier.

În domeniul transportului rutier de marfă:

- (12) să poată aplica regulile 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 eventual statutul lor.

În domeniul transportului rutier de călători:

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

#### F. ACCESUL PE PIAȚĂ

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (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.

În domeniul transportului rutier de marfă:

- (4) să cunoască regulile referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de mărfuri, la casele 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.

În domeniul transportului 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 TEHNICE ȘI ASPECTE TEHNICE ALE FUNCȚIONĂRII

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (1) să cunoască regulile referitoare la masa și la dimensiunile vehiculelor din statele membre, precum și procedurile referitoare la transporturile excepționale care derogă de la aceste reguli;
- (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 omologarea de tip, înmatricularea și inspecția tehnică a acestor vehicule;
- (4) să poată lua în considerare măsurile care trebuie luate pentru lupta împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor, precum și a zgomotului lor;
- (5) să poată elabora planuri de întreținere periodică a vehiculelor și a echipamentelor acestora.

În domeniul transportului 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 <sup>(1)</sup>, din Directiva 96/35/CE <sup>(2)</sup> și din Regulamentul (CEE) nr. 259/93 <sup>(3)</sup>;
- (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 regulamentelor privind transporturile de animale vii.

#### H. SIGURANȚA RUTIERĂ

În domeniul transportului rutier de marfă și de călători, candidatul trebuie, în special:

- (1) să cunoască calificările cerute pentru conducătorii auto (permis de conducere, certificate medicale, atestări ale competenței etc.);
- (2) să poată adopta măsurile necesare pentru a se asigura că toți conducătorii auto respectă regulile, 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 normelor de securitate 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 încălcărilor grave;
- (5) să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru arimarea în siguranță a mărfii și să cunoască tehnicile corespunzătoare.

În domeniul transportului rutier de călători

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

<sup>(1)</sup> Directiva 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 319, 12.12.1994, p. 7).

<sup>(2)</sup> Directiva 96/35/CE a Consiliului din 3 iunie 1996 privind desemnarea și calificarea profesională a consilierilor pe probleme de siguranță a transportului rutier, feroviar și naval de mărfuri periculoase (JO L 145, 19.6.1996, p. 10).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 259/93 al Consiliului din 1 februarie 1993 privind supravegherea și controlul transporturilor de deșeuri în interiorul, la intrarea și ieșirea din Comunitatea Europeană (JO L 30, 6.2.1993, p. 1).

**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 candidații la ocupația de operatori de transport rutier posedă nivelul de cunoștințe cerut pentru materiile indicate în partea I 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:
- (i) 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;
  - (ii) exerciții scrise/studii de caz.
- Durata minimă a fiecărei probe va fi de două ore.
- (b) În cazul în care se organizează un 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 punctelor care nu poate fi mai mică de 40 % și nici mai mare de 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.
-

## ANEXA II

**ELEMENTE DE SECURITATE PENTRU CERTIFICATUL DE COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ**

Certificatul trebuie să cuprindă cel puțin două dintre următoarele elemente de securitate:

- o hologramă;
  - fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultravioletă;
  - cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu este reprodusă de mașini de fotocopiat);
  - caractere, simboluri sau modele tactile;
  - dublă numerotare: număr de serie și număr de eliberare;
  - un fond de securitate cu ghioșe și irizat.
-

## ANEXA III

## MODEL DE CERTIFICAT DE COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ

## COMUNITATEA EUROPEANĂ

(culoare Pantone bej — format DIN A4 hârtie din celuloză 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult)

(Text în limba oficială/una din limbile oficiale ale statului membru care emite certificatul)

Simbolul distinctiv al statului membru respectiv <sup>(1)</sup>Denumirea autorității sau a organului autorizat <sup>(2)</sup>CERTIFICAT DE COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ  
PENTRU TRANSPORTUL RUTIER DE MARFĂ [DE CĂLĂTORI <sup>(3)</sup>]

Nr. ...

Subsemnații, .....

certificăm prin prezenta că <sup>(4)</sup>

născut(ă) la data ..... la .....

a susținut cu succes probele examenului (anul: .....; sesiunea: .....). <sup>(5)</sup> necesar pentru obținerea certificatului de competență profesională pentru transportul rutier de marfă [de călători] <sup>(6)</sup> în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenței profesionale menționate la articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

Eliberat la ..... data..... <sup>(7)</sup>

<sup>(1)</sup> Simbolul 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, (M) Malta, (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.

<sup>(2)</sup> Autoritate sau organism desemnat în prealabil în acest scop de către fiecare stat membru al Comunității Europene pentru a elibera prezentul certificat.

<sup>(3)</sup> A se elimina, după caz.

<sup>(4)</sup> Nume și prenume; locul și data nașterii.

<sup>(5)</sup> Identificarea examenului.

<sup>(6)</sup> A se elimina, după caz.

<sup>(7)</sup> Ștampila și semnătura autorității autorizate sau a organului autorizat care eliberează certificatul.

## ANEXA IV

**LISTA CELOR MAI GRAVE ÎNCĂLCĂRI MENȚIONATE LA ARTICOLUL 6 ALINEATUL (2) LITERA (a)**

1. (a) Depășirea cu 25 % sau mai mult a limitelor maxime de timp de conducere de șase zile sau la două săptămâni.  
(b) Depășirea, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a perioadei de conducere cu 50 % sau mai mult, fără o pauză sau fără o perioadă neîntreruptă de repaus de cel puțin 4,5 ore.
  2. Lipsa tahometrului înregistrator și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat(e) sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahometrul înregistrator și/sau de pe cartea de conducător auto.
  3. Conducerea auto fără un certificat valabil de inspecție tehnică, dacă un astfel de document este solicitat de legislația comunitară, și/sau cu o deficiență foarte serioasă, inter alia, la nivelul sistemului de frânare, al mecanismului de direcție, al roților/pneurilor, al suspensiei sau al șasiului care ar crea un astfel de risc imediat pentru siguranța circulației și care determină decizia de imobilizare a vehiculului.
  4. Transportarea de mărfuri periculoase pentru care transportul este interzis sau care sunt transportate în condiții de izolare interzise sau neaprobate sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât aceasta determină o decizie de imobilizare a vehiculului.
  5. Transportul de călători sau de marfă fără a deține un permis de conducere valabil sau de către o întreprindere care nu este deținătoarea unei licențe comunitare valabile.
  6. Conducerea, de către un conducător auto care folosește o carte de conducător auto falsificată, al cărei posesor nu este sau care a fost obținută pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate.
  7. Transportul de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20 % a greutății maxime autorizate pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone, sau cu cel puțin 25 % pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone.
-

## EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

La 25 mai 2007, Comisia a prezentat propunerea 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, aceasta fiind una dintre cele trei propuneri ale așa-numitului „pachet privind transportul rutier”<sup>(1)</sup>.

La 21 mai 2008, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură.

La data de 9 ianuarie 2009, Consiliul a adoptat poziția sa comună, în conformitate cu articolul 251 din tratat.

În desfășurarea activității sale, Consiliul a luat în considerare avizele Comitetului Economic și Social European. Comitetul Regiunilor a decis să nu emită un aviz cu privire la cele trei propuneri.

### II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

#### 1. Aspecte generale

În urma Concluziilor privind contribuția sectorului transportului la strategia de la Lisabona, ale Consiliului European din primăvara anului 2007, Comisia a decis să emită trei propuneri de revizuire a cadrului legislativ actual privind accesul la ocupația de operator de transport, accesul la piața de transport rutier internațional de marfă și accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, pentru a garanta, între altele, faptul că sarcinile administrative sunt adecvate și proporționale. În ansamblu, aceste noi propuneri au drept obiectiv modernizarea, înlocuirea și unificarea dispozițiilor care reglementează activitatea operatorilor de transport rutier și accesul la piețele transportului rutier.

Propunerea de regulament de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier are obiectivul de a stabili dispoziții uniforme și executabile pentru accesul la ocupația de operator de transport. Mai mult, aceasta va contribui la realizarea obiectivelor Strategiei de la Lisabona, întrucât 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 dominant al transportului rutier în cadrul sistemelor de producție și de distribuție din industrie, regulamentul în cauză va consolida competitivitatea Uniunii.

#### 2. Aspecte strategice esențiale

##### i) Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Consiliul a urmat, în general, propunerea Comisiei de clarificare și simplificare a dispozițiilor legale. Cu toate acestea, Consiliul a indicat că acest regulament nu se aplică serviciilor de transport rutier de călători efectuat exclusiv în scopuri necomerciale sau în regim gratuit, și nici întreprinderilor care exercită activitatea de operator de transport rutier exclusiv cu ajutorul unor autovehicule care nu depășesc 40 km/h. Cea de a doua excepție a fost de asemenea propusă de Parlamentul European. În plus, poziția comună prevede că statele membre pot excepta de la aplicarea acestui regulament operatorii de transport rutier care efectuează exclusiv operațiuni de transport național cu un impact minor asupra pieței transporturilor, dată fiind natura mărfurilor transportate sau distanța scurtă parcursă.

Parlamentul European a urmat, în general, propunerea Comisiei.

##### ii) Gestionarul responsabil de transport

În propunerea Comisiei sunt precizate 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 angajată a întreprinderii și remunerată de aceasta.

<sup>(1)</sup> Celelalte două propuneri legislative se referă la:

- Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor comune privind accesul la piața de transport rutier internațional de marfă (reformare)
- Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare).

Întrucât persoanei în cauză îi revine sarcina de a coordona în permanență și în mod efectiv activitatea de transport a întreprinderii, aceasta trebuie să suporte consecințele deciziilor sale și, prin urmare, să își asume responsabilitatea pentru 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 definite la nivelul legislației naționale a fiecărui stat membru. Este prevăzută posibilitatea meșteșugarilor de a recurge la un alt gestionar responsabil de transport („extern”) pentru a obține autorizația, în special în scopul de a spori independența acestora în raport cu operatorii de transport mai mari pentru care efectuează transporturi de marfă și de a îi proteja astfel împotriva practicilor de angajare deghizată.

Consiliul a urmat, în general, propunerea Comisiei. Cu toate acestea, în poziția comună sunt clarificate diferențele dintre gestionar „intern” și „extern” responsabil de transport, în special prin stabilirea diferitelor cerințe necesare pentru a deveni gestionar responsabil de transport, precum rezidența comunitară. Gestionarul extern responsabil de transport este o persoană desemnată de o întreprindere care gestionează, în calitate de gestionar responsabil de transport, activitățile de transport, precum gestionarea întreținerii vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță. Gestionarul extern este autorizat să gestioneze maxim patru întreprinderi diferite care desfășoară operațiuni de transport efectuate cu ajutorul unei flote cu o capacitate maximă de 50 de vehicule. În acest context, statele membre pot decide să reducă numărul întreprinderilor și/sau numărul total al flotelor de vehicule. De asemenea, poziția comună prevede că statele membre pot interzice autorizarea unui gestionar intern responsabil de transport în calitate de gestionar extern responsabil de transport al altei întreprinderi sau pot impune unele limitări în acest sens.

La rândul său, Parlamentul European a urmat, îndeaproape propunerea Comisiei. Cu toate acestea, precum Consiliul, acesta a clarificat relația reală dintre întreprinderea de transport și gestionarul (intern) responsabil de transport. În ceea ce privește gestionarul extern responsabil de transport, Parlamentul European a propus ca autoritatea națională competentă să decidă cu privire la numărul maxim de vehicule care pot fi gestionate de gestionarul responsabil de transport.

#### iii) *Condiții referitoare la cerințele de stabilire*

Propunerea Comisiei stabilește norme comune astfel încât numai întreprinderile stabilite în mod efectiv și durabil să poată primi autorizația de exercitare a ocupației de gestionar responsabil de transport. 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 din statele membre de stabilire. De asemenea, se definește faptul că stabilirea permanentă și efectivă implică deținerea unui birou, a unor vehicule înmatriculate și a unui centru de exploatare.

Consiliul a urmat propunerea Comisiei, cu excepția cerinței de a se dispune de un număr suficient de locuri de parcare pentru a fi utilizate în mod regulat de vehiculele proprii, care a fost eliminată.

Parlamentul European a urmat, în general, propunerea Comisiei.

#### iv) *Condiții privind cerința de bună reputație*

Propunerea Comisiei cuprinde o listă a încălcărilor grave ale normelor comunitare, care pot determina pierderea bunei reputații, chiar și în cazul în care sunt comise pe teritoriul altor state membre. De asemenea, în propunere se precizează că, după un anumit număr de repetări, anumite încălcări minore pot fi considerate grave. În propunere, Comisiei i se acordă competențe de executare pentru stabilirea unei liste comune a acestor încălcări, care trebuie consultată înaintea organizării oricărui schimb de informații între statele membre și a stabilirii unor praguri comune începând de la care se impune retragerea unei autorizații.

Consiliul a urmat îndeaproape propunerea Comisiei. Cu toate acestea, Consiliul a eliminat trimiterea la repetarea încălcărilor minore și a adăugat transportul de animale ca una dintre cerințele pe care un gestionar responsabil de transport sau o întreprindere trebuie să o respecte. De asemenea, Consiliul clarifică procedura care urmează celor mai grave încălcări, astfel cum sunt prevăzute în anexa III, pentru care Consiliul a eliminat posibilitatea adaptării prin procedura de comitologie. În acest context, prin poziția comună, autorităților competente le revine responsabilitatea de a hotărî, în cazul celor mai grave încălcări, dacă pierderea bunei reputații ar constitui un răspuns disproporționat într-un anumit caz specific.

Parlamentul European a urmat, în general, propunerea Comisiei. Cu toate acestea, precum Consiliul, Parlamentul European a eliminat trimiterea la încălcările minore repetate. În plus, Parlamentul European stabilește data de 1 ianuarie 2010 ca termen-limită pentru adoptarea de către Comisie a unei liste de categorii, tipuri și grade de gravitate ale încălcărilor care pot conduce la pierderea bunei reputații.

v) *Indicatori noi de măsurare a capacității financiare a unei întreprinderi*

Propunerea Comisiei 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) 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 își plăti creanțele pe termen scurt.

Consiliul a eliminat trimiterea la lichiditățile imediate dar, în schimb, a acordat operatorului posibilitatea de a își demonstra capacitatea financiară printr-un certificat, precum asigurarea de răspundere profesională de la una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, incluzând companiile de asigurare.

La rândul său, Parlamentul European a decis să elimine trimiterea la lichiditățile imediate și să permită ca o asigurare să fie considerată dovadă a capacității financiare a întreprinderii. În plus, Parlamentul European a propus ca resursele de capital să fie demonstrate printr-un bilanț comercial autorizat sau un bilanț în scop fiscal. Persoanele care își depun candidatura pentru a obține accesul la ocupația de operator de transport rutier pentru prima dată trebuie să depună un bilanț de deschidere autorizat. În ultimul rând, Parlamentul European a propus ca rata de schimb a valutei să se adapteze anual, și nu o dată la cinci ani.

vi) *Condiții privind cerința de capacitate profesională*

Propunerea Comisiei 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. Aceasta prevede de asemenea 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.

Consiliul a eliminat dispoziția privind formarea obligatorie înainte de a deveni gestionar responsabil de transport. De asemenea, în poziția comună a Consiliului se prevede posibilitatea ca statele membre să îi scutească pe titularii anumitor diplome de absolvire a învățământului superior sau tehnic, eliberate în același stat membru, de anumite părți ale examenului, precum și pe titularii certificatelor de capacitate profesională valide pentru operațiunile de transport național în statul membru respectiv. Ca ultim aspect în această privință, Consiliul a introdus posibilitatea ca statele membre să scutească de la examen persoanele care au gestionat în mod continuu în ultimii 15 ani o întreprindere de transport rutier de marfă sau o întreprindere de transport rutier de călători într-un stat membru.

La rândul său, Parlamentul European a decis să elimine dispoziția privind formarea obligatorie, dar, în schimb, a oferit statelor membre posibilitatea de a încuraja organizarea periodică de cursuri de formare adresate gestionarilor responsabili de transport. Parlamentul European a acceptat și posibilitatea ca statele membre să scutească de la susținerea examenului persoanele care au o experiență practică continuă de cel puțin zece ani în domeniul gestionării întreprinderilor de transport. Pentru a se preveni abuzurile, care pot lua, de exemplu, forma „examenelor pentru turiști”, Parlamentul European prevede ca o persoană să poată susține examenul numai în statul membru de rezidență. De asemenea, acesta propune existența unei compatibilități reciproce între criteriile de acreditare a organismelor responsabile de formare și cele de examinare a candidaților la funcția de gestionar responsabil de transport. În ultimul rând, Parlamentul European a introdus obligația ca gestionarii responsabili de transport să participe la cursuri de reciclare după o perioadă de cinci ani de absență profesională.

vii) *Autorizare și supraveghere*

Propunerea Comisiei prevede consolidarea rolului autorităților cărora statele membre le-au încredințat sarcina de a supraveghea îndeplinirea corectă de către întreprinderi a condițiilor prevăzute de regulament. Propunerea introduce 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. În plus, propunerea stabilește 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 își regulariza situația înainte de a i se aplica o sancțiune. De asemenea, aceasta impune autorităților competente obligația de a avertiza întreprinderile care riscă să nu mai îndeplinească condițiile prevăzute în regulament. În propunere este stabilită o gamă progresivă de sancțiuni, începând cu retragerea parțială a autorizației până la descalificarea operatorului de transport. În materie de control, propunerea prevede efectuarea unor controale punctuale, pe care statele membre le vor efectua mai frecvent decât controalele actuale, care au loc o dată la cinci ani.

Deși a urmat, în principiu, propunerea Comisiei, Consiliul a hotărât să introducă unele dispoziții pentru a raționaliza și simplifica principiile directe. Statele membre pot emite diferite autorizații pentru întreprinderile care efectuează exclusiv servicii de transport național. Statele membre pot reduce termenul în care o întreprindere trebuie să comunice modificările privind datele utilizate în cererea de autorizație. De asemenea, statele membre au posibilitatea de a extinde termenul pentru examinarea cererii de autorizație. Până la 31 decembrie 2012, autoritatea competentă verifică, în cazul în care există îndoieli, dacă gestionarul responsabil de transport nu a fost declarat, în unul dintre statele membre, inapt pentru gestionarea activității de transport a unei întreprinderi, iar de la 1 ianuarie 2013, autoritatea competentă va face acest lucru prin accesarea registrelor electronice naționale. Poziția comună integrează de asemenea abordarea privind adaptarea periodicității controalelor întreprinderilor la progresul tehnic. Înainte de 2015, statele membre sunt obligate să efectueze controale cel puțin o dată la cinci ani, iar începând cu 2015, controalele vor fi efectuate conform unui sistem de clasificare a riscurilor.

