REGULAMENTUL (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condiţiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier şi de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului

(Text cu relevanţă pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European ([1])

([1])JO C 151, 17.6.2008, p. 16.

având în vedere avizul Autorităţii Europene pentru Protecţia Datelor ([2]),

([2])JO C 14, 19.1.2008, p. 1.

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ([3]),

([3])Avizul Parlamentului European din 21 mai 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziţia comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009 (JO C 62 E, 17.3.2009, p. 1), Poziţia Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) şi Decizia Consiliului din 24 septembrie 2009.

întrucât:

(1) Crearea unei pieţe interne a transportului rutier, caracterizată prin condiţii loiale de concurenţă, necesită aplicarea uniformă a unor norme comune privind accesul la ocupaţia de operator de transport rutier de marfă sau persoane ("ocupaţia de operator de transport rutier"). Astfel de norme comune vor contribui la asigurarea unui nivel mai ridicat de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, la raţionalizarea pieţei, la îmbunătăţirea calităţii serviciilor în interesul operatorilor de transport rutier, al clienţilor acestora şi al economiei în ansamblu, precum şi la îmbunătăţirea siguranţei 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 ocupaţia de operator de transport rutier de marfă şi operator de transport rutier de persoane şi recunoaşterea reciprocă a diplomelor, certificatelor şi a altor titluri oficiale de calificare, pentru a facilita acestor operatori de transport dreptul la libera stabilire pentru operaţiuni de transport naţional şi internaţional ([4]) stabileşte condiţiile minime pentru accesul la ocupaţia de operator de transport rutier, precum şi recunoaşterea reciprocă a documentelor necesare în acest sens. Cu toate acestea, experienţa anterioară, analiza de impact şi diversele studii arată că directiva menţionată anterior este aplicată în mod neuniform de către statele membre. Această lipsă de uniformitate generează mai multe consecinţe negative, în special denaturarea concurenţei, o lipsă de transparenţă a pieţei şi de monitorizare uniformă, precum şi riscul ca întreprinderile care angajează personal cu o calificare profesională mai slabă să ignore sau să respecte într-o mai mică măsură normele de siguranţă rutieră şi normele sociale, ceea ce poate dăuna imaginii sectorului.

([4])JO L 124, 23.5.1996, p. 1.

(3) Aceste consecinţe sunt cu atât mai grave cu cât ar putea să perturbe buna funcţionare a pieţei interne a transporturilor rutiere, având în vedere faptul că accesul la piaţa transporturilor internaţionale de marfă şi a anumitor operaţiuni de cabotaj este permis întreprinderilor din întreaga Comunitate. Singura condiţie impusă acestor întreprinderi este aceea de a deţine o licenţă comunitară care poate fi obţinută atunci când aceste întreprinderi îndeplinesc condiţiile de acces la ocupaţia de operator de transport rutier, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piaţa transportului rutier internaţional de mărfuri ([5]) şi cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piaţa internaţională a serviciilor de transport cu autocarul şi autobuzul ([6]).

([5])A se vedea pagina 72 din prezentul Jurnal Oficial.

([6])A se vedea pagina 88 din prezentul Jurnal Oficial

(4) Se impune, aşadar, modernizarea normelor existente în materie de acces la ocupaţia de operator de transport rutier, pentru a garanta o aplicare mai uniformă şi mai eficace a acestor norme. Deoarece respectarea acestor norme constituie principala condiţie pentru a avea acces la piaţa comunitară, iar regulamentele reprezintă instrumentele comunitare aplicabile în acest domeniu, un regulament pare a fi instrumentul cel mai potrivit de stabilire a condiţiilor privind accesul la ocupaţia de operator de transport rutier.

(5) Ar trebui să fie permis statelor membre să adapteze condiţiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier în regiunile ultraperiferice menţionate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, datorită caracteristicilor şi constrângerilor specifice acestor regiuni. Cu toate acestea, întreprinderile stabilite în aceste regiuni, care îndeplinesc condiţiile pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier numai ca urmare a unei asemenea adaptări, ar trebui să nu poată obţine o licenţă comunitară. Adaptarea condiţiilor care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier nu ar trebui să împiedice întreprinderile, cărora li s-ar fi acordat accesul la ocupaţia de operator de transport rutier şi care îndeplinesc toate condiţiile generale stabilite prin prezentul regulament, să desfăşoare activităţi de transport în regiunile ultraperiferice.

(6) În scopul asigurării unei concurenţe loiale, normele comune privind exercitarea ocupaţiei 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 operaţiuni de transport au un impact foarte scăzut asupra pieţei transporturilor.

(7) Responsabilitatea de a verifica dacă o întreprindere îndeplineşte în orice moment condiţiile prevăzute de prezentul regulament ar trebui să revină statului membru de stabilire, astfel încât autorităţile competente ale statului membru respectiv să poată să decidă, după caz, suspendarea sau retragerea autorizaţiilor care îi conferă întreprinderii în cauză dreptul de a opera pe piaţă. Respectarea întocmai a condiţiilor de acces la ocupaţia de operator de transport rutier şi monitorizarea fiabilă a acestora implică existenţa unor sedii reale şi stabile ale întreprinderilor.

(8) Persoanele fizice care îndeplinesc cerinţele privind buna reputaţie şi competenţa profesională ar trebui identificate în mod clar şi indicate autorităţilor competente. Persoanele respective ("managerii de transport") ar trebui să fie