La rândul său, Parlamentul European a introdus unele amendamente la propunerea Comisiei. De la 1 ianuarie 2012, o autoritate competentă verifică, în cazul în care există îndoieli, dacă gestionarul responsabil de transport nu a fost declarat, în unul dintre statele membre, inapt pentru gestionarea activității de transport a unei întreprinderi. În ceea ce privește periodicitatea controalelor, Comisia poate modifica perioada de cinci ani pentru controalele periodice, în conformitate cu procedura de reglementare cu control. În plus, statele membre au posibilitatea de a solicita organizarea de cursuri de formare și susținerea de examene în cazul gestionarilor responsabili de transport ai întreprinderilor a căror autorizație a fost suspendată sau retrasă. În cele din urmă, se clarifică faptul că sancțiunile se aplică gestionarului responsabil de transport numai în cazul în care acesta este responsabil de respectivele încălcări.

#### viii) *Registrul electronic național*

Propunerea Comisiei prevede introducerea în fiecare stat membru a unui registru electronic al întreprinderilor de transport care ar trebui să fie interconectat la nivel comunitar până la sfârșitul anului 2010. De asemenea, aceasta prevede desemnarea de puncte de contact naționale la care să se recurgă în vederea schimbului de informații, precum și anumite proceduri care trebuie urmate.

Consiliul a fost de acord, în principiu, cu propunerea Comisiei de instituire a registrelor electronice naționale. Cu toate acestea, au fost introduse unele dispoziții suplimentare. Până la 1 iunie 2009, Comisia trebuie să emită orientări privind structura registrului. Statele membre trebuie să își instituie registrul național în termen de 24 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului, adică în termen de 20 de zile de la publicarea acestuia. Registrele naționale trebuie să fie interconectate până la 31 decembrie 2012. Statele membre trebuie să includă încălcările grave în registrul național numai începând cu 2016. De asemenea, orice termene prevăzute pot fi modificate și (după caz) amânate prin procedura de comitologie. În cele din urmă, Comisia este invitată să revizuiască, în raportul său, funcționarea și elementele registrelor electronice naționale.

Parlamentul European propune ca registrul electronic național să fie împărțit într-o secțiune publică și una privată. Cea de a doua secțiune ar fi accesibilă numai autorităților competente, în anumite condiții (adică autorităților investite cu competențe specifice în domeniul transportului rutier sau funcționarilor atestați). De asemenea, Parlamentul propune crearea unui registru privind gestionarii responsabili de transport. În timp ce Parlamentul solicită includerea în registru a numărului de înmatriculare al vehiculului în cazul vehiculelor care circulă în afara statului membru de stabilire, Consiliul prevede, în poziția sa comună, o recomandare pe care Comisia o poate face în 2009 cu privire la includerea numărului de înmatriculare al vehiculului. În cele din urmă, Parlamentul European propune ca autoritatea competentă să fie responsabilă de actualizarea și întreținerea registrului electronic.

### 3. Alte aspecte strategice

Consiliul a decis înlocuirea termenului „sanction” prin „penalty” (N.T.: nu afectează textul în limba română).

Consiliul a decis să elimine dispozițiile privind drepturile de anterioritate, care presupun exceptarea întreprinderilor care pot dovedi că au fost autorizate într-un stat membru să exercite ocupația de operator de transport rutier de marfă sau de operator de transport rutier de călători de la furnizarea dovezii că dețin capacitatea profesională.

Consiliul a modificat dispozițiile privind obligațiile de raportare, în vederea diminuării sarcinii administrative.

Poziția comună a Consiliului prevede că regulamentul se aplică în termen de 24 de luni (și nu în termen de 18 luni) de la intrarea sa în vigoare.

Consiliul a decis să adauge în anexa II o serie de elemente de securitate, dintre care cel puțin două trebuie incluse în documente.

Consiliul a creat anexa III, în care este prezentată lista celor mai grave încălcări.

#### **4. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European**

Alte amendamente care nu sunt incluse în poziția comună se referă la:

- trimiterea la suporturile securizate de date, ca o condiție referitoare la cerințele de stabilire;
- obligația ca statul membru să informeze Comisia în legătură cu certificatele pe care le recunoaște ca dovadă a capacității profesionale;
- trimiterea la arhivarea și protecția datelor, care reprezintă norme comunitare a căror nerespectare ar putea pune în cauză buna reputație a gestionarului responsabil de transport;
- trimiterea la o interdicție de transferare a certificatului de capacitate profesională persoanelor juridice;
- reducerea termenelor pentru înlocuirea unui gestionar responsabil de transport de către o întreprindere;
- eliminarea posibilității de amânare prin procedura de reglementare cu control a interconectării registrelor naționale;
- reducerea termenelor în care o întreprindere trebuie să dovedească faptul că este stabilită în mod efectiv și durabil;
- solicitarea realizării unui studiu privind posibila includere a taxiurilor în domeniul de aplicare a regulamentului;
- propunerea datei de 1 iunie 2009 drept dată de aplicare a regulamentului.

### **III. CONCLUZIE**

La elaborarea poziției sale comune, Consiliul a ținut pe deplin seama de propunerea Comisiei și de avizul Parlamentului European la prima lectură. În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul remarcă faptul că un număr semnificativ de amendamente au fost deja incluse, în principiu, parțial sau integral, în poziția sa comună.

---

**POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 6/2009****adoptată de Consiliu la 9 ianuarie 2009****în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului  
din ... privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu  
autocarul și autobuzul (reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2009/C 62 E/02)

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 European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul <sup>(3)</sup> și Regulamentul (CE) nr. 12/98 al Consiliului din 11 decembrie 1997 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii naționale de transport rutier de călători într-un stat membru <sup>(4)</sup> trebuie să facă obiectul mai multor modificări de fond. Din motive de claritate și simplificare, regulamentele respective ar trebui să fie reformate și încorporate într-un singur regulament.
- (2) Stabilirea unei politici comune de transport presupune, între altele, definirea unor norme comune aplicabile transportului rutier internațional de călători, precum și stabilirea condițiilor în care operatorii de transport nerezidenți pot presta servicii naționale de transport într-un stat membru.
- (3) Pentru a asigura un cadru coerent pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul în ansamblul Comunității, prezentul regulament ar trebui să se aplice tuturor transporturilor internaționale efectuate pe teritoriul Comunității. Transportul din statele membre către țări terțe este încă reglementat în mare parte de acorduri bilaterale încheiate între statele membre și țările terțe respective. Prin urmare, prezentul regulament nu ar

trebui să se aplice acelei părți a călătoriei pe teritoriul statului membru de îmbarcare sau de debarcare atât timp cât nu au fost încheiate acordurile necesare între Comunitate și țara terță în cauză. Cu toate acestea, regulamentul ar trebui să se aplice pe teritoriul unui stat membru tranzitat.

- (4) Libertatea de a presta servicii constituie un principiu fundamental al politicii comune de transport și necesită garantarea accesului operatorilor de transport din toate statele membre la piețele de transporturi internaționale fără discriminare pe bază de naționalitate și loc de stabilire.
- (5) Transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul ar trebui să fie condiționat de deținerea unei licențe comunitare. Operatorii de transport ar trebui să fie obligați să aibă la bordul fiecărui vehicul pe care îl dețin o copie certificată conformă cu licența comunitară, pentru a permite autorităților de aplicare a legii să le verifice mai ușor și mai eficient, în special în afara statului membru de stabilire al operatorului de transport. Ar trebui stabilite condițiile care reglementează eliberarea și retragerea licențelor comunitare, perioada de valabilitate și regulile de utilizare a acestora. De asemenea, este necesar să se prevadă specificații detaliate cu privire la forma și alte caracteristici ale licenței comunitare și ale copiilor certificate conforme ale acesteia.
- (6) Ar trebui să se prevadă aranjamente flexibile supuse anumitor condiții pentru serviciile regulate speciale și anumite servicii ocazionale, pentru a satisface cererea pieței.
- (7) Menținându-se regimurile de autorizare pentru serviciile regulate, anumite norme ar trebui modificate, în special în ceea ce privește procedurile de autorizare.
- (8) Din acest moment, ar trebui acordate autorizații pentru serviciile regulate după realizarea unei proceduri de autorizare, cu excepția cazurilor când există motive de refuz precizate în mod clar care pot fi atribuite solicitantului. Motivele de refuz legate de piața relevantă ar trebui să fie faptul că serviciul pentru care se depune cererea de autorizare ar afecta în mod grav viabilitatea unui serviciu comparabil prestat în cadrul unuiu sau mai multor contracte de servicii publice pe traseele directe respective sau faptul că principalul scop al serviciului nu este de a transporta călătorii între stațiile aflate în diferite state membre.

<sup>(1)</sup> JO C 10, 15.1.2008, p. 44.<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 5 iunie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009, Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din ...<sup>(3)</sup> JO L 74, 20.3.1992, p. 1.<sup>(4)</sup> JO L 4, 8.1.1998, p. 4.

- (9) Operatorii de transport nerezidenți ar trebui să aibă posibilitatea de a presta servicii naționale de transport rutier de călători, în funcție de caracteristicile specifice ale fiecărui tip de serviciu. Atunci când se realizează astfel de operațiuni de cabotaj, acestea ar trebui să facă obiectul legislației comunitare, precum Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere <sup>(1)</sup>, și dreptului intern în vigoare în domeniile specifice în statul membru gazdă.
- (10) Dispozițiile Directivei 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii <sup>(2)</sup> se aplică întreprinderilor de transport care efectuează o operațiune de cabotaj.
- (11) În cazul serviciilor regulate, ar trebui să fie accesibile operatorilor de transport nerezidenți numai acele servicii regulate prestate ca parte dintr-un serviciu internațional regulat, cu excluderea serviciilor de transport urban și suburban, cu respectarea anumitor condiții și, în special, a legislației în vigoare în statul membru gazdă.
- (12) Este recomandabil ca statele membre să își acorde reciproc asistență în vederea bunei aplicări a prezentului regulament.
- (13) Formalitățile administrative ar trebui să fie reduse pe cât posibil fără a se renunța la controalele și sancțiunile care garantează aplicarea corectă și eficientă a prezentului regulament. În acest scop, ar trebui să fie clarificate și înăsprițe normele existente privind retragerea licenței comunitare. Normele existente ar trebui să fie adaptate pentru a permite, de asemenea, sancționarea eficientă a încălcărilor grave săvârșite într-un alt stat membru decât cel de stabilire. Sancțiunile ar trebui să fie nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor. Ar trebui să se prevadă posibilitatea de a introduce o cale de atac împotriva sancțiunilor aplicate.
- (14) Statele membre ar trebui să înscrie în registrul național al întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave imputabile operatorilor de transport și care au condus la aplicarea unei sancțiuni.
- (15) Pentru a facilita și a consolida schimbul de informații între autoritățile naționale, statele membre ar trebui să facă schimb de informații pertinente prin intermediul punctelor de contact naționale instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier <sup>(3)</sup>.
- (16) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(4)</sup>.
- (17) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să stabilească formatul anumitor documente care trebuie utilizate pentru aplicarea prezentului regulament și de a adapta la progresul tehnic anexele I și II la prezentul regulament. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (18) Statele membre ar trebui să adopte măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește un sistem de sancțiuni eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.
- (19) Deoarece obiectivul acțiunii propuse, respectiv asigurarea unui cadru uniform pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul pe întregul teritoriu al Comunității, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, din cauza dimensiunilor și efectelor sale, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică transportului internațional de călători cu autocarul și autobuzul pe teritoriul Comunității efectuat de către operatorii de transport, fie în numele unui terț, fie în nume propriu, stabiliți într-un stat membru în conformitate cu legislația acestuia, utilizând vehicule care sunt înregistrate în acel stat membru și care sunt adecvate și destinate, conform construcției și echipării acestora, transportului a mai mult de nouă călători, inclusiv șoferul, și deplasării acestor vehicule fără încărcătură în legătură cu aceste transporturi.

<sup>(1)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 18, 21.1.1997, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L ...

<sup>(4)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

Schimbarea vehiculului sau întreruperea transportului pentru a permite ca o parte a călătoriei să fie efectuată cu alte mijloace de transport nu aduce atingere aplicării prezentului regulament.

(2) În cazul unui transport dintr-un stat membru către un stat terț și invers, prezentul regulament se aplică porțiunii de călătorie pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Prezentul regulament nu se aplică porțiunii de călătorie de pe teritoriul statului membru de îmbarcare sau debarcare atât timp cât nu a fost încheiat acordul necesar între Comunitate și statul terț respectiv.

(3) Până la încheierea acordurilor menționate la alineatul (2), prezentul regulament nu aduce atingere prevederile privind transportul dintr-un stat membru către o țară terță și invers din acordurile bilaterale încheiate de statele membre cu respectivele state terțe.

(4) Prezentul regulament se aplică serviciilor de transport rutier de călători, în numele unui terț, prestate cu titlu temporar de un operator de transport nerezident, în conformitate cu dispozițiile capitolului V.

## Articolul 2

### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „transport internațional” înseamnă:
  - (a) o deplasare efectuată de un vehicul al cărui punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (b) o deplasare efectuată de un vehicul al cărui punct de plecare și punct de destinație se află în același stat membru, în timp ce îmbarcarea sau debarcarea călătorilor are loc în alt stat membru sau într-o țară terță;
  - (c) o deplasare efectuată de un vehicul dintr-un stat membru către o țară terță sau viceversa, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (d) o deplasare efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre;
2. „servicii regulate” înseamnă serviciile care asigură transportul de călători la intervale stabilite pe trasee stabilite, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite;
3. „servicii regulate speciale” înseamnă serviciile regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de călători cu excluderea altor călători;
4. „servicii ocazionale” înseamnă serviciile care nu corespund definiției de servicii regulate, incluzând serviciile regulate speciale și a căror caracteristică principală reprezintă faptul

că transportă grupuri de călători constituite la inițiativa clienților sau chiar a operatorului de transport;

5. „operațiuni de transport în nume propriu” înseamnă operațiunile efectuate în scopuri necomerciale și non-profit de o persoană fizică sau juridică, în cazul în care:

- activitatea de transport constituie numai o activitate ajutoare pentru persoana fizică sau juridică;
- vehiculele utilizate sunt proprietatea acelei persoane fizice sau juridice sau au fost achiziționate de acestea în rate sau au fost obiectul unui contract de leasing pe termen lung și sunt conduse de un membru al echipei persoanei fizice sau juridice sau chiar de persoana fizică sau de membri ai personalului angajat sau pus la dispoziția întreprinderii în temeiul unei obligații contractuale;

6. „stat membru gazdă” înseamnă un stat membru în care operează operatorul de transport, altul decât statul membru de stabilire a operatorului de transport;

7. „operațiuni de cabotaj” înseamnă:

- fie servicii naționale de transport rutier de călători efectuate în numele unui terț cu titlu provizoriu de un operator de transport într-un stat membru gazdă;
- fie îmbarcarea și debarcarea călătorilor în cadrul aceluiași stat membru, în timpul unui serviciu internațional regulat, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, cu condiția ca acesta să nu reprezinte principalul scop al serviciului respectiv;

8. „încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transportului rutier” înseamnă o încălcare care poate determina pierderea bunei reputații, în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. .../2009 și/sau retragerea permanentă sau temporară a licenței comunitare.

## Articolul 3

### Libertatea de a presta servicii

- (1) În conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport care prestează servicii în numele unui terț menționat la articolul 1 i se permite să efectueze servicii regulate, inclusiv servicii regulate speciale și servicii ocazionale de transport cu autocarul și autobuzul, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

- (a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul și autobuzul, sub formă de servicii regulate, incluzând servicii regulate speciale sau servicii ocazionale, în conformitate cu condițiile de acces pe piață prevăzute de legislația națională;
- (b) îndeplinește condițiile stabilite în conformitate cu normele comunitare privind accesul la profesia de operator de transport rutier de călători în activitățile de transport naționale și internaționale;

(c) îndeplinește cerințele juridice în ceea ce privește standardele pentru șoferi și vehicule prevăzute în special în Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității <sup>(1)</sup>, Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional <sup>(2)</sup> și Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri <sup>(3)</sup>.

(2) Oricărui operator de transport în nume propriu, menționat la articolul 1, i se permite să efectueze serviciile de transport definite la articolul 5 alineatul (5), fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

(a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocare și autobuze în conformitate cu condițiile de acces pe piață stabilite de legislația internă;

(b) îndeplinește cerințele juridice în ceea ce privește standardele pentru șoferi și vehicule prevăzute în special în Directivele 92/6/CEE, 96/53/CE și 2003/59/CE.

## CAPITOLUL II

### LICENȚA COMUNITARĂ ȘI ACCESUL PE PIAȚĂ

#### Articolul 4

##### Licența comunitară

(1) Transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul se efectuează pe baza deținerii unei licențe comunitare eliberate de autoritățile competente ale statului membru de stabilire.

(2) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire înmânează titularului originalul licenței comunitare, care este păstrat de operatorul de transport, și un număr de copii certificate conforme care corespunde cu numărul vehiculelor utilizate pentru transportul internațional de călători la dispoziția titularului licenței, fie în proprietate deplină, fie în altă formă, de exemplu un contract de cumpărare în rate, un contract de închiriere sau de leasing.

Licența comunitară și copiile certificate conforme ale acesteia respectă formatul stabilit în anexa II. Acestea conțin cel puțin două dintre elementele de securitate enumerate în anexa I.

Comisia adaptează anexa I și II la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

<sup>(1)</sup> JO L 57, 2.3.1992, p. 27.

<sup>(2)</sup> JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

<sup>(3)</sup> JO L 226, 10.9.2003, p. 4.

Licența comunitară și copiile certificate conforme ale acesteia poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de ordine. Numerele de ordine ale licenței comunitare și ale copiilor certificate conforme sunt înscrise în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier prevăzut la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. .../2009 în secțiunea rezervată datelor privind operatorul de transport.

(3) Licența comunitară se eliberează pe numele operatorului de transport și nu este transmisibilă terților. O copie certificată conformă a acesteia se păstrează în fiecare dintre vehiculele operatorului de transport și trebuie prezentată la cerere oricărui agent de control.

(4) Licența comunitară se eliberează pentru o perioadă de până la zece ani, după care poate fi reînnoită.

Licența comunitară și copiile certificate conforme ale acesteia eliberate înainte de data aplicării prezentului regulament rămân valabile până la data expirării lor.

(5) Ori de câte ori este trimisă o cerere pentru o licență comunitară, sau o licență comunitară este reînnoită în conformitate cu alineatul (4) din prezentul articol, autoritățile competente ale statului membru de stabilire verifică dacă operatorii de transport îndeplinesc sau continuă să îndeplinească toate condițiile adoptate la articolul 3 alineatul (1).

(6) În cazul în care condițiile menționate la articolul 3 alineatul (1) nu sunt îndeplinite, autoritățile competente ale statului membru de stabilire refuză să elibereze sau să reînnoiască licența sau retrag această licență, printr-o decizie motivată.

(7) Statele membre garantează că solicitantul sau titularul unei licențe comunitare poate introduce o cale de atac împotriva deciziei autorităților competente ale statului membru de stabilire de a refuza sau a retrage licența.

(8) Statele membre pot decide că licența comunitară poate fi, de asemenea, validă pentru operațiunile de transport intern.

#### Articolul 5

##### Accesul la piață

(1) Serviciile regulate sunt deschise tuturor, fiind supuse, după caz, rezervării obligatorii.

Astfel de servicii fac obiectul unei autorizații în conformitate cu dispozițiile capitolului III.

Serviciile regulate dintr-un stat membru către o țară terță și viceversa fac obiectul unei autorizații în conformitate cu acordul bilateral dintre statul membru și țara terță și, după caz, statul membru tranzitat, până în momentul în care se încheie acordul necesar între Comunitate și țara terță în cauză.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio ajustare a condițiilor de operare a serviciului.

Organizarea de servicii paralele sau temporare care deservesc același public ca și serviciile regulate existente, ne-deservirea anumitor stații și deservirea de stații suplimentare în serviciile regulate existente este guvernată de aceleași norme ca și serviciile regulate existente.

(2) Serviciile regulate speciale includ:

- (a) transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă;
- (b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

Faptul că un serviciu special poate fi diversificat conform necesităților utilizatorilor nu afectează clasificarea acestuia ca serviciu regulat.

Serviciile regulate speciale nu necesită autorizare conform capitolului III în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.

(3) Serviciile ocazionale nu necesită autorizare conform capitolului III.

Cu toate acestea, organizarea serviciilor paralele sau temporare comparabile cu serviciile regulate existente și deservind același public ca ultimele se supun autorizării în conformitate cu procedurile adoptate în capitolul III.

Serviciile ocazionale nu încetează a fi servicii ocazionale doar datorită faptului că acestea sunt prestate la anumite intervale.

Serviciile ocazionale pot fi prestate de un grup de operatori de transport care acționează în numele aceluiași contractant, iar călătorii se pot imbarca într-o legătură pe traseu, oferită de un operator de transport diferit din cadrul aceluiași grup, pe teritoriul unuia dintre statele membre.

Comisia stabilește procedurile prin care se comunică autorităților competente ale statelor membre în cauză numele acestor operatori de transport și punctele de legătură de-a lungul unui traseu. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

(4) Călătoriile întreprinse de vehicule goale în legătură cu operațiunile de transport menționate la alineatul (2) paragraful al treilea și la alineatul (3) primul paragraf, de asemenea, nu necesită autorizare.

(5) Operațiunile de transport în nume propriu sunt exceptate de la orice sistem de autorizare, dar fac obiectul unui sistem de certificare.

CertIFICATELE sunt eliberate de autoritățile competente ale statului membru în care este înregistrat vehiculul și sunt valabile pe durata întregii călătorii, inclusiv tranzitul.

Comisia stabilește formatul certificatelor. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

## CAPITOLUL III

### SERVICII REGULATE CARE NECESITĂ AUTORIZARE

#### Articolul 6

#### Natura autorizării

(1) Autorizațiile sunt eliberate pe numele operatorului de transport și nu sunt transferabile. Cu toate acestea, un operator de transport care a primit o autorizație poate, cu aprobarea autorității competente din statul membru pe teritoriul căruia se află punctul de plecare, denumită în continuare „autoritatea de autorizare”, să presteze serviciul prin intermediul unui subcontractant. În acest caz, autorizația indică numele subcontractantului și rolul acestuia. Subcontractantul îndeplinește condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (1). În sensul prezentului alineat, punctul de plecare înseamnă „unul dintre punctele terminus ale serviciului”.

În cazul întreprinderilor asociate în scopul operării unor servicii regulate, autorizația se emite în numele tuturor întreprinderilor și indică numele tuturor operatorilor. Aceasta este acordată întreprinderii care conduce operațiunea, urmând ca celorlalte întreprinderi să le fie distribuite copii ale acestei autorizații.

(2) Perioada de valabilitate maximă a autorizației este de cinci ani. Aceasta poate fi stabilită la o perioadă mai scurtă, fie la cererea solicitantului, fie prin acordul reciproc al autorităților competente ale statelor membre pe teritoriul cărora sunt imbarcați sau debarcați călătorii.

(3) Autorizația precizează următoarele:

- (a) tipul serviciului;
  - (b) traseul serviciului, menționând în special punctul de plecare și punctul de destinație;
  - (c) perioada de valabilitate a autorizației;
  - (d) opririle și orarele.
- (4) Comisia stabilește formatul autorizațiilor. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

(5) Autorizațiile îndreptățesc titularul (titularii) să presteze servicii regulate pe teritoriile tuturor statelor membre pe care le traversează rutele serviciilor.

(6) Operatorul unui serviciu regulat poate utiliza vehicule suplimentare pentru rezolvarea situațiilor excepționale sau temporare.

În acest caz, operatorul de transport asigură existența următoarelor documente la bordul vehiculului:

- (a) o copie a autorizației serviciului regulat;
- (b) o copie a contractului dintre operatorul serviciului regulat și întreprinderea care furnizează vehiculele suplimentare sau un document echivalent;
- (c) o copie certificată conformă cu licența comunitară obținută de operatorul care furnizează vehiculele suplimentare pentru serviciu.

## Articolul 7

**Prezentarea cererilor de autorizare**

- (1) Cererile pentru autorizarea serviciilor regulate se prezintă autorității de autorizare.
- (2) Comisia stabilește formatul de cerere. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).
- (3) Persoanele care solicit autorizația furnizează autorității de autorizare toate informațiile pe care le consideră relevante sau pe care autoritatea de autorizare le solicită, în special un program de condus care să facă posibilă verificarea conformității cu prevederile legislației comunitare cu privire la perioadele de conducere și perioadele de repaus și o copie a licenței comunitare.

## Articolul 8

**Procedura de autorizare**

- (1) Autorizația se emite în înțelegere cu autoritățile tuturor statelor membre pe al căror teritoriu sunt îmbarcați sau debarcați călătorii. Autoritatea de autorizare transmite acestor autorități, precum și autorităților competente ale statelor membre ale căror teritorii sunt traversate fără să fie îmbarcați sau debarcați călători, o copie a cererii împreună cu copii ale oricărei alte documentații relevante și evaluarea acesteia.
- (2) Autoritățile competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul comunică decizia lor autorității de autorizare, în termen de două luni. Acest termen se calculează de la data primirii cererii de solicitare a acordului, indicată în confirmarea de primire. În cazul în care decizia primită din partea autorităților competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul este negativă, aceasta se motivează în mod corespunzător. În cazul în care autoritatea de autorizare nu primește răspuns în termen de două luni, se consideră că autoritățile consultate și-au dat acordul și autoritatea de autorizare poate elibera autorizația.

Autoritățile statelor membre ale căror teritorii sunt traversate fără a îmbarca sau debarca călători pot transmite observațiile lor autorității de autorizare, în termenul prevăzut la primul paragraf.

- (3) Autoritatea de autorizare ia o decizie cu privire la cerere în termen de patru luni de la prezentarea ei de către operatorul de transport.
- (4) Autorizația nu se acordă în cazul în care:
- (a) solicitantul nu poate oferi, cu echipamentul care se află în mod direct la dispoziția sa, serviciul care face obiectul cererii;
- (b) solicitantul nu se conformează legislației interne sau internaționale în domeniul transportului rutier și, în special, condițiilor și specificațiilor privind autorizarea pentru serviciile de transporturi internaționale rutiere de călători, sau a săvârșit încălcări grave ale legislației comunitare în materie de trans-

port rutier, în special în ceea ce privește normele care se aplică vehiculelor și perioadelor de conducere și perioadelor de repaus ale șoferilor;

- (c) în cazul unei cereri de reînnoire a autorizației, nu sunt îndeplinite condițiile de autorizare;
- (d) un stat membru decide pe baza unei analize detaliate că serviciul în cauză ar afecta serios viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice în conformitate cu legislația comunitară pe secțiunile direct implicate. Într-un asemenea caz, statul membru stabilește criteriile, în mod nediscriminatoriu, pentru a determina dacă serviciul cerut ar afecta în mod serios viabilitatea serviciului comparabil menționat anterior și, la solicitarea Comisiei, le transmite acesteia.
- (e) un stat membru decide pe baza unei analize detaliate că scopul principal al serviciului nu este acela de a transporta călători între stațiile aflate în diferite state membre.

În eventualitatea că un serviciu internațional de autocar și autobuz afectează serios viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice, în conformitate cu legislația comunitară pe secțiunile direct implicate, un stat membru, cu acordul Comisiei, poate suspenda sau retrage autorizația de operare a serviciului internațional de autocar și autobuz, cu un preaviz de șase luni comunicat operatorului de transport.

Faptul că un operator de transport oferă prețuri mai mici decât alți operatori de transport rutieri sau faptul că legătura în chestiune este deja operată de alți operatori de transport rutieri nu constituie în sine o justificare pentru respingerea cererii.

- (5) Autoritatea de autorizare și autoritățile competente din toate statele membre implicate în procedura de încheiere a înțelegerii prevăzute la alineatul (1) pot refuza cererile numai pe baza motivelor prevăzute în prezentul regulament.
- (6) După încheierea procedurii stabilite la alineatele (1)-(5), autoritatea de autorizare acordă autorizația sau respinge cererea în mod oficial.

Deciziile de respingere a unei cereri sunt motivate. Statele membre asigură întreprinderilor de transporturi posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere în cazul în care cererea lor este respinsă.

Autoritatea de autorizare informează toate autoritățile menționate la alineatul (1) cu privire la decizia adoptată și trimite acestora o copie a autorizației.

- (7) În cazul în care procedura de încheiere a înțelegerii prevăzute la alineatul (1) nu permite autorității de autorizare să decidă cu privire la o cerere, Comisia poate fi sesizată cu privire la această chestiune, în termen de două luni de la data comunicării unei decizii negative de către unul sau mai multe dintre statele membre consultate în conformitate cu alineatul (1).

- (8) După consultarea statelor membre implicate, Comisia ia o decizie, în termen de patru luni de la primirea comunicării din partea autorității de autorizare, decizie care produce efecte după treizeci de zile de la data notificării statelor membre în cauză.

(9) Decizia Comisiei continuă să se aplice până la încheierea unei înțelegeri între statele membre în cauză.

#### Articolul 9

### Reînnoirea și modificarea autorizației

Articolul 8 se aplică, *mutatis mutandis*, cererilor de reînnoire a autorizațiilor sau de modificare a condițiilor în care trebuie efectuate serviciile care fac obiectul autorizației.

În cazul unei modificări minore a condițiilor de operare, în special ajustarea intervalelor, tarifelor și orarelor, autoritatea de autorizare trebuie să transmită celorlalte state membre numai informațiile cu privire la modificare.

Statele membre respective pot conveni ca autoritatea de autorizare să decidă singură cu privire la modificarea condițiilor în care este operat un serviciu.

#### Articolul 10

### Expirarea unei autorizații

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători <sup>(1)</sup>, o autorizație pentru un serviciu regulat expiră la încetarea perioadei de valabilitate sau după trei luni de la primirea de către autoritatea de autorizare a notificării din partea titularului acesteia cu privire la intenția acestuia de a retrage serviciul. Această notificare este motivată.

(2) În cazul în care cererea pentru un serviciu a încetat să mai existe, perioada de notificare prevăzută la alineatul (1) este de o lună.

(3) Autoritatea de autorizare informează autoritățile competente ale celorlalte state membre interesate cu privire la faptul că autorizația a expirat.

(4) Titularul autorizației comunică, prin mijloace adecvate de publicitate, utilizatorilor respectivului serviciu retragerea serviciului de pe piață, într-un termen prealabil de o lună înaintea datei respective.

#### Articolul 11

### Obligațiile operatorilor de transport

(1) Cu excepția cazurilor de forță majoră, până la expirarea autorizației, operatorul unui serviciu regulat ia toate măsurile necesare pentru a garanta un serviciu de transport care să îndeplinească standardele de continuitate, regularitate și capacitate și care să respecte celelalte condiții stabilite de autoritatea competentă în conformitate cu articolul 6 alineatul (3).

(2) Operatorul de transport afișează traseul serviciului, stațiile de autobuz, orarul, tarifele și condițiile de transport astfel încât

<sup>(1)</sup> JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

să garanteze că aceste informații sunt disponibile tuturor utilizatorilor.

(3) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, este posibilă modificarea condițiilor de operare care reglementează un serviciu regulat de către statele membre interesate, de comun acord și cu acordul titularului autorizației.

#### CAPITOLUL IV

### SERVICII OCAZIONALE ȘI ALTE SERVICII EXCEPTATE DE LA AUTORIZARE

#### Articolul 12

### Documentele de control

(1) Serviciile ocazionale se efectuează pe baza unei foi de parcurs, cu excepția serviciilor menționate la articolul 5 alineatul (3) al doilea paragraf.

(2) Operatorii de transport care operează servicii ocazionale trebuie să completeze o foaie de parcurs înaintea fiecărei plecări.

(3) Foaia de parcurs trebuie să cuprindă cel puțin următoarele informații:

(a) tipul serviciului;

(b) itinerarul principal;

(c) operatorul de transport sau operatorii de transport în cauză.

(4) Carnetele cu foi de parcurs sunt furnizate de autoritățile competente ale statului membru în care este stabilit operatorul de transport sau de către organismele desemnate de aceste autorități.

(5) Comisia stabilește formatul foilor de parcurs și al carnetelor cu foi de parcurs și modul de utilizare a acestora. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

(6) În cazul serviciilor speciale regulate menționate la articolul 5 alineatul (2) al treilea paragraf, contractul sau o copie certificată conformă a acestuia servește ca document de control.

#### Articolul 13

### Excursiile locale

În cadrul unui serviciu internațional ocazional, un operator de transport poate efectua servicii ocazionale (excursii locale) în alt stat membru decât cel de stabilire.

Aceste servicii sunt destinate călătorilor nerezidenți transportați anterior de către același operator de transport cu unul dintre serviciile internaționale menționate la primul paragraf și se efectuează cu același vehicul sau alt vehicul al aceluiași operator de transport sau grup de operatori de transport.

## CAPITOLUL V

## CABOTAJ

## Articolul 14

## Principiu general

Orice operator de transport care prestează, în numele unui terț, servicii de transport rutier de călători, titular al unei licențe comunitare, are dreptul, în condițiile stabilite în prezentul capitol și fără discriminări pe considerente de naționalitate sau loc de stabilire, să presteze operațiunile de cabotaj menționate la articolul 15.

## Articolul 15

## Operațiunile de cabotaj autorizate

Operațiunile de cabotaj se autorizează pentru următoarele servicii:

- (a) servicii regulate speciale, cu condiția să facă obiectul unui contract încheiat între organizator și operatorul de transport;
- (b) servicii ocazionale;
- (c) servicii regulate, prestate de un operator de transport nerezident în statul membru gazdă, în cursul unui serviciu regulat internațional în conformitate cu prezentul regulament, cu excepția serviciilor de transport care satisfac necesitățile unui centru urban sau ale unei zone urbane sau necesitățile de transport între aceasta și zonele limitrofe. Operațiunile de transport de cabotaj nu se efectuează independent de un astfel de serviciu internațional.

## Articolul 16

## Norme aplicabile operațiunilor de cabotaj

(1) Dacă legislația comunitară nu prevede altfel, desfășurarea operațiunilor de cabotaj intră sub incidența actelor cu putere de lege și a actelor administrative în vigoare în statul membru gazdă în ceea ce privește:

- (a) condițiile care reglementează contractul de transport;
- (b) tonajul și dimensiunea vehiculelor de transport rutier;
- (c) cerințele referitoare la transportul anumitor categorii de călători, și anume elevi, copii și persoane cu capacitate locomotorie redusă;
- (d) perioadele de conducere și perioadele de repaus;
- (e) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pentru serviciile de transport;

Tonajul și dimensiunea menționate la primul paragraf litera (b) pot depăși, dacă este cazul, valorile în vigoare în statul membru

de stabilire al operatorului de transport, dar nu vor depăși, în niciun caz, limitele prevăzute de statul membru gazdă pentru traficul național sau caracteristicile tehnice specificate în dovezile menționate la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/53/CE;

(2) Cu excepția cazului în care legislația comunitară prevede altfel, operațiunile de cabotaj care fac parte din serviciile de transport prevăzute la articolul 15 litera (c) respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă, privitoare la autorizare, proceduri de ofertare, trasee folosite și la regularitatea, continuitatea și frecvența serviciilor și itinerariilor.

(3) Normele tehnice privitoare la construcția și dotarea vehiculelor, pe care vehiculele utilizate la executarea operațiunilor de cabotaj sunt obligate să le respecte, sunt normele stabilite pentru vehiculele puse în circulație în transportul internațional.