1/26/2016 : cristian.serban@artri.ro

rezidente într-un stat membru şi să conducă permanent şi efectiv activităţile de transport ale întreprinderilor de transport rutier. Se impune, prin urmare, să se precizeze condiţiile în care se consideră că o persoană conduce permanent şi efectiv activitatea de transport a unei întreprinderi.
(9) Buna reputaţie a managerilor de transport implică lipsa oricărei condamnări penale sau sancţiuni, pentru o încălcare gravă, în special a reglementărilor comunitare din domeniul transportului rutier. O condamnare sau sancţiune aplicată unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport rutier în unul sau în mai multe state membre pentru cele mai grave încălcări ale normelor comunitare ar trebui să determine pierderea bunei reputaţii, cu condiţia asigurării de către autoritatea competentă a faptului că, înainte de a fi luată o decizie definitivă, a avut loc o procedură de investigare finalizată şi documentată corespunzător, în cadrul căreia au fost garantate drepturile procesuale fundamentale şi au fost respectate drepturile de a exercita o cale de atac corespunzătoare.
(10) Întreprinderile de transport rutier trebuie să aibă o capacitate financiară minimă pentru a asigura începerea activităţii şi gestionarea corespunzătoare. O metodă simplă şi rentabilă de a dovedi capacitatea financiară a întreprinderilor o constituie o garanţie bancară sau o asigurare de răspundere profesională.
(11) Un nivel ridicat al calificării profesionale ar trebui să sporească eficienţa socioeconomică a sectorului de transport rutier. Prin urmare, candidaţii la funcţia de manager de transport ar trebui să beneficieze de cunoştinţe profesionale de calitate. În vederea asigurării unei uniformităţi sporite a condiţiilor de examinare şi pentru a promova o formare de calitate, ar trebui ca statele membre să poată autoriza centrele de examinare şi de formare în conformitate cu anumite criterii care urmează să fie definite la nivel naţional. Managerii de transport ar trebui să posede cunoştinţele necesare pentru a conduce operaţiuni de transport atât la nivel naţional, cât şi la nivel internaţional. Datorită progreselor tehnice, este posibil ca lista materiilor care trebuie cunoscute pentru a obţine certificatul de competenţă profesională, precum şi procedura de organizare a examinărilor să evolueze şi 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 experienţă continuă în conducerea activităţilor de transport.
(12) O concurenţă loială şi un transport rutier care să se conformeze pe deplin normelor necesită un nivel uniform de supraveghere de către statele membre. În acest sens, un rol esenţial le revine autorităţilor naţionale responsabile de supravegherea întreprinderilor şi a valabilităţii autorizaţiilor acestora şi este necesar să se garanteze faptul că respectivele autorităţi iau, după caz, măsurile adecvate, în special în cazurile cele mai grave, prin suspendarea sau retragerea autorizaţiilor ori prin declararea ca fiind inadecvaţi a managerilor de transport care sunt neglijenţi în mod repetat sau care acţionează cu rea-credinţă. Luarea unei astfel de măsuri trebuie să fie precedată de o analiză atentă a măsurii respective, din perspectiva principiului proporţionalităţii. Cu toate acestea, o întreprindere ar trebui să fie avertizată în prealabil şi ar trebui să beneficieze de o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia să îşi remedieze situaţia înainte de a i se aplica astfel de sancţiuni.
(13) O cooperare administrativă mai organizată între statele membre ar îmbunătăţi eficacitatea supravegherii întreprinderilor care funcţionează în mai multe dintre aceste state şi ar reduce costurile administrative. Registre electronice ale întreprinderilor, interconectate la nivelul Comunităţii şi conforme cu normele comunitare privind protecţia datelor cu caracter personal, ar facilita această cooperare şi ar reduce costurile aferente controalelor, atât pentru întreprinderi, cât şi pentru administraţii. În mai multe state membre există deja registre electronice naţionale. 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 şi la îmbunătăţirea eficacităţii acestora.
(14) Anumite date privind încălcările şi sancţiunile, incluse în registrele electronice naţionale, au caracter personal. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a garanta respectarea Directivei 95/46/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecţia persoanelor fizice în ceea ce priveşte prelucrarea datelor cu caracter personal şi libera circulaţie a acestor date ([1]) în special în ceea ce priveşte controlul prelucrării datelor cu caracter personal de către o autoritate publică, dreptul de informare a persoanelor în cauză, dreptul la acces şi dreptul la opoziţie al acestora. În vederea aplicării prezentului regulament, apare ca necesară păstrarea acestor date timp de cel puţin doi ani, pentru a evita stabilirea întreprinderilor descalificate pe teritoriul altor state membre.
([1])JO L 281, 23.11.1995, p. 31.
(15) Pentru a spori transparenţa şi pentru a permite clienţilor unei întreprinderi de transport să verifice dacă respectiva întreprindere deţine autorizaţia corespunzătoare, anumite date incluse în registrul electronic naţional ar trebui puse la dispoziţia publicului, în măsura în care se respectă dispoziţiile relevante privind protecţia datelor.
(16) Interconectarea graduală a registrelor electronice naţionale este esenţială în scopul de a asigura un schimb de informaţii rapid şi eficient între statele membre şi de a garanta faptul că operatorii de transport rutier nu sunt tentaţi să comită sau să îşi 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 şi a procedurilor tehnice de realizare a acestor schimburi de date.
(17) Pentru ca schimbul de informaţii dintre statele membre să fie eficient, ar trebui să se desemneze puncte de contact naţionale şi să se precizeze anumite proceduri comune cu privire cel puţin la termenele şi natura informaţiilor care trebuie transmise.
(18) În vederea facilitării libertăţii de stabilire, prezentarea documentelor adecvate eliberate de o autoritate competentă a statului membru în care îşi are reşedinţa managerul de transport rutier ar trebui să fie acceptată ca dovadă suficientă a bunei reputaţii necesare accesului la ocupaţia de operator de transport rutier în statul membru de stabilire, cu condiţia ca persoanele respective să nu fi fost declarate inapte pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier în celelalte state membre.
(19) În vederea facilitării libertăţii de stabilire, sub aspectul competenţei profesionale, un model unic de certificat eliberat în temeiul prezentului regulament ar trebui recunoscut drept dovadă suficientă de către statul membru de stabilire.
(20) Este necesar ca aplicarea prezentului regulament să fie monitorizată mai îndeaproape la nivel comunitar. Aceasta implică transmiterea către Comisie a unor rapoarte periodice, întocmite pe baza registrelor electronice naţionale şi referitoare la buna reputaţie, capacitatea financiară şi competenţa profesională a întreprinderilor din sectorul de transport rutier.
(21) Statele membre ar trebui să prevadă sancţiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Respectivele

sancţiuni ar trebui să fie eficiente, proporţionale şi cu efect de descurajare.
(22) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv modernizarea normelor de reglementare a accesului la ocupaţia de operator de transport rutier în scopul asigurării unei puneri în aplicare mai uniforme şi eficiente a acestor norme în statele membre, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre şi, prin urmare, având în vedere amploarea şi efectele acţiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Comunităţii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarităţii astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporţionalităţii, astfel cum este enunţat în respectivul articol, prezentul regulament nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
(23) 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 competenţelor de executare conferite Comisiei ([1]).
([1])JO L 184, 17.7.1999, p. 23.
(24) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să stabilească o listă a categoriilor şi a tipurilor încălcărilor şi a gradelor de gravitate a acestor încălcări care determină pierderea de către operatorii de transport rutier a bunei reputaţii, să adapteze la progresul tehnic anexele I, II şi III la prezentul regulament referitoare la cunoştinţele care trebuie luate în considerare pentru recunoaşterea de către statele membre a competenţei profesionale şi, respectiv, la modelul de certificat de competenţă profesională şi să stabilească lista încălcărilor care, pe lângă cele stabilite în anexa IV la prezentul regulament, pot conduce la pierderea bunei reputaţii. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare şi sunt destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesenţiale, aceste măsuri trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5[a] din Decizia 1999/468/CE.
(25) Directiva 96/26/CE ar trebui să fie abrogată,
ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:
-****-

CAPITOLUL I: DISPOZIŢII GENERALE

Art. 1: Obiectul şi domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament reglementează accesul la ocupaţia de operator de transport rutier şi exercitarea respectivei ocupaţii.
(2) Prezentul regulament se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunităţii care exercită ocupaţia de operatori de transport rutier. Acesta se aplică, de asemenea, tuturor întreprinderilor care intenţionează să exercite ocupaţia de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care exercită ocupaţia de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ o trimitere la întreprinderile care intenţionează să se angajeze într-o astfel de ocupaţie.
(3) În ceea ce priveşte regiunile menţionate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, statele membre vizate pot adapta condiţiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier, în măsura în care operaţiunile sunt desfăşurate 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 excepţia cazului în care se prevede altfel în legislaţia naţională:
a) întreprinderilor care îşi desfăşoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinaţii de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depăşeşte 3,5 tone. Cu toate acestea, statele membre pot micşora acest prag pentru toate sau pentru o parte dintre categoriile de operaţiuni de transport rutier;
b) întreprinderilor care efectuează exclusiv transporturi rutiere de persoane în scopuri necomerciale sau a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane;
c) întreprinderilor care îşi desfăşoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul autovehiculelor cu o viteză maximă autorizată care nu depăşeşte 40 km/h.
(5) Statele membre pot excepta de la aplicarea totală sau parţială a prevederilor prezentului regulament numai operatorii de transport rutier de mărfuri angajaţi exclusiv în operaţiuni de transport naţional având doar un impact minor asupra pieţei de transport, din motive legate de:
a) natura mărfurilor transportate; sau
b) distanţa scurtă implicată.

Art. 2: Definiţii

În înţelesul prezentului regulament:
1. "ocupaţia de operator de transport rutier de marfă" înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor autovehicule, fie al unei combinaţii de vehicule, transportul de marfă contra cost în numele unui terţ;
2. "ocupaţia de operator de transport rutier de persoane" înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite şi echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, şi destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului;
3. "ocupaţia de operator de transport rutier" înseamnă ocupaţia de operator de transport rutier de persoane sau ocupaţia de operator de transport rutier de marfă;
4. "întreprindere" înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociaţie 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 ocupaţia de transport de persoane, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupaţia de transport de mărfuri în scopuri comerciale;
5. "manager 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 şi care conduce permanent şi efectiv activităţile de transport ale întreprinderii respective;
6. "autorizaţie de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier" înseamnă o decizie administrativă prin care o întreprindere care îndeplineşte condiţiile stabilite prin prezentul regulament este autorizată să exercite ocupaţia de

operator de transport rutier;
7. "autoritate competentă" înseamnă o autoritate naţională, regională sau locală dintr-un stat membru, care, pentru a autoriza exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier, verifică îndeplinirea de către o întreprindere a condiţiilor stabilite prin prezentul regulament şi care este abilitată să acorde, să suspende sau să retragă autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier;
8. "stat membru de stabilire" înseamnă statul membru pe teritoriul căruia se stabileşte o întreprindere, indiferent dacă managerul său de transport este resortisant sau nu al unei alte ţări.

Art. 3: Cerinţe pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier

(1) Întreprinderile care exercită ocupaţia de operator de transport rutier trebuie:
a) să aibă un sediu real şi stabil pe teritoriul unui stat membru;
b) să aibă o bună reputaţie;
c) să aibă capacitatea financiară adecvată; şi
d) să aibă competenţa profesională necesară.
(2) Statele membre pot decide să impună cerinţe suplimentare, care trebuie să fie proporţionale şi nediscriminatorii, pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a exercita ocupaţia de operator de transport rutier.

Art. 4: Managerul de transport

(1) O întreprindere care exercită ocupaţia de operator de transport rutier desemnează cel puţin o persoană fizică, managerul de transport, care îndeplineşte cerinţele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) şi (d) şi care:
a) conduce permanent şi efectiv activităţile de transport ale întreprinderii;
b) are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acţionar al acesteia, sau administrează întreprinderea sau, în cazul întreprinderii persoană fizică, este însăşi persoana respectivă; şi
c) este rezident în Comunitate.
(2) În cazul în care o întreprindere nu îndeplineşte cerinţa privind competenţa profesională stabilită la articolul 3 alineatul (1) litera (d), autoritatea competentă poate să îi acorde autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport, fără a fi desemnat un manager de transport în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cu condiţia ca:
a) întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Comunitate care îndeplineşte cerinţele stabilite la articolul 3 alineatul (1) literele (b) şi (d) şi care este îndreptăţită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuţii de manager de transport;
b) contractul dintre întreprindere şi persoana menţionată la litera (a) să precizeze sarcinile pe care aceasta din urmă trebuie să le îndeplinească permanent şi efectiv şi să indice responsabilităţile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităţilor de întreţinere a vehiculelor, verificarea contractelor şi a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto şi vehicul şi verificarea procedurilor de siguranţă;
c) în calitate de manager de transport, persoana menţionată la litera (a) poate să conducă activităţile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor şi/sau numărul total de vehicule din parcul gestionat de persoana respectivă; şi
d) persoana menţionată la litera (a) îndeplineşte sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilităţile acesteia sunt exercitate în mod independent faţă de orice întreprinderi pentru care întreprinderea în cauză efectuează operaţiuni de transport.
(3) Statele membre pot decide că un manager de transport desemnat în conformitate cu alineatul (1) nu poate fi în acelaşi timp desemnat în conformitate cu alineatul (2) sau că poate fi astfel desemnat numai în ceea ce priveşte un număr de întreprinderi sau un parc de vehicule care nu depăşeşte limitele stabilite la alineatul (2) litera (c).
(4) Întreprinderea informează autoritatea competentă referitor la managerul (managerii) de transport desemnat (desemnaţi).

CAPITOLUL II: CONDIŢII CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE ÎN VEDEREA RESPECTĂRII CERINŢELOR STABILITE LA ARTICOLUL 3

Art. 5: Condiţii referitoare la cerinţa privind sediul

În vederea respectării cerinţei 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 îşi păstrează principalele documente de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, documente conţinând date referitoare la perioadele de conducere şi perioadele de repaus şi orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă, în scopul verificării condiţiilor prevăzute de prezentul regulament. Statele membre pot solicita ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să aibă şi alte documente disponibile oricând la sediile acestora;
(b) odată ce autorizaţia este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulaţie în alt mod în conformitate cu legislaţia din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deţinute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;
(c) să îşi desfăşoare operaţiunile referitoare la vehiculele menţionate la litera (b) permanent şi efectiv, cu echipamentele administrative necesare şi cu echipamentele şi instalaţiile tehnice corespunzătoare, într-un centru de exploatare situat în statul membru respectiv.