(4) În cazul operatorilor de transport nerezidenți se aplică dispozițiile actelor cu putere de lege și ale actelor administrative de drept intern menționate la alineatele (1) și (2), în aceleași condiții ca și cele impuse operatorilor de transport stabiliți în statul membru gazdă, cu scopul de a preveni orice discriminare pe considerente ținând de naționalitate sau de locul de stabilire.

## Articolul 17

## Documentele de control pentru operațiunile de cabotaj

(1) Operațiunile de cabotaj sub formă de servicii ocazionale se execută în baza unei foi de parcurs, menționată la articolul 12, care se păstrează la bordul vehiculului și se prezintă, la cerere, controlorilor autorizați.

(2) Următoarele informații trebuie introduse pe foaia de parcurs:

- (a) punctele de plecare și de destinație ale serviciului;
- (b) data plecării și data încetării serviciului.

(3) Foile de parcurs sunt furnizate sub formă de carnete, menționate la articolul 12, atestate de autoritatea competentă sau organul competent din statul membru de stabilire.

(4) În cazul serviciilor regulate speciale, contractul încheiat între operatorul de transport și organizatorul transportului, sau o copie certificată conformă a acestuia, servește drept document de control.

Totuși, o foaie de parcurs se completează ca o evidență lunară.

(5) Foile de parcurs completate se restituie autorității competente sau organului competent din statul membru de stabilire, conform procedurilor stabilite de autoritatea sau organul în cauză.

## CAPITOLUL VI

## Articolul 21

## CONTROALE ȘI SANCTIUNI

## Articolul 18

## Bilete de transport

(1) Operatorii de transport care operează un serviciu regulat, cu excepția serviciilor regulate speciale, emit bilete de transport, fie individuale, fie colective, pe care sunt înscrise:

- (a) punctele de plecare și de destinație și, după caz, călătoria dus-întors;
- (b) perioada de valabilitate a biletului;
- (c) tarifele transportului.

(2) Biletul de transport prevăzut la alineatul (1) este prezentat la solicitarea oricărui agent autorizat de control.

## Articolul 19

## Inspecțiile rutiere în trafic și în întreprinderi

(1) Autorizația sau documentul de control sunt păstrate la bordul vehiculului și sunt prezentate la solicitarea oricărui agent autorizat de control.

(2) Operatorii de transport care asigură transportul rutier internațional de călători cu autocarul și autobuzul permit efectuarea tuturor controalelor destinate garantării corectitudinii operațiunilor, în special în ceea ce privește perioadele de conducere a vehiculului și de repaus. În contextul punerii în aplicare a prezentului regulament, agenții autorizați de control sunt împuterniciți:

- (a) să verifice registrele și celelalte documente legate de operarea întreprinderii de transporturi;
- (b) să facă copii după registrele și documentele de la sediu sau să facă extrase după acestea;
- (c) să aibă acces la toate sediile, facilitățile și vehiculele întreprinderii;
- (d) să solicite furnizarea oricăror informații cuprinse în registre, documente și baze de date.

## Articolul 20

## Asistența reciprocă

Statele membre își acordă asistență reciprocă în scopul asigurării aplicării și monitorizării prezentului regulament. Acestea fac schimb de informații prin intermediul punctelor de contact naționale stabilite conform articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. .../2009.

## Retragerea licențelor și a autorizațiilor comunitare

(1) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport retrag licența comunitară prevăzută la articolul 4 în cazul în care titularul:

- (a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (1); sau
- (b) a oferit informații incomplete cu privire la datele care i-au fost solicitate pentru emiterea licenței comunitare.

(2) Autoritatea de autorizare retrage autorizația în cazul în care titularul nu mai îndeplinește condițiile pe baza căreia i-a fost oferită autorizația în conformitate cu prezentul regulament, în special în cazul în care statul membru de stabilire al operatorului de transport solicită aceasta. Autoritatea respectivă informează de îndată autoritățile competente ale statelor membre în cauză.

## Articolul 22

## Sanționarea încălcărilor de către statul membru de stabilire

(1) În cazul săvârșirii sau constatării, în orice stat membru, a unei încălcări grave a legislației comunitare în domeniul transportului rutier, în special cu privire la normele aplicabile vehiculelor, perioadelor de conducere și perioadelor de repaus pentru șoferi și oferirea, fără autorizație, a unor servicii paralele sau temporare, menționate la articolul 5 alineatul (1) al cincilea paragraf, autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport care a săvârșit încălcarea iau măsurile corespunzătoare, care pot conduce, *printre altele*, la aplicarea următoarelor sancțiuni administrative:

- (a) retragerea temporară sau permanentă ale unora dintre copii sau ale tuturor copiilor certificate conforme ale licenței comunitare;
- (b) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sanțiuni respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare și numărul total al copiilor certificate conforme ale licenței respective pe care le deține cu privire la traficul internațional.

(2) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire comunică autorităților competente din statul membru în care a fost constatată încălcarea cât mai repede posibil și în cel mult două luni de la data deciziei definitive în cauză, dacă au fost aplicate sancțiunile prevăzute la alineatul (1) și care dintre acestea.

În cazul în care nu sunt aplicate aceste sancțiuni, autoritățile competente din statul membru de stabilire precizează motivele.

(3) Autoritățile competente garantează că sancțiunile aplicate operatorului de transport în cauză sunt proporționale, în ansamblu, cu încălcarea sau încălcările care au atras aplicarea respectivelor sancțiuni, luând în considerare orice eventuală sancțiune aplicată, pentru aceeași încălcare, în statul membru pe teritoriul căruia a fost constatată încălcarea.

(4) Prezentul articol nu aduce atingere posibilității oferite autorităților competente din statul membru de stabilire al operatorului de transport de a introduce o acțiune înaintea unei instanțe naționale de judecată. În cazul introducerii unei astfel de acțiuni, autoritatea competentă informează în acest sens autoritățile competente din statul membru în care au fost săvârșite încălcările.

(5) Statele membre garantează operatorilor de transport dreptul la o cale de atac împotriva sancțiunilor administrative aplicate acestora în temeiul prezentului articol.

#### Articolul 23

##### Sanctionarea încălcărilor de către statul membru gazdă

(1) În cazul în care autoritățile competente ale unui stat membru au informații despre o încălcare gravă a prezentului regulament sau ale legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere săvârșită de un operator de transport nerezident, statul membru pe teritoriul căruia a fost constatată încălcarea transmite următoarele informații autorităților competente ale statului membru de stabilire în cel mai scurt timp și în cel mult două luni de la data deciziei definitive:

- (a) o descriere a încălcării, precum și data și ora la care a fost săvârșită;
- (b) categoria, tipul și gravitatea încălcării;
- (c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Autoritățile competente din statul membru gazdă pot solicita autorităților competente din statul membru de stabilire aplicarea unor sancțiuni administrative în conformitate cu articolul 22.

(2) Fără a aduce atingere urmării penale, autoritățile competente din statul membru gazdă pot aplica sancțiuni operatorilor de transport nerezidenți care au săvârșit încălcări ale prezentului regulament sau ale norme comunitare sau interne în domeniul transporturilor, pe teritoriul acestuia, cu ocazia unei operațiuni de cabotaj. Sancțiunile se aplică în mod nediscriminatoriu și pot consta, printre altele, într-un avertisment sau, în cazul unei încălcări grave, în interzicerea temporară a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul statului membru gazdă în care a fost săvârșit încălcarea.

(3) Statele membre garantează operatorilor de transport dreptul la o cale de atac împotriva oricărei sancțiuni administrative aplicate acestora în conformitate cu prezentul articol.

#### Articolul 24

##### Înscrierea în registrul național

Statele membre asigură înscrierea în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere imputabile operatorilor de transport stabiliți pe teritoriul acestora, care au condus la aplicarea unei sancțiuni de către un stat membru, precum și la retragerea permanentă sau temporară a licenței comunitare sau a copiei certificate conforme a acesteia. Datele înscrise în registru, referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare, se păstrează în baza de date timp de cel puțin doi ani de la data expirării perioadei retragerii, în cazul retragerii temporare, sau de la data retragerii, în cazul retragerii permanente.

#### CAPITOLUL VII

##### APLICAREA

#### Articolul 25

##### Acorduri între statele membre

(1) Statele membre pot încheia acorduri bilaterale și multilaterale privind continuarea liberalizării serviciilor care fac obiectul prezentului regulament, în special în ceea ce privește sistemul de autorizare și simplificarea sau eliminarea documentelor de control.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la orice acord încheiat în conformitate cu alineatul (1).

#### Articolul 26

##### Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier <sup>(1)</sup>.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și alineatul (5) litera (b), precum și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

#### Articolul 27

##### Sanțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Statele membre prezintă aceste dispoziții Comisiei până la ... (\*) și notifică de îndată Comisiei orice modificări ulterioare ale acestora.

<sup>(1)</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

(\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Statele membre asigură luarea tuturor acestor măsuri în mod nediscriminatoriu, în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului de transport.

#### Articolul 28

##### Raportarea

(1) La fiecare doi ani, statele membre transmit Comisiei numărul de autorizații eliberate pentru servicii regulate în anul precedent și numărul total de autorizații pentru servicii regulate valabile la sfârșitul perioadei de raportare. Aceste informații se prezintă separat pentru fiecare țară de destinație a serviciului regulat. De asemenea, statele membre transmit Comisiei datele cu privire la operațiunile de cabotaj, sub formă de servicii speciale regulate și de servicii ocazionale, efectuate în timpul perioadei de raportare de către operatorii de transport rezidenți.

(2) La fiecare doi ani, autoritățile competente din statul membru gazdă transmit Comisiei statistici cu privire la numărul de autorizații emise pentru operațiunile de cabotaj sub formă de servicii regulate, menționate la articolul 15 litera (c).

(3) Comisia stabilește formatul tabelului care se utilizează pentru transmiterea statisticilor menționate la alineatul (2). Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 26 alineatul (2).

(4) Anual, până la data de 31 ianuarie, statele membre informează Comisia cu privire la numărul operatorilor de transport care dețin o licență comunitară la data de 31 decembrie a anului precedent și cu privire la numărul de copii conforme corespunzător numărului vehiculelor în circulație la data respectivă.

#### CAPITOLUL VIII

##### DISPOZIȚII FINALE

#### Articolul 29

##### Abrogări

Regulamentele (CEE) nr. 684/92 și (CE) nr. 12/98 se abrogă.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa III.

#### Articolul 30

##### Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la ... (\*).

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

Adoptat la, ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

---

(\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

## ANEXA I

**CARACTERISTICI DE SECURITATE ALE LICENȚEI COMUNITARE**

Licența comunitară trebuie să prezinte cel puțin două dintre următoarele elemente de securitate:

- o hologramă;
  - fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultravioletă;
  - cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu este reprodusă de mașini de fotocopiat);
  - caractere, simboluri sau modele tactile;
  - dublă numerotare: număr de serie și număr de eliberare;
  - un fond de securitate cu ghioșe și irizat.
-

## ANEXA II

## MODELUL DE LICENȚĂ COMUNITARĂ

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)

(Culoarea Pantone albastru deschis, format DIN A4 hârtie din celuloză, minim 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult)

(Prima pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

Simbolul distinctiv al statului membru <sup>(1)</sup> care  
emite licențaDenumirea autorității sau a organului  
competent

LICENȚA Nr. ...

(sau)

COPIE CERTIFICATĂ CONFORMĂ NR.

pentru transportul internațional de călători cu autocarul sau autobuzul în numele unui terț

Titularul prezentei licențe <sup>(2)</sup> .....

.....

.....

este autorizat să efectueze transporturi internaționale rutiere de călători în numele unui terț pe teritoriul Comunității în condițiile stabilite în Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul pe piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) și în conformitate cu prevederile generale ale prezentei licențe.

|                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| Observații: .....                 |               |
| .....                             |               |
| Licența este valabilă de la ..... | până la ..... |
| Emisă în .....                    | la .....      |
| ..... <sup>(3)</sup>              |               |

<sup>(1)</sup> Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

<sup>(2)</sup> Numele complet sau denumirea societății operatorului de transport, precum și adresa completă a acestuia.

<sup>(3)</sup> Semnătura și ștampila autorității competente sau a organismului care emite licența.

**Prevederi generale**

1. Prezenta licență este emisă în temeiul Regulamentului (CE) nr. .../2009.
2. Licența este emisă de autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport în numele unui terț care:
  - (a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul sau autobuzul, sub formă de servicii regulate, incluzând servicii regulate speciale sau servicii ocazionale;
  - (b) satisface condițiile adoptate în conformitate cu reglementările Comunității privind accesul la profesia de operator de transport în domeniul transporturilor rutiere de călători interne și internaționale;
  - (c) îndeplinește cerințele legale în ceea ce privește standardele pentru șoferi și vehicule.
3. Prezenta licență permite transportul internațional rutier de călători cu autocarul și autobuzul în numele unui terț pe toate rutele de transport, pentru rutele efectuate pe teritoriul Comunității:
  - (a) în cazul în care punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate în două state membre diferite cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (b) în cazul în care punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate în același stat membru, atunci când îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor are loc în alt stat membru sau într-o țară terță;
  - (c) cu plecarea dintr-un stat membru și cu destinația într-o țară terță și viceversa cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (d) între țări terțe traversând teritoriul unuia sau mai multor state membre,

și călătoriile fără călători în legătură cu operațiunile de transport corespunzător condițiilor stabilite de Regulamentul (CE) nr. .../2009.

În cazul unei operațiuni de transport cu plecarea dintr-un stat membru și cu destinația într-o țară terță și viceversa, se aplică Regulamentul (CE) nr. .../2009, pentru porțiunea de călătorie efectuată pe teritoriul statelor membre traversate în tranzit. Regulamentul menționat nu se aplică pentru acea porțiune a călătoriei efectuată pe teritoriul unui stat membru pentru îmbarcare sau debarcare, atât timp cât nu au fost încheiate înțelegerile între Comunitate și țările terțe în cauză.

4. Prezenta licență este personală și netransmisibilă.
5. Prezenta licență poate fi retrasă de autoritatea competentă a statului membru emitent, în special în cazul în care operatorul de transport:
  - (a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. .../2009;
  - (b) a oferit informații inexacte referitoare la datele necesare pentru acordarea sau reînnoirea licenței;
  - (c) a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transportului rutier în orice stat membru, în special cu privire la standardele aplicabile vehiculelor, perioadelor de conducere și perioadelor de repaus ale șoferilor și prestarea, fără autorizație, a serviciilor paralele sau temporare menționate la articolul 5 alineatul (1) al cincilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. .../2009. Autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport care a săvârșit încălcarea pot, printre altele, să retragă licența comunitară sau retrage temporar sau permanent unele sau toate copiile certificate conforme cu licența comunitară.

Aceste sancțiuni sunt stabilite în funcție de gravitatea încălcării săvârșite de către titularul licenței comunitare și de numărul total de copii certificate conforme pe care le posedă în vederea serviciilor de transport internațional.

6. Originalul licenței trebuie păstrat de transportator. O copie certificată conformă a licenței trebuie să se găsească în fiecare vehicul care efectuează o operațiune internațională de transport.
7. Prezenta licență trebuie prezentată la cerere agenților autorizați de control.
8. Titularul trebuie, pe teritoriul fiecărui stat membru, să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în acel stat, în special cu privire la transport și trafic.
9. „Servicii regulate” înseamnă serviciile care asigură transportul călătorilor la intervale specificate și pe rute specificate, călătorii fiind îmbarcați sau debarcați la puncte de oprire prestabilite și care sunt deschise tuturor, putând fi supuse rezervărilor obligatorii, după caz.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio adaptare a condițiilor de operare a serviciului.

Serviciile regulate necesită autorizație.

„Serviciile regulate speciale” înseamnă serviciile regulate care asigură transportul anumitor categorii de călători, cu excluderea altor persoane, la intervale specificate și pe rutele specificate, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite, indiferent de organizatorul acestor servicii.

Serviciile regulate speciale includ:

- (a) transportul muncitorilor între domiciliu și locul de muncă;
- (b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

Caracterul special al serviciilor nu este afectat de faptul că organizarea transportului este adaptată la nevoile variabile ale utilizatorilor.

Serviciile speciale nu necesită autorizare în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și transportator.

Organizarea serviciilor paralele sau temporare, deservind același public ca și serviciile regulate existente, necesită autorizare.

„Serviciile ocazionale” înseamnă serviciile care nu sunt cuprinse în definiția serviciilor regulate, incluzând serviciile regulate speciale, și a căror caracteristică principală este că transportă grupuri constituite la inițiativa unui client sau chiar a operatorului de transport. Organizarea de servicii paralele sau temporare comparabile cu serviciile regulate existente și deservind același public ca ultimele se supun autorizării în conformitate cu procedura stabilită în Capitolul III din Regulamentul (CE) nr. .../2009. Caracterul ocazional al acestor servicii nu este afectat de faptul că acestea sunt prestate cu o anumită frecvență.

Serviciile ocazionale nu necesită autorizare.