Art. 6: Condiţii referitoare la cerinţa privind buna reputaţie

(1) Sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol, statele membre stabilesc condiţiile pe care o întreprindere sau un manager de transport trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerinţei privind buna reputaţie stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (b).
Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerinţa respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport ai acesteia şi a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancţiuni sau încălcări include condamnările, sancţiunile sau încălcările întreprinderii înseşi, ale managerilor de transport ai acesteia şi ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.
Condiţiile menţionate la primul paragraf includ cel puţin următoarele cerinţe:

a) să nu existe niciun motiv serios pentru a pune la îndoială buna reputaţie a managerului de transport sau a întreprinderii de transport, cum ar fi condamnări sau sancţiuni rezultate în urma oricăror încălcări grave ale normelor naţionale în vigoare în următoarele domenii:
(i)drept comercial;
(ii)legislaţia privind insolvenţa;
(iii)condiţiile de remunerare şi de muncă ale profesiei;
(iv)circulaţia rutieră;
(v)răspunderea profesională;
(vi)traficul cu fiinţe umane sau traficul de droguri; şi
b) managerul de transport sau întreprinderea de transport să nu fi fost, în unul sau mai multe state membre, condamnat(ă) sau să nu i se fi aplicat sancţiuni pentru încălcări grave ale normelor comunitare în special în ceea ce priveşte:
(i)perioadele de conducere şi perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru şi instalarea şi utilizarea aparaturii de înregistrare;
(ii)masa şi dimensiunile maxime ale vehiculelor utilitare utilizate în cadrul traficului internaţional;
(iii)calificarea iniţială şi formarea continuă a conducătorilor auto;
(iv)controlul tehnic al vehiculelor utilitare, inclusiv inspecţiile tehnice obligatorii ale autovehiculelor;
(v)accesul la piaţa transportului rutier internaţional de marfă sau, după caz, accesul la piaţa transportului rutier de persoane;
(vi)siguranţa transportului rutier de mărfuri periculoase;
(vii)instalarea şi utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule;
(viii)permisul de conducere;
(ix)accesul la ocupaţie;
(x)transportul de animale.
(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b):
a) Atunci când unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancţiune, în unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, menţionate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică în mod corespunzător şi în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.
Procedura stabileşte dacă, datorită circumstanţelor specifice, pierderea bunei reputaţii ar constitui o reacţie disproporţionată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată şi justificată corespunzător.
Dacă autoritatea competentă constată că pierderea bunei reputaţii ar constitui o reacţie disproporţionată, aceasta poate decide că buna reputaţie nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul naţional. Numărul deciziilor de acest tip va fi indicat în raportul precizat la articolul 26 alineatul (1).
Dacă autoritatea competentă nu constată că pierderea bunei reputaţii ar constitui o reacţie disproporţionată, condamnarea sau sancţiunea conduce la pierderea bunei reputaţii.
b) Comisia întocmeşte o listă a categoriilor, a tipurilor şi a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor comunitare care, în plus faţă de cele prevăzute în anexa IV, pot determina pierderea bunei reputaţii. Statele membre iau în considerare informaţiile privind respectivele încălcări, inclusiv informaţiile primite de la alte state membre, atunci când îşi stabilesc priorităţile pentru controale în sensul articolului 12 alineatul (1).
Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia şi care se referă la lista în cauză, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menţionată la articolul 25 alineatul (3).
În acest scop, Comisia:
(i)stabileşte categoriile şi tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;
(ii)defineşte gradul de gravitate a încălcărilor în funcţie de potenţialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave; şi
(iii)prevede frecvenţa de repetare începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luând în considerare numărul de conducători auto utilizaţi în cadrul activităţilor de transport conduse de managerul de transport.
(3) Cerinţa 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 dispoziţiile de drept intern relevante.

Art. 7: Condiţii referitoare la cerinţa privind capacitatea financiară

(1) În vederea respectării cerinţei stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (c), o întreprindere trebuie să poată în orice moment să facă faţă obligaţiilor sale financiare pe parcursul exerciţiului financiar anual. În acest sens, întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital şi rezerve în valoare totală de cel puţin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat şi de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.
În sensul prezentului regulament, valoarea euro în monedele naţionale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia etapă a uniunii economice şi monetare se stabileşte în fiecare an. Cursurile aplicate sunt cele obţinute în prima zi lucrătoare din luna octombrie şi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Aceste cursuri intră în vigoare la data de 1 ianuarie din anul calendaristic următor.
Posturile contabile menţionate la primul paragraf au acelaşi înţeles 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 societăţi comerciale ([1]).
([1])JO L 222, 14.8.1978, p. 11.
(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 o garanţie bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituţii financiare, inclusiv societăţi de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanţie personală şi solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.
(3) Conturile anuale menţionate la alineatul (1), precum şi garanţia bancară menţionată la alineatul (2), care trebuie verificate, sunt cele ale entităţii economice stabilite pe teritoriul statului membru în care a fost solicitată eliberarea unei

autorizaţii, şi nu cele ale oricăror alte entităţi stabilite într-un alt stat membru.

Art. 8: Condiţii referitoare la cerinţa privind competenţa profesională

(1) În vederea respectării cerinţei stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (d), persoana sau persoanele vizate dispun de cunoştinţele corespunzătoare nivelului prevăzut în anexa I partea I, în ceea ce priveşte materiile enumerate în respectiva anexă. Aceste cunoştinţe trebuie demonstrate prin susţinerea unei examinări scrise obligatorii care poate fi completată printr-o examinare orală, dacă un stat membru decide astfel. Aceste examinări sunt organizate în conformitate cu dispoziţiile prevăzute în anexa I partea II. În acest sens, statele membre pot decide să impună formarea înaintea examinării.

(2) Persoanele în cauză susţin examinarea în statul membru în care au reşedinţa obişnuită sau în statul membru în care lucrează.

Reşedinţa obişnuită este locul în care o persoană locuieşte în mod normal, adică timp de cel puţin 185 de zile în fiecare an calendaristic, datorită legăturilor de ordin personal care demonstrează existenţa unei legături strânse între acea persoană şi locul unde locuieşte.

Cu toate acestea, reşedinţa obişnuită a unei persoane ale cărei legături de ordin profesional se află într-un alt loc decât cel al legăturilor sale de ordin personal şi care, drept urmare, locuieşte alternativ în locuri diferite situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul unde acea persoană are legături de ordin personal, cu condiţia ca acea persoană să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiţie nu este impusă în cazul în care persoana locuieşte într-un stat membru pentru executarea unei misiuni cu durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau şcoală nu implică transferul reşedinţei obişnuite.

(3) Numai autorităţile sau organismele autorizate în acest sens de către un stat membru, conform unor criterii definite la nivel naţional, pot organiza şi certifica examinările scrise şi orale menţionate la alineatul (1). Statele membre verifică periodic conformitatea cu dispoziţiile prevăzute în anexa I a condiţiilor în care examinările sunt organizate de către respectivele autorităţi sau organisme.

(4) Statele membre pot autoriza, conform unor criterii proprii, organisme care să asigure candidaţilor formare de înaltă calitate în vederea pregătirii pentru examinări, precum şi formare continuă pentru managerii de transport în vederea actualizării cunoştinţelor pe care aceştia le deţin, dacă doresc aceasta. Statele membre respective verifică periodic dacă organismele în cauză continuă să îndeplinească criteriile pe baza cărora au obţinut autorizarea.

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

(6) Statele membre pot solicita ca deţinătorii de certificate de competenţă profesională, care nu au mai condus o întreprindere de transport rutier de marfă sau o întreprindere de transport rutier de persoane în ultimii cinci ani, să urmeze noi cursuri de formare profesională pentru a-şi actualiza cunoştinţele referitoare la evoluţiile actuale ale legislaţiei la care se face referire în anexa I partea I.

(7) Un stat membru poate excepta acele persoane care deţin anumite calificări din învăţământul superior sau tehnic, eliberate în acelaşi stat membru şi care presupun cunoaşterea tuturor materiilor enumerate în lista din anexa I şi pe care le desemnează special în acest sens, de la examinarea materiilor respective acoperite de calificări. Excepţiile se aplică numai acelor secţiuni din anexa I partea I pentru care calificările acoperă toate materiile enumerate sub titlul fiecărei secţiuni.

Un stat membru poate excepta de la părţi specificate ale examinărilor pe titularii de certificate de competenţă profesională valabile pentru operaţiuni de transport naţional în statul membru respectiv.

(8) Un certificat eliberat de autoritatea sau organismul menţionat la alineatul (3) trebuie prezentat ca dovadă a competenţei profesionale. Acest certificat nu este transmisibil către nicio altă persoană. Acesta se întocmeşte conform elementelor de siguranţă şi modelului de certificat din anexele II şi III şi poartă ştampila autorităţii sau a organismului autorizat care l-a eliberat.

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

(10) Comisia încurajează şi facilitează schimbul de experienţă şi informaţii privind formarea, examinările şi autorizarea, între statele membre sau prin intermediul oricărui organism desemnat de aceasta.

Art. 9: Exceptarea de la examinare

Statele membre pot decide să excepteze de la examinările menţionate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus permanent o întreprindere de transport rutier de mărfuri sau o întreprindere de transport rutier de persoane în unul sau mai multe state membre pentru o perioadă de 10 ani înainte de 4 decembrie 2009.

CAPITOLUL III: AUTORIZARE ŞI SUPRAVEGHERE

Art. 10: Autorităţile competente

(1) Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe autorităţi competente pentru a garanta punerea în aplicare corectă a prezentului regulament. Respectivele autorităţi competente sunt abilitate:

a) să examineze cererile introduse de întreprinderi;

b) să acorde autorizaţii de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier, precum şi să suspende şi să retragă respectivele autorizaţii;

c) să declare că o persoană fizică nu este potrivită pentru a conduce, în calitate de manager de transport, activităţile de transport ale unei întreprinderi;

d) să efectueze controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplineşte cerinţele stabilite la articolul 3.

(2) Autorităţile competente publică toate condiţiile care trebuie îndeplinite în temeiul prezentului regulament, orice alte dispoziţii naţionale, procedurile care trebuie urmate de către candidaţii interesaţi, precum şi explicaţiile aferente.

Art. 11: Examinarea şi înregistrarea cererilor

(1) Se acordă, la cerere, autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier unei întreprinderi de transport care îndeplineşte cerinţele stabilite la articolul 3. Autoritatea competentă se asigură că o întreprindere care depune o cerere îndeplineşte cerinţele stabilite la respectivul articol.

(2) Autoritatea competentă înscrie în registrul electronic naţional menţionat la articolul 16 datele referitoare la întreprinderile cărora le acordă autorizaţia şi care sunt menţionate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf literele (a)-(d).

(3) Termenul pentru examinarea de către o autoritate competentă a unei cereri de autorizaţie trebuie să fie cât mai

scurt cu putinţă şi să nu depăşească 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 o lună în cazurile motivate corespunzător.

(4) Până la 31 decembrie 2012, autoritatea competentă verifică, în cazul în care există îndoieli atunci când evaluează buna reputaţie a unei întreprinderi, dacă managerul sau managerii de transport desemnaţi nu au fost declaraţi, la data prezentării cererii, inapţi pentru conducerea activităţilor de transport ale unei întreprinderi în unul dintre statele membre, în temeiul articolului 14.

De la 1 ianuarie 2013, atunci când evaluează buna reputaţie a unei întreprinderi, autoritatea competentă verifică, prin accesarea datelor menţionate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf litera (f), fie prin acces direct securizat la partea relevantă a registrelor naţionale, fie la cerere, dacă managerul sau managerii de transport desemnaţi nu au fost declaraţi la data prezentării cererii inapţi pentru conducerea activităţilor de transport ale unei întreprinderi în unul dintre statele membre, în temeiul articolului 14.

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

(5) Întreprinderile care deţin o autorizaţie de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier notifică autorităţii competente care a eliberat respectiva autorizaţie, într-un termen de 28 de zile sau mai scurt, astfel cum se stabileşte de către statul membru de stabilire, orice schimbare survenită cu privire la datele menţionate la alineatul (2).

Art. 12: Controale

(1) Autorităţile competente verifică dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizaţii de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerinţele stabilite la articolul 3. În acest sens, statele membre desfăşoară 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 şi a Consiliului din 15 martie 2006 privind condiţiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 şi (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislaţia socială referitoare la activităţile de transport rutier ([1]) la totalitatea încălcărilor menţionate la articolul 6 din prezentul regulament.

([1])JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

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

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

(3) Statele membre efectuează controale individuale pentru a verifica dacă o întreprindere continuă să îndeplinească cerinţele de acces la ocupaţia 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 şi măsurile luate în cazul în care se constată că întreprinderea în cauză nu mai îndeplineşte cerinţele stabilite în prezentul regulament.

Art. 13: Procedura pentru suspendarea şi retragerea autorizaţiilor

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

a) un termen de maximum şase luni, care poate fi prelungit cu încă trei luni în caz de deces sau incapacitate fizică a managerului de transport, pentru recrutarea unui înlocuitor al managerului de transport, în cazul în care managerul de transport nu mai îndeplineşte cerinţele de bună reputaţie sau competenţă profesională;

b) un termen de maximum şase luni atunci când întreprinderea trebuie să îşi regularizeze situaţia aducând dovada că are un sediu real şi stabil;

c) un termen de maximum şase luni în cazul neîndeplinirii cerinţei privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerinţa respectivă va fi din nou îndeplinită în mod permanent.