---

## ANEXA III

## TABEL DE CORESPONDENȚĂ

| Regulamentul (CEE) nr. 684/92 | Regulamentul (CE) nr. 12/98 | Prezentul regulament                                   |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------|
| Articolul 1                   |                             | Articolul 1                                            |
| Articolul 2 punctul 1.1.      | Articolul 2 alineatul (1)   | Articolul 2 alineatul (2), articolul (5) alineatul (1) |
| Articolul 2 punctul 1.2.      | Articolul 2 alineatul (2)   | Articolul 2 alineatul (3), articolul 5 alineatul (2)   |
| Articolul 2 punctul 1.3.      |                             | Articolul 5 alineatul (1) paragraful al cincilea       |
| Articolul 2 punctul 3.1.      | Articolul 2 alineatul (3)   | Articolul 2 alineatul (4), articolul 5 alineatul (3)   |
| Articolul 2 punctul 3.3.      |                             | Articolul 5 alineatul (3)                              |
| Articolul 2 punctul 3.4.      |                             | Articolul 5 alineatul (3)                              |
| Articolul 2 punctul 4         |                             | Articolul 2 alineatul (4), articolul 5 alineatul (5)   |
| —                             |                             | Articolul 2 alineatele (5), (6), (7) și (8)            |
| Articolul 3                   |                             | Articolul 3                                            |
| Articolul 3a                  |                             | Articolul 4                                            |
| Articolul 4                   |                             | Articolul 5                                            |
| Articolul 5                   |                             | Articolul 6                                            |
| Articolul 6                   |                             | Articolul 7                                            |
| Articolul 7                   |                             | Articolul 8                                            |
| Articolul 8                   |                             | Articolul 9                                            |
| Articolul 9                   |                             | Articolul 10                                           |
| Articolul 10                  |                             | Articolul 11                                           |
| Articolul 11                  |                             | Articolul 12                                           |
| Articolul 12                  |                             | Articolul 13                                           |
| Articolul 13                  |                             | Articolul 5 alineatul (5)                              |
|                               | Articolul 1                 | Articolul 14                                           |
|                               | Articolul 2 alineatul (4)   |                                                        |
|                               | Articolul 3                 | Articolul 15                                           |
|                               | Articolul 4                 | Articolul 16                                           |
|                               | Articolul 5                 | Articolul 4 alineatul (3)                              |
|                               | Articolul 6                 | Articolul 17                                           |
|                               | Articolul 7                 | Articolul 28 alineatul (3)                             |
|                               | Articolul 8                 | Articolul 26                                           |
|                               | Articolul 9                 | —                                                      |

| Regulamentul (CEE) nr. 684/92 | Regulamentul (CE) nr. 12/98 | Prezentul regulament                                   |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------|
| Articolul 14                  |                             | Articolul 18                                           |
| Articolul 15                  |                             | Articolul 19                                           |
|                               | Articolul 11 alineatul (1)  | Articolul 20                                           |
| Articolul 16 alineatul (1)    |                             | Articolul 21 alineatul (1)                             |
| Articolul 16 alineatul (2)    |                             | Articolul 21 alineatul (2)                             |
| Articolul 16 alineatul (3)    |                             | Articolul 22 alineatul (1)                             |
| Articolul 16 alineatul (4)    |                             | Articolul 23 alineatul (1)                             |
| Articolul 16 alineatul (5)    |                             | Articolul 22 alineatul (2)                             |
|                               | Articolul 11 alineatul (2)  | Articolul 23 alineatul (2)                             |
|                               | Articolul 11 alineatul (3)  | Articolul 23 alineatul (2)                             |
|                               | Articolul 11 alineatul (4)  | —                                                      |
|                               | Articolul 12                | Articolul 22 alineatul (5), articolul 23 alineatul (3) |
|                               | Articolul 13                | —                                                      |
| Articolul 16a                 | Articolul 10                | Articolul 26                                           |
| Articolul 17                  |                             | —                                                      |
| Articolul 18                  |                             | Articolul 25                                           |
| Articolul 19                  | Articolul 14                | Articolul 27                                           |
| Articolul 20                  |                             |                                                        |
| Articolul 21                  |                             | Articolul 29                                           |
| Articolul 22                  | Articolul 15                | Articolul 30                                           |
| Anexă                         |                             | Anexa II                                               |

## EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

La 25 mai 2007, Comisia a prezentat propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul ca una dintre propunerile așa-numitului pachet privind transportul rutier <sup>(1)</sup>.

La 5 iunie 2008, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură.

La 9 ianuarie 2009, Consiliul a adoptat poziția sa comună în conformitate cu articolul 251 din tratat.

În desfășurarea lucrărilor sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European. Comitetul Regiunilor a decis să nu emită un aviz cu privire la cele trei propuneri.

### II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

#### 1. Aspecte generale

În urma „Concluziilor privind contribuția sectorului transporturilor la strategia de la Lisabona”, adoptate de Consiliul European din primăvara anului 2007, Comisia a decis să prezinte propuneri în vederea revizuirii cadrului legislativ existent privind accesul la ocupația de operator de transport și accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, precum și accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, pentru a garanta, *inter alia*, că sarcinile administrative sunt adecvate și proporționale. În ansamblu, aceste noi propuneri au drept obiectiv modernizarea, înlocuirea și unificarea dispozițiilor care reglementează activitatea operatorilor de transport rutier, atât de mărfuri, cât și de persoane, precum și accesul la piețele de transport rutier.

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul înlocuiește două regulamente aplicabile în prezent <sup>(2)</sup>. Obiectivul principal este acela de a simplifica procedura de autorizare pentru serviciile regulate de transport internațional de persoane pentru a realiza o mai bună armonizare și pentru a promova concurența loială în cadrul pieței interne.

Poziția comună astfel cum a fost convenită de către Consiliu instituie un cadru coerent pentru transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul în întreaga Comunitate. Această poziție comună prevede o procedură mai simplă și mai rapidă de autorizare a serviciilor regulate de transport internațional. De asemenea, se simplifică și se standardizează formatul pentru licența comunitară și copiile conforme pentru a reduce sarcina administrativă și întârzierile, în special în timpul controalelor rutiere. În plus, poziția comună intensifică schimbul de informații între statele membre prin instituirea punctelor de contact naționale, care urmează să fie înființate în temeiul regulamentului privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.

#### 2. Aspecte strategice esențiale

##### i) Clarificarea domeniului de aplicare, a definițiilor și a principiilor

Consiliul a urmat în mare parte propunerea Comisiei, iar poziția sa comună prevede că acest regulament se aplică tuturor operațiunilor de transport internațional pe teritoriul Comunității, inclusiv transportului cu plecarea din țări terțe și cu destinația în țări terțe, și serviciilor naționale de transport rutier de persoane prestate de un transportator nerezident cu titlu temporar („cabotaj”). În ceea ce privește operațiunile de transport internațional, Consiliul a formulat o definiție cuprinzătoare: în ceea ce privește transportul cu plecarea dintr-o țară terță sau cu destinația într-o țară terță, se precizează că, atât timp cât nu există un acord între Comunitate și țara terță în cauză, regulamentul nu se aplică acelei porțiuni a călătoriei efectuate pe teritoriul unui stat membru de îmbarcare sau debarcare a călătorilor. Regulamentul se aplică însă pe teritoriul unui stat membru de tranzit. În vederea facilitării controalelor eficiente ale organelor de aplicare a legii, în special a celor din afara statului membru în care transportatorul este stabilit, transportatorii sunt obligați să dețină o copie conformă a licenței comunitare la bordul vehiculului lor atunci când efectuează un transport internațional.

<sup>(1)</sup> Celelalte două propuneri legislative sunt următoarele:

- o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind regulile comune de acces pe piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare),
- o propunere 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.

<sup>(2)</sup> Regulamentele (CEE) nr. 684/92 și (CE) nr. 12/98.

Parlamentul European a decis să urmeze abordarea Comisiei și nu a adoptat amendamente cu privire la acest aspect.

ii) *Licența comunitară și copiile conforme*

Propunerea Comisiei prevede eliberarea licenței comunitare pentru o perioadă de cinci ani, care poate fi reînnoită. În plus, statele membre sunt obligate să înregistreze numerele de serie ale licenței și ale copiilor conforme în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier, prevăzut în propunerea de regulament privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.

În poziția sa comună, Consiliul adoptă o abordare mai flexibilă și acordă o perioadă de valabilitate mai lungă pentru licența comunitară, dat fiind faptul că registrul menționat mai sus va permite o verificare imediată a statutului actual al unei întreprinderi de transport. Poziția comună extinde prin urmare valabilitatea licenței comunitare reînnoibile la o perioadă de „până la 10 ani”, introduce procedura de reglementare cu control (comitologie) pentru a lua în considerare adaptările tehnice care vor trebui aduse valabilității licenței comunitare și modifică de asemenea în consecință dispozițiile referitoare la verificarea condițiilor privind eliberarea și reînnoirea licenței.

Pentru a evita posibilele falsificări ale documentelor menționate mai sus, Consiliul a decis modificarea anexei I prin adăugarea unei serii de elemente de securitate, dintre care cel puțin două trebuie să fie utilizate în cadrul documentelor. Parlamentul European a decis să urmeze abordarea Comisiei și nu a adoptat amendamente cu privire la acest aspect.

iii) *Procedura de autorizare a serviciilor regulate internaționale*

Consiliul a urmat în mare parte propunerea Comisiei, iar poziția sa comună prevede o procedură raționalizată și simplificată în raport cu cea stabilită în Regulamentul (CEE) nr. 684/92. Autorizarea va fi din acest moment acordată, cu excepția următoarelor două cazuri: în cazul în care serviciul solicitat ar afecta în mod serios, pe secțiunile direct implicate, viabilitatea unui serviciu comparabil acoperit de unul sau mai multe servicii de contracte publice conforme legislației comunitare sau în cazul în care scopul principal al serviciului nu este acela de a transporta persoane între stații aflate în diferite state membre. În acest context, statele membre trebuie să stabilească criterii nediscriminatorii pentru evaluarea viabilității unui contract de servicii publice pe durata procedurii de autorizare a serviciilor regulate internaționale. Consiliul a urmat abordarea Comisiei conform căreia autoritățile din statele membre al căror teritoriu este doar tranzitat, dar în care nu sunt imbarcați sau debarcați călători, vor fi doar informate odată ce statele membre în cauză convin să autorizeze serviciul respectiv. Cu toate acestea, Consiliul a prevăzut în plus un termen de două luni pentru adoptarea de către Comisie a unei decizii privind autorizarea în cazurile în care autoritatea de autorizare nu poate lua o astfel de decizie.

Parlamentul European, dimpotrivă, a eliminat posibilitatea pentru un stat membru de a suspenda sau retrage autorizarea în cazul în care aceasta afectează în mod serios viabilitatea unui contract de servicii publice.

iv) *Cabotaj*

În ceea ce privește cabotajul, Consiliul a urmat în mare parte propunerea Comisiei. În consecință, normele referitoare la cabotaj rămân în mare măsură neschimbate în substanța lor. În mod deosebit, Consiliul a aprobat eliminarea dispoziției articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 12/98 referitoare la măsurile de protecție în cazul unor perturbări grave pe o piață națională a transporturilor. Dispoziția respectivă nu a fost utilizată niciodată de la liberalizarea piețelor naționale ale cabotajului și, prin urmare, poate fi considerată superfluă. În ceea ce privește operațiunile de cabotaj în cursul unui serviciu regulat internațional, Consiliul precizează faptul că prin acestea se înțelege imbarcarea și debarcarea călătorilor în cadrul aceluiași stat membru, în conformitate cu dispozițiile regulamentului menționat anterior, cu condiția ca acestea să nu reprezinte principalul scop al serviciului respectiv.

În plus, Consiliul, în acord cu Parlamentul European, a eliminat din poziția sa comună orice trimitere la dispozițiile privind timpul de lucru în ceea ce privește normele aplicabile operațiunilor de transport de cabotaj, având în vedere absența unor norme comunitare armonizate în domeniu.

v) *Cooperarea dintre statele membre*

În urma propunerii Comisiei și în vederea facilitării și intensificării schimbului de informații între autoritățile naționale, Consiliul a decis să includă în poziția sa comună o dispoziție care obligă statele membre să efectueze schimburi de informații prin intermediul punctelor de contact naționale. Consiliul a urmat de asemenea propunerea Comisiei referitoare la obligația statelor membre de a consemna în registrul lor național al întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave ale legislației comunitare în domeniul transporturilor care au condus la impunerea unei sancțiuni. În plus, Consiliul a decis ca orice retragere temporară sau permanentă a licenței comunitare sau a copiei conforme să fie consemnată în registrele naționale. Datele consemnate vor rămâne în baza de date pentru o perioadă de doi ani.

Dispozițiile referitoare la instituirea punctelor de contact naționale și la registrele naționale sunt de asemenea cuprinse în proiectul de regulament privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.

Parlamentul European a decis să urmeze abordarea Comisiei și nu a adoptat amendamente cu privire la acest aspect.

vi) *Sanționarea încălcărilor*

În vederea armonizării sistemelor actuale de monitorizare și control utilizate de statele membre, Comisia propune consolidarea competențelor și mijloacelor autorităților naționale care sunt abilitate să acorde și să retragă licența comunitară. Propunerea include prin urmare o obligație pentru autoritatea competentă a statului membru de stabilire al transportatorului să emită o avertizare, în cazul în care transportatorul comite o încălcare gravă sau încălcări minore repetate ale legislației în domeniul transportului rutier. Această obligație este valabilă și în cazurile în care transportatorul a comis o astfel de încălcare în alt stat membru. O dispoziție suplimentară clarifică sancțiunile pe care statul membru le poate impune transportatorilor stabiliți pe teritoriul său, respectiv retragerea (temporară sau parțială) a copiilor conforme ale licenței comunitare sau a licenței comunitare propriu-zise sau a atestatelor de conducător auto.

Poziția comună astfel cum a fost convenită de către Consiliu a urmat în mare măsură abordarea Comisiei cu privire la încălcările grave. Cu toate acestea, Consiliul s-a pronunțat împotriva emiterii unei avertizări și a convenit ca alegerea măsurilor care trebuie întreprinse să aparțină statelor membre. În plus, Consiliul a convenit ca tratarea încălcărilor minore repetate să fie lăsată la latitudinea statelor membre. Poziția comună introduce de asemenea obligația pentru autoritatea competentă a statului membru de stabilire al transportatorului de a comunica autorității competente a statului membru în care s-a constatat încălcarea dacă au fost impuse sancțiuni și care au fost acestea. Comunicarea trebuie să fie emisă în termen de două luni de la adoptarea unei decizii finale cu privire la chestiunea respectivă.

Propunerea Comisiei introduce, de asemenea, o nouă procedură care trebuie urmată de către statul membru care constată o încălcare gravă comisă de un transportator rutier nerezident. În urma acestei proceduri, statul membru trebuie să transmită informațiile în termen de o lună către statul membru de stabilire, care poate impune sancțiuni administrative. Statul membru de stabilire al transportatorului vizat are la dispoziție trei luni pentru a informa celălalt stat membru cu privire la măsurile adoptate în consecință.

Poziția comună a Consiliului preia această dispoziție, dar permite două luni pentru comunicarea informațiilor. Poziția comună a Consiliului nu conține nicio obligație pentru statul membru de stabilire al transportatorului de a raporta cu privire la măsurile adoptate în consecință.

Parlamentul European s-a pronunțat de asemenea împotriva includerii dispozițiilor referitoare la încălcările minore repetate. În plus, Parlamentul European a votat în favoarea unei dispoziții care permite impunerea de amenzi ca o posibilă modalitate de sancționare.

### 3. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European

Alte amendamente, care nu au fost incluse în poziția comună, se referă la:

- stabilirea termenului de 1 ianuarie 2009 ca dată de aplicare a regulamentului;
- menționarea directivei privind detașarea lucrătorilor printre normele aplicabile cabotajului;

- prevederea posibilității de a excepta de la procedura de autorizare serviciile regulate transfrontaliere care nu se extind pe o distanță mai mare de 50 de km dincolo de frontieră;
- extinderea domeniului de aplicare al autorizării pentru excursiile locale; precum și
- reintroducerea regulii celor 12 zile în legislația privind timpul de conducere și de odihnă.

### III. CONCLUZIE

Pentru adoptarea poziției sale comune, Consiliul a ținut seama pe deplin de propunerea Comisiei și de avizul la prima lectură al Parlamentului European. Cu privire la amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul constată că un număr important de amendamente au fost incluse în principiu, parțial sau integral, în poziția sa comună.

---

**POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 7/2009****adoptată de Consiliu la 9 ianuarie 2009****în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2009/C 62 E/03)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

întrucât:

(1) Regulamentul (CEE) nr. 881/92 al Consiliului din 26 martie 1992 privind accesul la piața transportului rutier de mărfuri în cadrul Comunității către sau dinspre teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau mai multor state membre <sup>(3)</sup>, Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 al Consiliului din 25 octombrie 1993 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transporturi rutiere naționale de marfă în interiorul unui stat membru <sup>(4)</sup> și Directiva 2006/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind stabilirea unor reguli comune pentru anumite tipuri de transport rutier de mărfuri <sup>(5)</sup> trebuie să facă obiectul mai multor modificări de fond. Din motive de claritate și simplificare, actele juridice respective ar trebui să fie reformate și încorporate într-un singur regulament.

(2) Instituirea unei politici comune de transport presupune, printre altele, stabilirea unor norme comune aplicabile accesului la piața transportului rutier internațional de mărfuri pe teritoriul Comunității, precum și definirea condițiilor în care operatorii de transport rutier de mărfuri nerezidenți pot să presteze servicii de transport în interiorul unui stat membru. Normele respective trebuie stabilite astfel încât să contribuie la buna funcționare a pieței interne a transporturilor.

(3) Prezentul regulament ar trebui să se aplice tuturor transporturilor internaționale pe teritoriul Comunității, în scopul de a garanta un cadru coerent pentru transportul rutier internațional de mărfuri. Transporturile efectuate dinspre statele membre către țări terțe continuă în mare parte să fie reglementate de acorduri bilaterale între statele membre și respectivele țări terțe. În consecință, prezentul regulament nu ar trebui să se aplice părții de deplasare efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau de descărcare, câtă vreme nu au fost încă încheiate acordurile necesare dintre Comunitate și țările terțe respective. Cu toate acestea, acesta ar trebui să se aplice pe teritoriul unui stat membru de tranzit.

(4) Instituirea unei politici comune de transport implică eliminarea tuturor restricțiilor impuse furnizorului serviciilor în cauză în temeiul naționalității sale sau al faptului că este stabilit într-un alt stat membru decât cel în care urmează să fie prestate serviciile respective.

(5) În vederea unei desfășurări flexibile și de o manieră fluentă, până la realizarea armonizării pieței transporturilor rutiere, ar trebui să se prevadă un regim tranzitoriu de cabotaj.

(6) În conformitate cu Directiva 2006/94/CE, anumite tipuri de transporturi sunt scutite de licență comunitară și de orice altă autorizație de transport. În cadrul organizării pieței prevăzute de prezentul regulament, ar trebui să fie menținut un sistem de exceptare de la licența comunitară și de la orice altă autorizație de transport pentru unele dintre acele tipuri de transport, datorită naturii lor speciale.

(7) În conformitate cu Directiva 2006/94/CE, transportul de mărfuri cu ajutorul vehiculelor cu masa de încărcare maximă cuprinsă între 3,5 tone și 6 tone a fost exceptat de la obligativitatea unei licențe comunitare. Cu toate acestea, normele comunitare în domeniul transportului rutier de mărfuri și de persoane se aplică, în general, vehiculelor cu masa de încărcare maximă mai mare de 3,5 tone. Din acest motiv, ar trebui ca dispozițiile prezentului regulament să fie aliniate la domeniul general de aplicare a normelor comunitare privind transportul rutier și ar trebui să prevadă scutiri numai pentru vehiculele cu masa de încărcare maximă care nu depășește de 3,5 tone.

<sup>(1)</sup> JO C 204, 9.8.2008, p. 31.

<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 21 mai 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din ...

<sup>(3)</sup> JO L 95, 9.4.1992, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 279, 12.11.1993, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 374, 27.12.2006, p. 5.

- (8) Transportul rutier internațional de mărfuri ar trebui să fie condiționat de deținerea unei licențe comunitare. Ar trebui să se impună operatorilor de transport rutier de mărfuri păstrarea unei copii certificate conforme a licenței comunitare la bordul fiecăruia dintre vehicule, în vederea facilitării și eficientizării controalelor efectuate de autoritățile de aplicare, în special în cazul controalelor efectuate în afara statului membru de stabilire. În acest scop, este necesar să se stabilească instrucțiuni mai detaliate cu privire la formatul și la alte caracteristici ale licenței comunitare și ale copiilor certificate conforme.
- (9) Ar trebui să fie stabilite condițiile care reglementează eliberarea și retragerea licențelor comunitare și tipurile de transporturi cărora li se aplică, perioadele de valabilitate și normele detaliate pentru utilizarea acestora.
- (10) De asemenea ar trebui să fie instituit un atestat de conducător auto, pentru a permite statelor membre să verifice în mod eficient dacă conducătorii auto din țările terțe sunt angajați legal sau se află în mod legal la dispoziția operatorului de transport rutier de mărfuri responsabil de respectiva operațiune de transport.
- (11) Operatorii de transport rutier de mărfuri care dețin licențele comunitare prevăzute în prezentul regulament și operatorii de transport rutier de mărfuri autorizați să opereze anumite categorii de transporturi internaționale ar trebui să li se permită temporar desfășurarea de servicii de transport național într-un stat membru, fără a avea un sediu social sau o altă formă de stabilire în statul membru respectiv. În cazul în care se desfășoară astfel de operațiuni de cabotaj, acestea ar trebui să facă obiectul legislației comunitare, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere <sup>(1)</sup>, precum și dreptului intern în vigoare în domeniile specifice în statul membru gazdă.
- (12) Ar trebui să fie adoptate dispoziții care să permită intervenția pe piețele transporturilor în cazul în care sunt afectate de perturbări grave. În acest scop, este necesar să se instituie o procedură decizională adecvată și să se culegă datele statistice necesare.
- (13) Fără a aduce atingere dispozițiilor din tratat privind dreptul de stabilire, operațiunile de cabotaj reprezintă prestarea de servicii de către operatorii de transport rutier de mărfuri într-un stat membru în care nu sunt stabiliți și nu ar trebui să fie interzise atât timp cât se desfășoară într-un mod care să nu dea naștere unei activități permanente sau continue într-un stat membru gazdă. Pentru a sprijini îndeplinirea acestei cerințe, ar trebui să fie limitate frecvența operațiunilor de cabotaj și perioada în care pot fi desfășurate. În trecut, astfel de servicii de transport național erau permise cu titlu temporar. În practică, s-a dovedit dificil de stabilit care sunt serviciile permise. Prin urmare, sunt necesare reguli clare și ușor de aplicat.
- (14) Dispozițiile Directivei 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii <sup>(2)</sup> se aplică întreprinderilor de transport care desfășoară o operațiune de cabotaj.
- (15) În vederea efectuării unor controale eficiente ale operațiunilor de cabotaj, autoritățile de aplicare a legii din statul membru gazdă ar trebui, cel puțin, să aibă acces la datele de pe documentele de expediție și din aparatura de înregistrare, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/05 din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier <sup>(3)</sup>.
- (16) Statele membre ar trebui să-și acorde reciproc asistență în vederea bunei aplicări a prezentului regulament.
- (17) Formalitățile administrative ar trebui să fie reduse pe cât posibil fără a se renunța la controalele și sancțiunile care garantează aplicarea corectă și eficientă a prezentului regulament. În acest scop, ar trebui să fie clarificate și înăsprite normele existente privind retragerea licenței comunitare. Normele existente ar trebui să fie adaptate pentru a permite, de asemenea, sancționarea eficientă a încălcărilor grave săvârșite într-un stat membru gazdă. Sancțiunile ar trebui să fie nediscriminatorii și să fie proporționale cu gravitatea încălcărilor. Ar trebui să se prevadă posibilitatea de a introduce o cale de atac împotriva sancțiunilor aplicate.
- (18) Statele membre ar trebui să înscrie în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave săvârșite de către operatorii de transport rutier de mărfuri, care au condus la aplicarea unei sancțiuni.
- (19) Pentru a facilita și a consolida schimbul de informații între autoritățile naționale, statele membre ar trebui să facă schimb de informații pertinente prin intermediul punctelor de contact naționale instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... de stabilire a normelor comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier <sup>(4)</sup>.
- (20) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(5)</sup>.
- (21) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adapteze la progresul tehnic anexele I, II și III la prezentul regulament. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

<sup>(2)</sup> JO L 18, 21.1.1997, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

<sup>(4)</sup> JO L ...

<sup>(5)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>(1)</sup> JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

- (22) Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește un regim de sancțiuni eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.
- (23) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv asigurarea unui cadru uniform pentru transportul internațional rutier de mărfuri pe întregul teritoriu al Comunității, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, din cauza dimensiunilor și efectelor sale, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică transportului rutier internațional de mărfuri în numele unui terț pentru deplasările efectuate pe teritoriul Comunității.
- (2) În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică părții de deplasare efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Prezentul regulament nu se aplică acelei părți a deplasării care se efectuează pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.
- (3) Până la încheierea acordurilor menționate la alineatul (2), prezentul regulament nu aduce atingere:
- (a) dispozițiilor privind transporturile dintr-un stat membru către o țară terță și invers, incluse în acordurile bilaterale încheiate de statele membre cu respectivele țări terțe;
- (b) dispozițiilor privind transporturile dintr-un stat membru către o țară terță și invers, incluse în acordurile bilaterale încheiate între statele membre care, fie în temeiul unor autorizații bilaterale, fie în temeiul unor acorduri de liberalizare, permit încărcarea și descărcarea într-un stat membru de către operatorii de transport rutier de mărfuri care nu sunt stabiliți în acel stat membru.
- (4) Prezentul regulament se aplică cu privire la transportul rutier național de mărfuri efectuat pe bază temporară de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident, în conformitate cu capitolul III.

(5) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor tipuri de transporturi și deplasări fără încărcătură efectuate în conexiune cu acestea:

- (a) transporturi poștale efectuate în cadrul unui serviciu universal;
- (b) transporturi de vehicule deteriorate sau care sunt în pană;
- (c) transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă de încărcare maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depășește 3,5 tone;
- (d) transporturi de mărfuri cu autovehicule, în cazul în care se îndeplinesc următoarele condiții:
- (i) mărfurile transportate aparțin întreprinderii sau au fost vândute, cumpărate, date spre închiriere sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de întreprinderea respectivă;
- (ii) deplasarea are drept scop transportarea mărfurilor din sau către întreprindere ori mutarea acestora, fie în cadrul întreprinderii, fie în afara acesteia, în scopuri proprii;
- (iii) autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sunt conduse de personal angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale;
- (iv) vehiculele care transportă mărfurile sunt deținute de întreprindere sau au fost cumpărate în rate sau închiriate de aceasta, cu condiția ca, în ultimul caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri <sup>(1)</sup>; și
- (v) transportul nu constituie doar o activitate auxiliară ansamblului de activități desfășurate de întreprindere;
- (e) transporturi de medicamente, aparate și echipamente medicale, precum și al altor articole necesare în cazul situațiilor de urgență, în special în cazul catastrofelor naturale.

Litera (d) punctul (iv) de la primul paragraf nu se aplică utilizării unui vehicul de înlocuire în timpul unei pene de scurtă durată a vehiculului utilizat în mod normal.

(6) Dispozițiile de la alineatul (5) nu aduc atingere condițiilor în care statele membre își autorizează resortisanții să întreprindă activitățile menționate la alineatul în cauză.

#### Articolul 2

#### Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau o combinație cuplată de vehicule care să aibă cel puțin un autovehicul înmatriculat într-un stat membru, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri;

<sup>(1)</sup> JO L 33, 4.2.2006, p. 82.

## 2. „transport internațional” înseamnă:

- (a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărei punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (b) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
  - (c) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre;
  - (d) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a), (b) și (c);
3. „stat membru gazdă” înseamnă un stat membru în care operează un operator de transport rutier de mărfuri, altul decât statul membru de stabilire al acestuia;
4. „operator de transport rutier de mărfuri nerezident” înseamnă o întreprindere de transport rutier care operează într-un stat membru gazdă;
5. „conducător auto” înseamnă orice persoană care conduce vehiculul chiar și pentru o perioadă scurtă de timp sau care este transportată într-un vehicul ca parte a sarcinilor care îi revin în scopul de a fi disponibilă pentru a-l conduce, dacă este necesar;
6. „operațiuni de cabotaj” înseamnă transport național în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă;
7. „încălări grave ale legislației comunitare din domeniul transportului rutier” înseamnă orice încălcări care pot avea ca rezultat pierderea bunei reputații în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. .../2009 și/sau retragerea temporară sau definitivă a licenței comunitare.

## CAPITOLUL II

## TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL

## Articolul 3

## Principiu general

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

## Articolul 4

## Licența comunitară

- (1) Licența comunitară se eliberează de un stat membru, în conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care efectuează transport rutier de mărfuri în numele unui terț și care:
- (a) este stabilit în respectivul stat membru în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a acelui stat membru;

(b) este autorizat, în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a statului membru respectiv cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri, să efectueze transporturi internaționale rutiere de mărfuri.

(2) Licența comunitară este eliberată de autoritățile competente din statul membru de stabilire pentru o perioadă de până la zece ani, care poate fi reînnoită.

Licențele comunitare și copiile certificate conforme eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament rămân valabile până la data expirării lor.

Comisia adaptează perioada de valabilitate a licenței comunitare în funcție de progresele tehnicii, în special în ceea ce privește registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier, în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. .../2009. Măsurile respective destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

(3) Statul membru de stabilire eliberează titularului originalul licenței comunitare, care este păstrat de operatorul de transport rutier de mărfuri, precum și un număr de copii certificate conforme corespunzător numărului de vehicule aflate la dispoziția titularului licenței comunitare, fie în proprietate, fie, de exemplu, deținute în temeiul unor contracte de cumpărare în rate, închiriere sau leasing.

(4) Licența comunitară și copiile certificate conforme corespund modelului stabilit în anexa II, care stabilește și condițiile care reglementează utilizarea acestora. Aceasta conține cel puțin două din elementele de securitate enumerate în anexa I.

Comisia adaptează la progresul tehnic anexele I și II. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

(5) Licența comunitară și copiile certificate conforme ale acesteia poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licențelor comunitare și ale copiilor certificate conforme se înscriu în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri.

(6) Licența comunitară este eliberată pe numele operatorului de transport rutier de mărfuri și este netransferabilă. O copie certificată conformă a licenței comunitare este păstrată în fiecare vehicul al operatorului de transport rutier de mărfuri și este prezentată la solicitarea agenților autorizați de control.

În cazul unei combinații cuplate de vehicule, copia certificată conformă însoțește autovehiculul. Aceasta acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat membru.

## Articolul 5

**Atestatul de conducător auto**

(1) Atestatul de conducător auto este eliberat de către un stat membru, în conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care:

- (a) deține o licență comunitară,
- (b) angajează legal în acel stat membru un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE a Consiliului din 25 noiembrie 2003 privind statutul resortisanților țărilor terțe care sunt rezidenți pe termen lung <sup>(1)</sup>, sau utilizează în mod legal un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul directivei respective, care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri în conformitate cu condițiile de angajare și de pregătire profesională stabilite în acel stat membru:
  - (i) prin acte cu putere de lege sau acte administrative și, dacă este cazul;
  - (ii) prin contracte colective, în conformitate cu normele aplicabile în respectivul stat membru.

(2) Atestatul de conducător auto se eliberează de către autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, la cererea titularului licenței comunitare, pentru fiecare conducător auto, care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE, pe care acesta îl angajează în mod legal sau pentru fiecare conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE, care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri. Fiecare atestat de conducător auto certifică faptul că angajarea conducătorului auto al cărui nume apare pe atestat este angajat în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (1).

(3) Atestatul de conducător auto este conform modelului prevăzut în anexa III. Acesta conține cel puțin două din elementele de securitate enumerate în anexa I.

(4) Comisia adaptează anexa III la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

(5) Atestatul de conducător auto poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numărul de serie al atestatului de conducător auto este înscris în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris în respectivul atestat.

(6) Atestatul de conducător auto este proprietatea operatorului de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris pe atestat atunci când conducătorul

auto conduce un vehicul care utilizează o licență comunitară eliberată respectivului operator de transport rutier de mărfuri. O copie certificată conformă a atestatului conducătorului auto eliberat de autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri se păstrează la sediul operatorului de transport rutier de mărfuri. Atestatul de conducător auto se prezintă, la cerere, oricărui agent autorizat de control.

(7) Atestatul de conducător auto se eliberează pe o perioadă determinată de către statul membru emitent, având valabilitatea de cel mult cinci ani. Atestatele de conducător auto eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament rămân valabile până la data expirării lor.

Atestatul de conducător auto este valabil numai atât timp cât sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat. Statele membre iau măsurile adecvate pentru a se asigura că, în cazul în care aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, operatorul de transport rutier de mărfuri returnează imediat atestatul autorităților emitente.

## Articolul 6

**Verificarea îndeplinirii condițiilor**

(1) Ori de câte ori se prezintă o cerere pentru obținerea unei licențe comunitare, sau pentru reînnoirea licenței comunitare în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), autoritățile competente ale statului membru de stabilire verifică dacă operatorul de transport rutier de mărfuri îndeplinește sau continuă să îndeplinească condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (1).

(2) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire verifică periodic, prin controale anuale care să acopere cel puțin 20 % din atestatele de conducător auto valabile eliberate în acel stat membru, dacă continuă să fie îndeplinite condițiile, prevăzute la articolul 5 alineatul (1), care au stat la baza eliberării atestatului de conducător auto.

## Articolul 7

**Refuzul eliberării și retragerea licenței comunitare și a atestatului de conducător auto**

(1) În cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 4 alineatul (1) sau cele menționate la articolul 5 alineatul (1), autoritățile competente ale statului membru de stabilire resping cererea de eliberare sau de reînnoire a licenței comunitare sau de eliberare a unui atestat de conducător auto, printr-o decizie motivată.

(2) Autoritățile competente retrag licența comunitară sau atestatul de conducător auto dacă titularul:

- (a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 4 alineatul (1) sau cele de la articolul 5 alineatul (1), ori
- (b) a furnizat informații incorecte în legătură cu o cerere de licență comunitară sau de atestat de conducător auto.

<sup>(1)</sup> JO L 16, 23.1.2004, p. 44.

## CAPITOLUL III

## CABOTAJUL

## Articolul 8

**Principiu general**

(1) Orice operator de transport rutier de mărfuri care efectuează operațiuni în numele unui terț, titular al unei licențe comunitare și al cărui conducător auto, dacă este cetățean al unei țări terțe, deține un atestat de conducător auto, are dreptul, în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul capitol, să efectueze operațiuni de cabotaj.

(2) Operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se permite să efectueze, cu un același vehicul, sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiași vehicul, până la trei operațiuni de cabotaj consecutive unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță în statul membru gazdă, odată ce au fost livrate mărfurile transportate în cursul transportului internațional care îl are pe acesta ca destinație. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare înainte de părăsirea statului membru gazdă are loc în termen de șapte zile de la ultima descărcare a mărfurilor introduse în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.

În termenul menționat la primul paragraf, operatorii de transport rutier de mărfuri pot efectua în orice stat membru unele sau toate operațiunile de cabotaj permise în temeiul primului paragraf, cu condiția limitării la o singură operațiune de cabotaj pe stat membru în termen de trei zile de la intrarea fără încărcătură pe teritoriul statului membru respectiv.

(3) Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare cu privire la transportul internațional în cursul căruia a ajuns în statul membru gazdă și la fiecare din operațiunile consecutive desfășurate în statul respectiv.

Probele menționate la primul paragraf cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune:

- (a) numele, adresa și semnătura expeditorului;
- (b) numele, adresa și semnătura operatorului de transport rutier de mărfuri;
- (c) numele și adresa destinatarului, precum și semnătura acestuia și data livrării, odată ce mărfurile au fost livrate;
- (d) locul și data preluării mărfurilor și locul prevăzut pentru livrare;
- (e) descrierea curentă a naturii mărfii și modul de ambalare, precum și, în cazul mărfurilor periculoase, descrierea general recunoscută a acestora și numărul de colete, marcajele specifice și numerele acestora;
- (f) greutatea brută a mărfurilor sau cantitatea de mărfuri altfel exprimată;
- (g) numerele de înmatriculare ale autovehiculului și remorcii.

(4) Orice operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația aceluia stat membru, să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a), (b) și (c), i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operații de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.

(5) Permisivitatea de a efectua operațiuni de cabotaj, în cadrul tipurilor de transporturi menționate la articolul 1 alineatul (5) literele (d) și (e), este nelimitată.

## Articolul 9

**Norme aplicabile operațiunilor de cabotaj**

(1) Sub rezerva unor dispoziții contrare în legislația comunitară, efectuarea operațiunilor de cabotaj se desfășoară în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă, în ceea ce privește:

- (a) condițiile care guvernează contractul de transport;
- (b) tonajul și dimensiunea vehiculelor de transport rutier;
- (c) cerințele privind transportul anumitor categorii de mărfuri, în special mărfuri periculoase, produse alimentare perisabile, animale vii;
- (d) perioadele de conducere și perioadele de repaus;
- (e) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pe serviciile de transport.