(2) Autoritatea competentă poate să solicite unei întreprinderi a cărei autorizaţie a fost suspendată sau retrasă să se asigure că, înaintea luării oricărei măsuri de reabilitare, managerii de transport ai acesteia au promovat examinările menţionate la articolul 8 alineatul (1).

(3) În cazul în care autoritatea competentă stabileşte că întreprinderea nu mai îndeplineşte una sau mai multe dintre cerinţele stabilite la articolul 3, aceasta suspendă sau retrage autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier în termenele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.

Art. 14: Declararea inaptitudinii managerului de transport

(1) Atunci când un manager de transport îşi pierde buna reputaţie în conformitate cu dispoziţiile articolului 6, autoritatea competentă declară managerul de transport ca fiind inapt să conducă activitatea de transport a unei întreprinderi.

(2) Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispoziţiile naţionale relevante, certificatul de competenţă profesională, menţionat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport declarat inapt, îşi pierde valabilitatea în toate statele membre.

Art. 15: Decizii ale autorităţilor competente şi căi de atac

(1) Deciziile negative luate de autorităţile competente din statele membre în temeiul prezentului regulament, inclusiv respingerea unei cereri, suspendarea sau retragerea unei autorizaţii existente sau declararea inaptitudinii managerului de transport, sunt motivate.

Aceste decizii iau în considerare informaţiile disponibile cu privire la încălcările comise de respectiva întreprindere sau de managerul de transport şi care pot afecta buna reputaţie a întreprinderii, precum şi orice alte informaţii aflate la dispoziţia autorităţii competente. Acestea precizează măsurile de reabilitare aplicabile în caz de suspendare a autorizaţiei sau de declarare a inaptitudinii.

(2) Statele membre iau măsuri pentru a garanta că întreprinderile şi persoanele vizate au posibilitatea de a introduce o cale de atac cu privire la deciziile menţionate la alineatul (1), cel puţin în faţa unui organism independent şi imparţial sau a unei instanţe judecătoreşti.

CAPITOLUL IV: SIMPLIFICARE ŞI COOPERARE ADMINISTRATIVĂ

Art. 16: Registre electronice naţionale

(1) În vederea punerii în aplicare a prezentului regulament, în special a articolelor 11-14 şi a articolului 26, fiecare stat membru păstrează un registru electronic naţional al întreprinderilor de transport rutier care au primit din partea unei autorităţi competente desemnate de respectivul stat membru autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier. Prelucrarea datelor înscrise în acest registru se face sub controlul unei autorităţi publice desemnate în acest sens. Datele relevante incluse în registrul electronic naţional sunt accesibile tuturor autorităţilor competente din statul membru în cauză.

Până la 31 decembrie 2009, Comisia adoptă o decizie referitoare la cerinţele minime aplicabile datelor care trebuie să fie înregistrate în registrul electronic naţional de la data înfiinţării acestuia pentru a facilita interconectarea viitoare a registrelor. Aceasta poate recomanda includerea numărului de înmatriculare al vehiculelor între datele menţionate la alineatul (2).

(2) Registrele electronice naţionale conţin cel puţin următoarele date:

a) denumirea şi forma juridică a întreprinderii;

b) adresa sediului acesteia;

c) numele managerilor de transport desemnaţi pentru a îndeplini cerinţele de bună reputaţie şi competenţă profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;

d) tipul de autorizaţie, numărul de vehicule acoperite de aceasta şi, după caz, numărul de serie al licenţei comunitare şi al copiilor conforme ale acesteia;

e) numărul, categoria şi tipul de încălcări grave, astfel cum se menţionează la articolul 6 alineatul (1) litera (b), care au condus la o condamnare sau o sancţiune în decursul ultimilor doi ani;

f) numele persoanelor care au fost declarate ca fiind inapte pentru coordonarea activităţii de transport a unei întreprinderi, atât timp cât buna reputaţie a persoanei respective nu a fost restabilită, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3), precum şi măsurile de reabilitare aplicabile.

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

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menţionate la primul paragraf literele (e) şi (f). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităţilor competente din statul membru în cauză. Informaţiile solicitate vor fi furnizate în termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Datele menţionate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispoziţiile relevante privind protecţia datelor cu caracter personal.

În toate cazurile, datele menţionate la primul paragraf literele (e) şi (f) sunt accesibile altor autorităţi decât autorităţile competente numai dacă acestea sunt învestite oficial cu drept de control şi de a sancţiona în sectorul transportului rutier şi ai căror funcţionari sunt atestaţi sau cărora, în lipsa atestării, le revine o obligaţie formală de confidenţialitate.

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

Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier se păstrează în registrul electronic naţional atât timp cât buna reputaţie 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 menţionate la primul şi la al doilea paragraf indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizaţiilor ori a declarării inaptitudinii şi, după caz, durata acestor măsuri.

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

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

(6) Normele comune privind punerea în aplicare a alineatului (5), precum formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informaţii, procedurile tehnice necesare consultării electronice a registrelor electronice naţionale ale celorlalte state membre şi promovarea interoperabilităţii acestor registre cu alte baze de date relevante se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura de consultare menţionată la articolul 25 alineatul (2) şi pentru prima dată înainte de 31 decembrie 2010. Aceste norme comune stabilesc autoritatea responsabilă de accesul la date, de utilizarea ulterioară şi de actualizarea datelor după accesare şi includ, în acest scop, norme privind conectarea la baza de date şi monitorizarea datelor.

(7) Măsurile destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentului regulament şi care se referă la prelungirea termenelor menţionate la alineatele (1) şi (5) se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menţionată la articolul 25 alineatul (3).

Art. 17: Protecţia datelor cu caracter personal

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

(a) toate persoanele sunt înştiinţate în momentul în care se înregistrează date care le vizează sau în momentul în care se intenţionează transmiterea unor astfel de date către terţi. Această informare trebuie să precizeze identitatea autorităţii responsabile de prelucrarea datelor, tipul de date prelucrate şi motivele prelucrării;

(b) toate persoanele beneficiază de dreptul de acces la datele care le privesc şi care sunt deţinute de autoritatea care este responsabilă de prelucrarea datelor respective. Acest drept trebuie să poată fi exercitat fără nicio constrângere, la intervale rezonabile şi fără întârzieri sau taxe excesive pentru solicitant;

(c) toate persoanele cu privire la care datele sunt incomplete sau inexacte beneficiază de dreptul de a obţine rectificarea, ştergerea sau blocarea datelor respective;

(d) toate persoanele beneficiază de dreptul de a se opune, în baza unor motive legitime şi imperioase, prelucrării datelor care le vizează. Dacă opoziţia este justificată, este posibil ca prelucrarea să nu se mai vizeze datele respective;

(e) întreprinderile respectă, după caz, dispoziţiile relevante cu privire la protecţia datelor cu caracter personal.