După caz, masele și dimensiunile menționate la primul paragraf litera (b) pot să le depășească pe cele aplicabile în statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, dar, în niciun caz, acestea nu pot să depășească limitele stabilite de statul membru gazdă pentru traficul național sau caracteristicile tehnice menționate în dovezile prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional <sup>(1)</sup>.

(2) Actele cu putere de lege și actele administrative menționate la alineatul (1) se aplică operatorilor de transport rutier de mărfuri nerezidenți în aceleași condiții cu cele impuse operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în statul membru gazdă, astfel încât să se prevină orice discriminare pe motive de naționalitate sau loc de stabilire.

## Articolul 10

**Procedura de salvagardare**

(1) În cazul unei perturbări grave a pieței naționale a transporturilor în interiorul unei zone geografice date, cauzată de cabotaj sau agravată de acesta, orice stat membru poate sesiza Comisia în vederea adoptării unor măsuri de salvagardare și transmite Comisiei informațiile necesare și măsurile preconizate cu privire la operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți.

<sup>(1)</sup> JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

(2) În sensul alineatului (1):

— „perturbare gravă a pieței naționale de transport în interiorul unei zone geografice date” înseamnă existența pe această piață a unor probleme specifice acesteia, de natură să determine un excedent major, susceptibil de a persista, al ofertei în raport cu cererea, care implică o amenințare pentru echilibrul financiar și supraviețuirea a numeroși operatori de transport rutier de marfă;

— „zonă geografică” înseamnă o zonă care acoperă integral sau parțial teritoriul unui stat membru sau care se extinde la o parte sau la întreg teritoriul altor state membre.

(3) Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante și, după consultarea comitetului menționat la articolul 15 alineatul (1), decide, în termen de o lună de la primirea cererii statului membru respectiv, dacă sunt necesare sau nu măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă.

Măsurile respective pot să includă excluderea temporară a zonei respective din domeniul de aplicare a prezentului regulament.

Măsurile adoptate în temeiul prezentului articol rămân în vigoare pe o perioadă de cel mult șase luni, care poate fi reînnoită o singură dată în cadrul aceluiași termen de valabilitate.

Comisia notifică fără întârziere statele membre și Consiliul cu privire la orice decizie adoptată în temeiul prezentului alineat.

(4) În cazul în care Comisia decide să adopte măsuri de salvagardare privind unul sau mai multe state membre, autorităților competente din statul membru respectiv li se solicită adoptarea de măsuri echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți și informează Comisia în acest sens. Aceste măsuri se aplică cel târziu începând cu aceeași dată ca și măsurile de salvagardare adoptate de către Comisie.

(5) Orice stat membru poate înainta Consiliului o decizie adoptată de Comisie în temeiul alineatului (3), în termen de 30 de zile de la notificarea acesteia. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată în termen de 30 de zile de la sesizarea respectivă sau, în cazul mai multor astfel de sesizări din partea mai multor state membre, de la data primei sesizări, poate să ia o altă decizie.

Deciziei Consiliului i se aplică termenele de valabilitate stabilite la alineatul (3) al treilea paragraf. Autorităților competente din statul membru respectiv li se solicită adoptarea de măsuri echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți și informează Comisia cu privire la aceste măsuri. În cazul în care Consiliul nu ia nici o decizie în termenul menționat la al doilea paragraf, decizia Comisiei devine definitivă.

(6) În cazul în care Comisia consideră că măsurile menționate la alineatul (3) trebuie să fie prelungite, aceasta prezintă o propunere Consiliului, care ia o decizie hotărând cu majoritate calificată.

#### CAPITOLUL IV

### ASISTENȚĂ RECIPROCĂ ȘI SANCTIUNI

#### Articolul 11

#### Asistență reciprocă

Statele membre își acordă reciproc asistență în vederea asigurării aplicării și monitorizării prezentului regulament. Acestea procedează la schimbul de informații prin intermediul punctelor naționale de contact instituite în temeiul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. .../2009.

#### Articolul 12

#### Sanționarea încălcărilor de către statul membru de stabilire

(1) În cazul săvârșirii sau constatării, în orice stat membru, a unei încălcări grave a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere, autoritățile competente ale statului membru de stabilire a operatorului de transport rutier de mărfuri care a săvârșit încălcarea iau măsurile corespunzătoare, care pot să conducă, printre altele, la aplicarea următoarelor sancțiuni administrative:

- (a) retragerea temporară sau permanentă a unora sau a tuturor copiilor certificate conforme ale licenței comunitare;
- (b) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sanțiuni respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare și numărul total al copiilor certificate conforme ale licenței respective pe care le deține cu privire la traficul internațional.

(2) În cazul unei încălcări grave cu privire la utilizarea abuzivă, de orice natură, a atestatelor de conducător auto, autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri care a săvârșit respectiva încălcare aplică sancțiuni corespunzătoare, cum ar fi:

- (a) suspendarea eliberării de atestate de conducător auto;
- (b) retragerea atestatelor de conducător auto;
- (c) eliberarea atestatelor de conducător auto în baza unor condiții suplimentare, pentru a preveni utilizarea abuzivă a acestora;
- (d) retragerea temporară sau permanentă a unora sau a tuturor copiilor certificate conforme ale licenței comunitare;
- (e) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sanțiuni respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare.

(3) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire comunică autorităților competente ale statului membru în care au fost constatate încălcările, cât mai curând posibil și în cel mult două luni de la adoptarea deciziei finale cu privire la chestiune, dacă au fost aplicate sancțiunile prevăzute la alineatele (1) și (2) și care dintre acestea.

În cazul în care nu sunt aplicate astfel de sancțiuni, autoritățile competente ale statului membru de stabilire precizează motivele.

(4) Autoritățile competente se asigură că sancțiunile aplicate operatorului de transport rutier de mărfuri respectiv sunt proporționale, în ansamblu, cu încălcarea sau încălcările care au atras aplicarea acelor sancțiuni, luând în considerare orice eventuală sancțiune aplicată pentru aceeași încălcare în statul membru în care au fost constatate încălcările.

(5) De asemenea, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri pot introduce acțiune împotriva operatorului de transport rutier de mărfuri, în conformitate cu legislația internă, în fața unei instanțe naționale competente. Acestea informează autoritatea competentă a statului membru gazdă cu privire la orice decizie adoptată în acest sens.

(6) Statele membre garantează operatorilor de transport rutier de mărfuri dreptul la o cale de atac împotriva sancțiunilor administrative aplicate acestora în temeiul prezentului articol.

#### Articolul 13

#### Sanționarea încălcărilor de către statul membru gazdă

(1) În cazul în care autoritățile competente ale unui stat membru au informații despre o încălcare gravă a prezentului regulament sau a legislației comunitare în domeniul transportului rutier de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident, statul membru pe teritoriul căruia s-a constatat încălcarea transmite autorităților competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, cât mai curând posibil, dar în termen de cel mult două luni de la adoptarea deciziei finale cu privire la chestiune, următoarele informații:

- (a) descrierea încălcării, precum și data și ora la care a fost săvârșită;
- (b) categoria, tipul și gravitatea încălcării;
- (c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Autoritățile competente ale statului membru gazdă pot solicita autorităților competente ale statului membru de stabilire să aplice sancțiuni administrative, în conformitate cu articolul 12.

(2) Fără a aduce atingere urmării penale, autoritățile competente din statul membru gazdă sunt împuternicite să aplice sancțiuni unui operator de transport rutier de mărfuri nerezident care a încălcat prezentul regulament sau legislația comunitară sau internă în domeniul transportului rutier pe teritoriul aces-

tuia, în cursul unei operațiuni de cabotaj. Statele membre aplică astfel de sancțiuni în mod nediscriminatoriu. Aceste sancțiuni pot consta, printre altele, într-un avertisment sau, în cazul unei încălcări grave, în instituirea unei interdicții temporare a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul statului membru gazdă unde s-a săvârșit încălcarea.

(3) Statele membre garantează operatorilor de transport rutier de mărfuri dreptul la o cale de atac împotriva oricărei sancțiuni administrative aplicate în temeiul prezentului articol.

#### Articolul 14

#### Înscrierea în registrul electronic național

Statele membre iau măsuri în vederea înscrierii în registrul național al întreprinderilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației comunitare în domeniul transportului rutier săvârșite de operatorii de transport rutier de mărfuri stabiliți pe teritoriul lor, care au determinat aplicarea unor sancțiuni de către orice stat membru, precum și a retragerii temporare sau definitive a licenței comunitare sau a copiei certificate conforme a acesteia. Datele înscrise în registrul referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare se păstrează în baza de date timp de doi ani de la expirarea perioadei de retragere în cazul retragerii temporare, și respectiv de la data retragerii, în cazul retragerii definitive.

#### CAPITOLUL V

#### APLICAREA

#### Articolul 15

#### Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

#### Articolul 16

#### Sanțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la ... (\*) și notifică de îndată Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

Statele membre asigură adoptarea acestor măsuri în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire a operatorului de transport rutier de mărfuri.

(\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

## Articolul 17

**Raportarea**

(1) La fiecare doi ani, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de operatorii de transport rutier de mărfuri titulari ai unei licențe comunitare la data de 31 decembrie a anului anterior și cu privire la numărul de copii certificate conforme corespunzătoare vehiculelor în circulație la acea dată.

(2) De asemenea, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în anul calendaristic anterior, precum și asupra numărului de atestate de conducător auto în circulație la data de 31 decembrie a anului respectiv.

(3) Până la sfârșitul anului 2013, Comisia redactează un raport privind situația pieței comunitare a transporturilor rutiere. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor, și a evoluției condițiilor de angajare ale profesiei, precum și o evaluare care stabilește dacă armonizarea normelor din domeniile privind, printre altele, asigurarea respectării reglementărilor în vigoare, taxele de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și legislația în materie de siguranță și în materie socială, a progresat într-o asemenea măsură, încât s-ar putea prevedea o deschidere mai mare a piețelor naționale ale transportului rutier, inclusiv a cabotajului.

## CAPITOLUL VI

**DISPOZIȚII FINALE**

## Articolul 18

**Abrogări**

Regulamentele (CEE) nr. 881/92 și (CEE) nr. 3118/93 și Directiva 2006/94/CE se abrogă.

Trimiterile la regulamentele și la directiva abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

## Articolul 19

**Intrarea în vigoare**

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

Se aplică de la ... (\*).

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

Adoptat la, ...

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

...

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

...

---

(\*) Doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

## ANEXA I

**CARACTERISTICI DE SECURITATE ALE LICENȚEI COMUNITARE ȘI ALE ATESTATULUI DE CONDUCĂTOR AUTO**

Licența comunitară și atestatul de conducător auto trebuie să aibă cel puțin două dintre următoarele elemente de securitate:

- o hologramă;
  - fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumină ultravioletă;
  - cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu este reprodusă de mașini de fotocopiat);
  - caractere, simboluri sau modele tactile;
  - dublă numerotare: număr de serie al licenței comunitare, al copiei certificate conforme a acesteia sau al atestatului de conducător auto, precum și numărul de eliberare în fiecare caz;
  - un fond de securitate cu ghioșe și irizat.
-

## ANEXA II

## MODELUL DE LICENȚĂ COMUNITARĂ

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)

(Culoarea Pantone albastru deschis, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult)

(Prima pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

Simbolul distinctiv al statului membru <sup>(1)</sup> care  
emite licențaDenominación de la autoridad o el  
organismo competente

LICENȚA nr.

(sau)

COPIE CERTIFICATĂ CONFORMĂ NR.

pentru transportul rutier internațional de mărfuri în numele unui terț

Prezenta licență îndreptățește pe <sup>(2)</sup> .....

.....

să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau porțiuni de traseu, efectuate în numele unui terț pe teritoriul Comunității, astfel cum este stabilit în Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului [privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare)] și în conformitate cu prevederile generale ale prezentei licențe.

|                                   |          |               |
|-----------------------------------|----------|---------------|
| Observații:                       | .....    |               |
| Licența este valabilă de la ..... |          | până la ..... |
| .....                             |          |               |
| Emisă în .....                    | la ..... |               |
| ..... <sup>(3)</sup>              |          |               |

<sup>(1)</sup> Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

<sup>(2)</sup> Denumirea sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport rutier de marfă.

<sup>(3)</sup> Semnătura și ștampila autorității sau a organului emitent competent.

(b)

(A doua pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

**Prevederi generale**

Prezenta licență este emisă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../2009.

Aceasta îl îndreptățește pe titular să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau părți de deplasare efectuate pe teritoriul Comunității și, unde este cazul, în condițiile stabilite prin prezenta licență:

- în cazul în care punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe,
- dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe,
- între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre,

și călătoriile fără încărcătură efectuate în conexiune cu aceste transporturi.

În cazul unui transport dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, prezenta licență este valabilă pentru acea porțiune a deplasării efectuată pe teritoriul Comunității. Licența este valabilă pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare numai după încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../2009.

Licența este eliberată personal titularului și este netransmisibilă.

Aceasta poate fi retrasă de către autoritatea competentă a statului membru care a emis-o, în special în cazul în care titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea licenței,
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea licenței.

Originalul licenței trebuie păstrat de întreprinderea de transport rutier.

O copie certificată conformă a licenței trebuie păstrată în vehicul <sup>(1)</sup>. În cazul unei combinații cuplate de vehicule, aceasta trebuie să însoțească autovehiculul. Licența acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței, sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat membru.

Licența trebuie prezentată la cerere unui agent autorizat de control.

Pe teritoriul fiecărui stat membru, titularul trebuie să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul respectiv, în special în ceea ce privește transporturile și traficul.

---

(<sup>1</sup>) „Vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru, sau o combinație cuplată de vehicule care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri.

## ANEXA III

## ATESTATUL DE CONDUCĂTOR AUTO

## COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)

(Culoarea Pantone roz — format DIN A4; Hârtie de celuloză, 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult)

(Prima pagină a atestatului)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite atestatul]

Simbolul distinctiv al statului membru <sup>(1)</sup> care  
emite atestatulNumele autorității sau a organului  
competent

## ATESTATUL DE CONDUCĂTOR AUTO NR. ...

## pentru transportul rutier internațional de mărfuri în numele unui terț în baza unei licențe comunitare

[Regulamentul (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind normele comune pentru accesul la piața  
transportului rutier internațional de mărfuri (reformare)]

Prezentul atestat certifică, pe baza documentelor prezentate de:

(2) .....  
.....

Conducătorul auto menționat în continuare:

|                                                                   |                        |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Nume și prenume .....                                             |                        |
| Data și locul nașterii .....                                      | Cetățenia .....        |
| Tipul și numărul de referință al documentului de identitate ..... |                        |
| Data eliberării .....                                             | Locul eliberării ..... |
| Numărul permisului de conducere .....                             |                        |
| Data eliberării .....                                             | Locul eliberării ..... |
| Numărul de asigurare socială .....                                |                        |

<sup>(1)</sup> Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

<sup>(2)</sup> Denumirea sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport rutier de marfă.

este angajat, în conformitate cu actele cu putere de lege, actele administrative și, după caz, contractele colective, în conformitate cu normele aplicabile în următoarele state membre cu privire la condițiile de angajare și de formare profesională a conducătorilor auto aplicabile în statul membru respectiv pentru efectuarea de operațiuni de transport rutier în statul respectiv.

..... (1)

Observații speciale .....

.....

|                                            |               |
|--------------------------------------------|---------------|
| Prezentul atestat este valabil de la ..... | până la ..... |
| Emis în .....                              | la .....      |
|                                            | ..... (2)     |

(A doua pagină a atestatului)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite atestatul]

#### Dispoziții generale

Prezentul atestat este emis în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. .../2009.

Se certifică prin prezenta că respectivul conducător auto este angajat, în conformitate cu actele cu putere de lege, actele administrative și, după caz, contractele colective, în conformitate cu normele aplicabile în următoarele state membre menționate în atestat cu privire la condițiile de angajare și de formare profesională a conducătorilor auto aplicabile în statul membru respectiv pentru efectuarea de operațiuni de transport rutier în statul respectiv.

Atestatul de conducător auto este proprietatea operatorului de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris pe atestat atunci când conducătorul auto conduce un vehicul <sup>(3)</sup> care utilizează o licență comunitară eliberată acelui operator de transport rutier de mărfuri. Atestatul conducătorului auto este netransferabil. Atestatul de conducător auto este valabil atâta timp cât sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat și trebuie returnat imediat de către operatorul de transport rutier de mărfuri autorităților emitente dacă aceste condiții nu mai sunt îndeplinite.

Atestatul poate fi retras de către autoritatea competentă a statului membru care l-a eliberat, în special în cazul în care titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea atestatului;
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea atestatului.

O copie conformă a atestatului trebuie păstrată de întreprinderea de transport rutier;

Un atestat original trebuie păstrat la bordul vehiculului și trebuie prezentat la cererea oricărui agent autorizat de control.

(1) Numele statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de marfă.

(2) Semnătura și ștampila autorității sau a organului emitent competent.

(3) „Vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau o combinație cuplată de vehicule care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri.

## ANEXA IV

## TABEL DE CORESPONDENȚĂ

| Regulamentul (CEE) nr. 881/92      | Regulamentul (CEE) nr. 3118/93    | Directiva 2006/94/CE                                    | Prezentul regulament       |
|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|
| Articolul 1 alineatul (1)          |                                   |                                                         | Articolul 1 alineatul (1)  |
| Articolul 1 alineatul (2)          |                                   |                                                         | Articolul 1 alineatul (2)  |
| Articolul 1 alineatul (3)          |                                   |                                                         | Articolul 1 alineatul (3)  |
| Anexa II                           |                                   | Articolul 1 alineatele (1) și (2), Anexa I; Articolul 2 | Articolul 1 alineatul (5)  |
|                                    |                                   | Articolul 2                                             | Articolul 1 alineatul (6)  |
| Articolul 2                        |                                   |                                                         | Articolul 2                |
| Articolul 3 alineatul (1)          |                                   |                                                         | Articolul 3                |
| Articolul 3 alineatul (2)          |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (1)  |
| Articolul 3 alineatul (3)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (1)  |
| Articolul 4                        |                                   |                                                         |                            |
| Articolul 5 alineatul (1)          |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (2)  |
| Articolul 5 alineatul (2)          |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (3)  |
| Articolul 5 alineatul (3)          |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (4)  |
|                                    |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (5)  |
| Articolul 5 alineatul (4), Anexa I |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (6)  |
| Articolul 5 alineatul (5)          |                                   |                                                         | Articolul 4 alineatul (2)  |
| Articolul 6 alineatul (1)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (2)  |
| Articolul 6 alineatul (2)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (2)  |
| Articolul 6 alineatul (3)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (3)  |
| Articolul 6 alineatul (4)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (6)  |
| Articolul 6 alineatul (5)          |                                   |                                                         | Articolul 5 alineatul (7)  |
| Articolul 7                        |                                   |                                                         | Articolul 6                |
| Articolul 8 alineatul (1)          |                                   |                                                         | Articolul 7 alineatul (1)  |
| Articolul 8 alineatul (2)          |                                   |                                                         | Articolul 7 alineatul (2)  |
| Articolul 8 alineatul (3)          |                                   |                                                         | Articolul 12 alineatul (1) |
| Articolul 8 alineatul (4)          |                                   |                                                         | Articolul 12 alineatul (2) |
| Articolul 9 alineatele (1) și (2)  |                                   |                                                         | Articolul 12 alineatul (6) |
|                                    | Articolul 1 alineatul (1)         |                                                         | Articolul 8 alineatul (1)  |
|                                    | Articolul 1 alineatul (2)         |                                                         | Articolul 8 alineatul (4)  |
|                                    | Articolul 1 alineatele (3) și (4) |                                                         | Articolul 8 alineatul (5)  |
|                                    | Articolul 2                       |                                                         | —                          |

| Regulamentul (CEE) nr. 881/92 | Regulamentul (CEE) nr. 3118/93                                | Directiva 2006/94/CE | Prezentul regulament       |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|
|                               | Articolul 3                                                   |                      | —                          |
|                               | Articolul 4                                                   |                      | —                          |
|                               | Articolul 5                                                   |                      | —                          |
|                               | Articolul 6 alineatul (1)                                     |                      | Articolul 9 alineatul (1)  |
|                               | Articolul 6 alineatul (2)                                     |                      | —                          |
|                               | Articolul 6 alineatul (3)                                     |                      | Articolul 9 alineatul (2)  |
|                               | Articolul 6 alineatul (4)                                     |                      | —                          |
|                               | Articolul 7                                                   |                      | Articolul 10               |
| Articolul 10                  |                                                               |                      | Articolul 17 alineatul (1) |
| Articolul 11 alineatul (1)    | Articolul 8 alineatul (1)                                     |                      | Articolul 11               |
| Articolul 11 alineatul (2)    |                                                               |                      | Articolul 13 alineatul (1) |
| Articolul 11 alineatul (3)    |                                                               |                      | Articolul 12 alineatul (4) |
| Articolul 11a                 |                                                               |                      |                            |
|                               | Articolul 8 alineatele (2) și (3)                             |                      | Articolul 13 alineatul (2) |
|                               | Articolul 8 alineatul (4) primul și al treilea paragraf       |                      |                            |
|                               | Articolul 8 alineatul (4) al doilea paragraf                  |                      | Articolul 12 alineatul (4) |
|                               | Articolul 8 alineatul (4) al patrulea și al cincilea paragraf |                      | Articolul 12 alineatul (5) |
|                               | Articolul 9                                                   |                      | Articolul 13 alineatul (3) |
| Articolul 12                  |                                                               |                      | Articolul 18               |
| Articolul 13                  |                                                               |                      |                            |
| Articolul 14                  | Articolul 10                                                  |                      |                            |
|                               | Articolul 11                                                  |                      |                            |
| Articolul 15                  | Articolul 12                                                  | Articolul 4          | Articolul 19               |
|                               |                                                               | Articolul 3          |                            |
|                               |                                                               | Articolul 5          |                            |
|                               |                                                               | Anexele II, III      |                            |
| Anexa I                       |                                                               |                      | Anexa II                   |
| Anexa III                     |                                                               |                      | Anexa III                  |
|                               | Anexa I                                                       |                      |                            |
|                               | Anexa II                                                      |                      |                            |
|                               | Anexa III                                                     |                      |                            |
|                               | Anexa IV                                                      |                      |                            |

## EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

La 25 mai 2007, Comisia a prezentat propunerea de regulament privind normele comune de acces pe **piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare)**, care este una dintre cele trei propuneri din așa-numitul „pachet privind transportul rutier” <sup>(1)</sup>.

La 21 mai 2008, Parlamentul European și-a adoptat avizul la prima lectură.

La ..., Consiliul a adoptat poziția sa comună în conformitate cu articolul 251 din tratat.

În cadrul lucrărilor sale, Consiliul a ținut seama de avizele Comitetului Economic și Social European. Comitetul Regiunilor a hotărât să nu emită un aviz referitor la cele trei propuneri din pachetul privind transportul rutier.

### II. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

#### 1. Aspecte generale

În urma „**Concluziilor privind contribuția sectorului transporturilor la strategia de la Lisabona**” ale Consiliului European din primăvara anului 2007, Comisia a decis să prezinte propuneri de revizuire a cadrului legislativ în vigoare privind accesul la ocupația de operator de transport, accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, astfel încât, *inter alia*, să asigure faptul că sarcinile administrative sunt corespunzătoare și proporționale. În ansamblu, aceste trei propuneri noi au drept obiectiv modernizarea, înlocuirea și unificarea dispozițiilor care reglementează activitatea operatorilor de transport rutier și accesul la piețele de transport rutier.

Propunerea de regulament privind normele comune de acces pe piața transportului rutier internațional de mărfuri, astfel cum a fost prezentată de Comisie, are drept obiectiv favorizarea concurenței loiale prin sporirea gradului de comparabilitate, coerență și aplicabilitate a acestor norme. Propunerea încurajează, de asemenea, optimizarea încărcăturii vehiculelor în cursele internaționale în scopul de a contribui la reducerea impactului transportului asupra mediului.

Poziția comună, astfel cum a fost aprobată de Consiliu, stabilește normele privind accesul la piața de transport internațional de mărfuri. Această poziție comună consolidează, unifică și modifică substanțial legislația comunitară în vigoare în prezent prin stabilirea unei definiții simple, clare și aplicabile a cabotajului. De asemenea, poziția comună simplifică formatul standardizat pentru licența comunitară, copiile conforme și atestatul de conducător auto. Aceasta reglementează în special perioadele de valabilitate a licenței comunitare și verificarea respectării conformității și stabilește o listă de elemente de securitate în vederea evitării manipulării și falsificării acestor documente. În plus, poziția comună consolidează dispozițiile legale în vigoare privind schimbul de informații și asistența reciprocă dintre statele membre, precum și privind sancțiunile, și anume sancționarea de către statul membru de stabilire și de către statul membru gazdă a încălcărilor comise. De asemenea, aceasta impune statelor membre să înscrie în registrele lor naționale ale întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave comise de transportatorii rutieri ai acestora, care au condus la impunerea unei sancțiuni. Poziția comună introduce totodată obligația pentru Comisie de a evalua, într-un raport care urmează a fi publicat la sfârșitul anului 2013, dacă progresul în armonizarea anumitor norme (și anume, cele privind punerea în aplicare și privind taxele de utilizare a infrastructurii rutiere) va permite o deschidere mai mare a piețelor de transport național, inclusiv a cabotajului.

<sup>(1)</sup> Celelalte două propuneri legislative sunt:

- o 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 [10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV 1 (en, fr, de)] și
- o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul (reformare) [10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)].

## 2. Aspecte-cheie de politică a domeniului

### i) Licența comunitară și atestatul de conducător auto

Propunerea Comisiei prevede eliberarea licenței comunitare pentru o perioadă de cinci ani, care poate fi reînnoită. În plus, propunerea impune statelor membre obligația de a înscrie numerele de serie ale licenței și ale copiilor conforme în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier, prevăzut în propunerea de regulament privind accesul la ocupația de operator de transport.

În poziția sa comună, Consiliul instituie o abordare mai flexibilă și o perioadă de valabilitate mai lungă pentru licența comunitară, datorită faptului că registrul sus-menționat va permite verificarea imediată a situației curente a întreprinderii de transport. Prin urmare, poziția comună extinde perioada de valabilitate a licenței comunitare până la „maximum zece ani”, cu posibilitatea de reînnoire, introduce procedura (de comitologie) de reglementare cu control pentru a facilita viitoarele adaptări necesare ale valabilității licenței comunitare și, de asemenea, modifică în consecință dispozițiile referitoare la verificarea condițiilor de eliberare și de reînnoire a licenței.

În ceea ce privește eliberarea unui atestat de conducător auto, Consiliul a hotărât să includă în poziția sa comună o trimitere la Directiva 2003/109/CE privind statutul resortisanților țărilor terțe care sunt rezidenți pe termen lung [articolul 5 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2)]. În ceea ce privește înscrierea numărului de serie al atestatului de conducător auto în registrul electronic național, poziția comună se îndepărtează de propunerea Comisiei, lăsând această măsură opțională [articolul 5 alineatul (5)].

Pentru a evita eventualele falsificări ale acestor documente, Consiliul a hotărât să modifice anexele I și II prin adăugarea unei serii de elemente de securitate, dintre care cel puțin două trebuie utilizate în cadrul documentelor. Parlamentul European a hotărât să urmeze abordarea Comisiei și nu a adoptat niciun amendament referitor la această chestiune.

### ii) Cabotajul

Pentru a explicita caracterul temporar al cabotajului, propunerea inițială a Comisiei introduce o nouă definiție a acestui concept, limitând numărul de operațiuni de cabotaj la maxim trei, într-un interval de timp de șapte zile în urma unui transport internațional de mărfuri. Aceste limitări au scopul de a facilita punerea în aplicare, deoarece informațiile relevante ar putea fi culese din scrisorile de trăsură CRM care sunt utilizate în toate transporturile internaționale. Din motive de exhaustivitate, propunerea Comisiei include, de asemenea, în articolul corespunzător informațiile care ar trebui să figureze în documentele disponibile la bordul vehiculului.

În poziția sa comună, Consiliul urmează propunerea Comisiei dar, pentru a evita cursele fără încărcătură pe drumurile comunitare, introduce o dispoziție adițională care permite transportatorilor rutieri să desfășoare operațiuni de cabotaj în statele membre pe care le tranzitează. Aceste operațiuni vor fi limitate la una pe stat membru tranzitat, într-un interval de trei zile de la data intrării fără încărcătură pe teritoriul statului membru respectiv. Cu toate acestea, numărul total de operațiuni va fi limitat în continuare la trei într-un interval de șapte zile. Această abordare mai largă acordă transportatorilor comunitari mai multă flexibilitate în cadrul stabilit în propunerea inițială a Comisiei, fixând în același timp o limită pentru operațiunile necontrolate de cabotaj și contribuind la protecția mediului prin reducerea numărului de deplasări fără încărcătură ale vehiculelor.

De asemenea, poziția comună a Consiliului reintroduce anumite măsuri de salvagardare, care sunt în vigoare în prezent și care permit statelor membre, în urma aprobării Comisiei, să introducă măsuri de protecție în caz de perturbare gravă a pieței de transport național într-o anumită zonă geografică din cauza cabotajului sau agravată de acesta.

Consiliul a hotărât totodată să includă în poziția sa comună obligația pentru Comisie de a evalua, într-un viitor raport privind situația pieței comunitare a transportului rutier, dacă progresul în armonizarea anumitor norme (și anume, cele privind punerea în aplicare și privind taxele de utilizare a infrastructurii rutiere) permite o deschidere mai mare a piețelor de transport național, inclusiv a cabotajului. Acest raport va conține, de asemenea, o analiză a situației pieței și a evoluției condițiilor de muncă ale profesiei. Termenul de prezentare a acestui raport a fost stabilit pentru sfârșitul anului 2013.

Parlamentul European a acceptat, la rândul său, propunerea Comisiei de a permite trei operațiuni consecutive de cabotaj într-un interval de șapte zile. Cu toate acestea, a adoptat o dispoziție adițională prin care sunt permise operațiunile de cabotaj în statele membre care sunt tranzitate de un vehicul aflat pe un traseu de întoarcere, cu condiția ca traseul cel mai scurt de întoarcere să tranziteze respectivele state membre, iar intervalul de șapte zile să fie respectat. În plus, Parlamentul European a hotărât să reintroducă măsuri de salvagardare în cazul perturbării grave a unei piețe naționale din cauza cabotajului sau agravată de acesta.

Parlamentul European a adoptat, de asemenea, dispoziții permițând statelor membre să încheie acorduri bilaterale care cuprind o abordare mai puțin restrictivă a cabotajului, autorizând cabotajul după descărcarea parțială și solicitând introducerea unui model unic armonizat de scrisoare de trăsură valabil pe tot cuprinsul Uniunii Europene pentru toate operațiunile de transport, inclusiv pentru cabotaj.

Spre deosebire de abordarea adoptată de Consiliu și de Comisie, Parlamentul European a votat în favoarea liberalizării totale a operațiunilor de cabotaj începând cu 1 ianuarie 2014.

#### iii) *Cooperarea dintre statele membre*

Conform propunerii Comisiei și pentru a facilita și consolida schimbul de informații dintre autoritățile naționale, Consiliul a hotărât să includă în poziția sa comună o dispoziție prin care se impune statelor membre schimbul de informații prin intermediul punctelor de contact naționale. Consiliul a menținut, de asemenea, propunerea Comisiei de a impune statelor membre obligația de a înscrie în registrul lor național al întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave ale legislației comunitare din domeniul transporturilor, care au condus la impunerea unei sancțiuni. În plus, Consiliul a hotărât înscrierea în registrele naționale a oricărei retrageri temporare sau permanente a licenței comunitare sau a copiilor conforme. Datele înscrise vor rămâne în baza de date timp de doi ani.

Dispozițiile referitoare la instituirea de puncte de contact naționale și la registrele naționale se regăsesc, de asemenea, în proiectul de regulament privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.

Parlamentul European a hotărât să urmeze propunerea Comisiei și nu a adoptat niciun amendament referitor la această chestiune.

#### iv) *Sanționarea încălcărilor*

În scopul omogenizării sistemelor actuale de monitorizare și control utilizate de statele membre, Comisia propune consolidarea competențelor și mijloacelor de care dispun autoritățile naționale abilitate să elibereze și să retragă licența comunitară. Prin urmare, propunerea prevede obligația pentru autoritatea competentă a statului membru de stabilire al transportatorului rutier de a emite o avertizare, în cazul în care acesta din urmă comite o încălcare gravă sau încălcări minore repetate ale legislației din domeniul transportului rutier. Această obligație este valabilă și în cazurile în care transportatorul rutier a comis o astfel de încălcare în alt stat membru. O dispoziție suplimentară clarifică sancțiunile pe care statul membru le poate impune transportatorilor rutieri stabiliți pe teritoriul său, respectiv retragerea temporară sau parțială a copiilor conforme ale licenței comunitare, a licenței comunitare propriu-zise sau a atestatelor de conducător auto. De asemenea, un stat membru poate impune ca sancțiune descalificarea temporară sau permanentă a gestionarului responsabil de transport al transportatorului rutier.

Poziția comună, astfel cum a fost adoptată de Consiliu, urmează în mare măsură abordarea Comisiei în ceea ce privește încălcările grave. Totuși, Consiliul s-a pronunțat împotriva emiterii unei avertizări și a convenit ca alegerea măsurilor care trebuie întreprinse să revină statelor membre. În plus, Consiliul a convenit ca tratarea încălcărilor minore repetate să fie lăsată la latitudinea statelor membre. Poziția comună introduce, de asemenea, obligația autorității competente a statului membru de stabilire al transportatorului de a comunica autorității competente a statului membru în care a fost constatată o încălcare eventualele sancțiuni impuse și natura acestora. Termenul prevăzut pentru comunicarea acestor informații a fost stabilit la două luni de la adoptarea deciziei finale privind chestiunea în cauză.

Propunerea inițială a Comisiei introduce, de asemenea, o nouă procedură pentru statul membru care constată o încălcare gravă comisă de un transportator rutier nerezident. Respectivul stat membru dispune de o lună pentru a comunica informațiile (în format standard minim) și poate solicita statului membru de stabilire să impună sancțiuni administrative. Statul membru de stabilire al transportatorului vizat are la dispoziție trei luni pentru a informa celălalt stat membru cu privire la măsurile întreprinse.

Poziția comună a Consiliului integrează această dispoziție, dar acordă două luni pentru comunicarea informațiilor. Poziția comună nu cuprinde nicio obligație pentru statul membru de stabilire al transportatorului de a raporta cu privire la măsurile întreprinse.

Parlamentul European s-a pronunțat, de asemenea, împotriva includerii dispozițiilor referitoare la încălcările minore repetate. Mai mult, a votat în favoarea unei dispoziții care permite impunerea de amenzi ca o posibilă modalitate de sancționare.

### 3. Alte amendamente adoptate de Parlamentul European

Poziția comună a Consiliului a integrat în totalitate sau în principiu amendamentele referitoare la definiția modificată a excepției privind transporturile poștale și la limitarea detaliilor cuprinse în dovezile care trebuie prezentate în cazul transportului internațional în legătură cu operațiunile de cabotaj.

Amendamentele care nu au fost incluse în poziția comună se referă la:

- un considerent referitor la relația cu Directiva 92/106/CEE privind transporturile combinate;
- o adăugire la definiția cabotajului;
- stabilirea datei de 1 ianuarie 2009 pentru aplicarea regulamentului;
- trimiterea la Directiva privind detașarea lucrătorilor printre normele aplicabile cabotajului;
- posibilitatea ca statele membre să reglementeze comerțul transfrontalier.

### III. CONCLUZIE

În stabilirea poziției sale comune, Consiliul a luat pe deplin în considerare propunerea Comisiei și avizul Parlamentului European la prima lectură. În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul a constatat că un număr considerabil dintre acestea au fost deja incluse, în principiu, parțial sau în întregime, în poziția comună.

În ceea ce privește principala chestiune în privința căreia există un dezacord — fixarea unei date pentru liberalizarea pieței cabotajului — Consiliul consideră că abordarea sa reprezintă o soluție echilibrată și potrivită.

---