Art. 18: Cooperarea administrativă între statele membre

(1) Statele membre desemnează un punct de contact naţional responsabil de schimbul de informaţii cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre trebuie să transmită Comisiei denumirea şi adresa punctului lor de contact naţional până la 4 decembrie 2011. Comisia întocmeşte lista tuturor punctelor de contact naţionale şi o transmite statelor membre.

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

(3) Statele membre care fac schimb de informaţii cu privire la încălcările menţionate la articolul 6 alineatul (2) sau cu privire la orice manager de transport declarat ca fiind inapt pentru exercitarea ocupaţiei respectă procedura şi termenele menţionate la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 sau, după caz, la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009. Statul membru care primeşte din partea unui alt stat membru notificarea unei încălcări grave care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancţiuni înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic naţional.

CAPITOLUL V: RECUNOAŞTEREA RECIPROCĂ A CERTIFICATELOR ŞI A ALTOR DOCUMENTE

Art. 19: Certificate privind buna reputaţie şi alte documente echivalente

(1) Fără a aduce atingere articolului 11 alineatul (4), statul membru de stabilire acceptă ca dovadă suficientă a bunei reputaţii, în vederea accesului la ocupaţia 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 managerul de transport sau orice altă persoană relevantă îşi avea reşedinţa.

(2) Atunci când un stat membru impune resortisanţilor săi anumite cerinţe cu privire la buna reputaţie, iar prin documentul menţionat la alineatul (1) nu se poate dovedi îndeplinirea acestei cerinţe, statul membru în cauză acceptă, ca dovadă suficientă în privinţa resortisanţilor altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul sau statele membre în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă îşi avea reşedinţa, care să dovedească îndeplinirea cerinţelor în cauză. Certificatul respectiv se referă la informaţiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

(3) În cazul în care ultimul stat membru în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă îşi avea reşedinţa nu a eliberat documentul menţionat la alineatul (1) sau, după caz, certificatul menţionat la alineatul (2), respectivul document sau certificat poate fi înlocuit printr-o declaraţie sub prestare de jurământ sau printr-o declaraţie solemnă dată de managerul de transport sau orice altă persoană relevantă în faţa unei autorităţi judiciare sau administrative competente sau, după caz, în faţa unui notar din statul membru în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă îşi avea reşedinţa. Respectiva autoritate sau notarul în cauză emite un certificat care să ateste autenticitatea declaraţiei prestate sub jurământ sau a declaraţiei solemne.

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

Art. 20: Certificate privind capacitatea financiară

Atunci când un stat membru impune resortisanţilor săi anumite condiţii privind capacitatea financiară, pe lângă cele prevăzute la articolul 7, statul membru în cauză acceptă ca dovadă suficientă, pentru resortisanţii altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate competentă din statul sau statele membre în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă îşi avea reşedinţa, care atestă îndeplinirea respectivelor condiţii. Certificatul se referă la informaţiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

Art. 21: Certificate privind competenţa profesională

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

(2) Orice certificat eliberat înainte de 4 decembrie 2011, ca dovadă a competenţei profesionale în temeiul dispoziţiilor în vigoare până la data respectivă, este considerat ca fiind echivalent cu certificatul al cărui model este indicat în anexa III şi este recunoscut ca dovadă a competenţei profesionale în toate statele membre. Statele membre pot solicita ca deţinătorii de certificate de competenţă profesională valabile numai pentru transportul naţional să susţină examinarea sau părţi ale examinării, menţionate la articolul 8 alineatul (1).

CAPITOLUL VI: DISPOZIŢII FINALE

Art. 22: Sancţiuni

(1) Statele membre stabilesc norme privind sancţiunile care se aplică în cazul încălcării dispoziţiilor prezentului regulament şi iau măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancţiuni trebuie să fie eficiente, proporţionale şi disuasive. Statele membre notifică dispoziţiile în cauză Comisiei până la 4 decembrie 2011 şi 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 naţionalităţii sau a locului de stabilire a întreprinderii.

(2) Sancţiunile menţionate la alineatul (1) includ, în special, suspendarea autorizaţiei de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier, retragerea unei astfel de autorizaţii şi declararea inaptitudinii managerilor de transport.

Art. 23: Dispoziţii tranzitorii

Întreprinderile care, înainte de 4 decembrie 2009, deţin o autorizaţie de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier se conformează dispoziţiilor prezentului regulament până la 4 decembrie 2011.

Art. 24: Asistenţă reciprocă

Autorităţile competente din statele membre iniţiază o colaborare strânsă şi îşi acordă reciproc asistenţă în scopul aplicării prezentului regulament. Autorităţile competente fac schimb de informaţii cu privire la condamnările şi la sancţiunile aplicate pentru încălcări grave sau cu privire la alte informaţii specifice care ar putea să afecteze exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier, în conformitate cu dispoziţiile aplicabile în materie de protecţie a datelor cu caracter personal.

Art. 25: Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul înfiinţat 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 ([1]).

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

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

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

Art. 26: Rapoarte

(1) La fiecare doi ani, statele membre întocmesc un raport privind activitatea autorităţilor competente pe care îl transmit Comisiei. Acest raport conţine:

a) o analiză a sectorului în ceea ce priveşte buna reputaţie, capacitatea financiară şi competenţa profesională;

b) numărul autorizaţiilor acordate, în funcţie de an şi de tip, autorizaţiile suspendate, autorizaţiile retrase, numărul de declaraţii de inaptitudine, precum şi motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective;

c) numărul de certificate de competenţă profesională eliberate în fiecare an;

d) statistici de bază privind registrele electronice naţionale şi utilizarea acestora de către autorităţile competente; şi

e) o prezentare generală a schimburilor de informaţii cu alte state membre în aplicarea articolului 18 alineatul (2), care include, în special, numărul anual de încălcări constatate şi notificate unui alt stat membru şi răspunsurile primite, precum şi numărul anual de cereri şi răspunsuri primite în aplicarea articolului 18 alineatul (3).

(2) Pe baza rapoartelor menţionate la alineatul (1), Comisia prezintă, la fiecare doi ani, un raport Parlamentului European şi Consiliului privind exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier. Raportul respectiv conţine, în special, o evaluare a modului de funcţionare a schimbului de informaţii între state membre şi o reanalizare a funcţionării şi a datelor cuprinse în registrele electronice naţionale. Raportul în cauză este publicat în acelaşi timp cu raportul menţionat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere ([2]).

([2])JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

Art. 27: Lista autorităţilor competente

Fiecare stat membru transmite Comisiei, până la 4 decembrie 2011, lista autorităţilor competente desemnate să acorde autorizaţii de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier, precum şi lista autorităţilor sau organismelor autorizate responsabile de organizarea examinărilor menţionate la articolul 8 alineatul (1) şi de emiterea certificatelor. Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene lista consolidată a acestor autorităţi sau organisme din întreaga Comunitate.

Art. 28: Comunicarea măsurilor naţionale

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege şi ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării şi pentru prima dată până la 4 decembrie 2011.

Art. 29: Abrogare

Directiva 96/26/CE se abrogă.

Art. 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 4 decembrie 2011.

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

-****-

Adoptat la Strasbourg, 21 octombrie 2009.

Pentru Parlamentul European
Preşedintele
J. BUZEK
Pentru Consiliu
Preşedintele
C. MALMSTROM

ANEXA I:

I. LISTA MATERIILOR MENŢIONATE LA ARTICOLUL 8

Cunoştinţele care trebuie luate în considerare pentru constatarea competenţei profesionale de către statele membre trebuie să se refere cel puţin la materiile prevăzute în prezenta listă, respectiv pentru transportul rutier de marfă şi pentru transportul rutier de persoane. Referitor la aceste materii, candidaţii operatori de transport rutier trebuie să atingă nivelul de cunoştinţe şi aptitudini practice necesare pentru a conduce o întreprindere de transporturi.

Nivelul minim de cunoştinţe, astfel cum se indică mai jos, nu poate fi inferior nivelului 3 al structurii nivelurilor de formare prevăzute în anexa la Decizia 85/368/CEE a Consiliului ([1]) adică unui nivel de cunoştinţe atins printr-o formare dobândită în cadrul unei şcolarizări obligatorii completate fie printr-o formare profesională şi o formare tehnică suplimentară, fie printr-o formă de învăţământ secundar sau o formare tehnică de alt tip.

([1])Decizia 85/368/CEE a Consiliului din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunităţii Europene (JO L 199, 31.7.1985, p. 56).

(A) Elemente de drept civil

În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:

1. să cunoască principalele contracte utilizate în activităţile de transport rutier, precum şi drepturile şi obligaţiile care decurg din acestea;

2. să fie capabil să negocieze un contract cu valabilitate legală, şi anume în ceea ce priveşte condiţiile de transport. În domeniul transportului rutier de marfă:

3. să poată să analizeze o reclamaţie 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 şi efectele acestei reclamaţii asupra răspunderii sale contractuale;

4. să cunoască normele şi obligaţiile care decurg din convenţia CMR referitoare la contractul de transport internaţional rutier de marfă.

În domeniul transportului rutier de persoane:

5. să poată să analizeze o reclamaţie a mandantului său referitoare la daunele produse persoanelor sau bagajelor acestora în timpul unui accident survenit în cursul transportului sau referitor la daunele datorate întârzierii, precum şi efectele acestei reclamaţii asupra responsabilităţii sale contractuale.

(B) Elemente de drept comercial

În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:

1. să cunoască condiţiile şi formalităţile prevăzute pentru exercitarea comerţului şi obligaţiile generale ale comercianţilor

(înmatriculare, registre comerciale etc.), precum şi consecinţele falimentului;
2. să aibă cunoştinţe corespunzătoare cu privire la diversele forme de societate comercială precum şi la normele acestora de constituire şi funcţionare.
(C) Elemente de drept social
În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:
1. să cunoască rolul şi funcţionarea diferitelor instituţii sociale care intervin în sectorul transportului rutier (sindicate, comitete de întreprindere, delegaţi ai personalului, inspectori ai muncii etc.);
2. să cunoască obligaţiile angajatorilor în ceea ce priveşte securitatea socială;
3. să cunoască regulile aplicabile contractelor de muncă referitoare la diferitele categorii de muncitori ai întreprinderilor de transport rutier (forma contractelor, obligaţiile părţilor, condiţiile şi durata muncii, concediile plătite, remuneraţia, desfacerea contractului);
4. să cunoască normele aplicabile în ceea ce priveşte perioadele de conducere, perioadele de repaus şi timpul de lucru, în special dispoziţiile Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European şi a Consiliului ([1]) şi ale Directivei 2006/22/CE şi măsurile practice de aplicare a acestor dispoziţii;
([1])Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activităţi mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 3 5).
5. să cunoască normele aplicabile în materie de calificare iniţială şi formare continuă a conducătorilor auto, în special cele care decurg din aplicarea Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European şi a Consiliului ([2]).
([2])Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea iniţială şi 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 şi de persoane, candidatul trebuie să cunoască, în special, regulile referitoare la:
1. taxa pe valoare adăugată (TVA) pentru serviciile de transport;
2. taxa de circulaţie a vehiculelor;
3. taxele asupra anumitor vehicule utilizate pentru transportul rutier de marfă, precum şi la taxele de trecere şi taxele de utilizare pentru folosirea anumitor infrastructuri;
4. impozitele pe venit.
(E) Gestiunea comercială şi financiară a întreprinderii
În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:
1. să cunoască dispoziţiile legale şi practicile privind utilizarea cecurilor, a cambiilor, a biletelor la ordin, a cărţilor de credit şi a altor mijloace sau metode de plată;
2. să cunoască diferitele forme de credit (bancare, documentare, depozite de garantare, ipoteci, leasing, de închiriere, factoring etc.), precum şi sarcinile şi obligaţiile care decurg din acestea;
3. să ştie ce este un bilanţ, cum se prezintă acesta şi să îl poată interpreta;
4. să poată citi şi interpreta un cont de profit şi pierderi;
5. să poată proceda la analiza situaţiei financiare şi a rentabilităţii întreprinderii, mai ales pe baza indicatorilor financiari;
6. să poată elabora un buget;
7. să cunoască diferitele elemente ale preţului de cost al întreprinderii (costuri fixe, costuri variabile, fonduri de exploatare, amortismente etc.) şi să le poată calcula pentru fiecare vehicul, kilometru, călătorie sau tonă;
8. să poată realiza o organigramă referitoare la tot personalul întreprinderii şi să organizeze planuri de lucru etc.;
9. să cunoască principiile marketingului, ale publicităţii şi ale relaţiilor publice, inclusiv ale serviciilor de transport, ale promovării vânzărilor şi ale elaborării fişierelor de clienţi etc.
10. să cunoască diferitele tipuri de asigurări proprii transporturilor rutiere (asigurări de răspundere, de viaţă, asigurarea bunurilor, a bagajelor), precum şi garanţiile şi obligaţiile care decurg din acestea;
11. să cunoască aplicaţiile electronice de transmitere de date 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 şi să cunoască semnificaţia şi efectele Incoterms;
13. să cunoască diferitele categorii de auxiliari ai transportului, rolul, funcţiile şi eventual statutul lor. În domeniul transportului rutier de persoane:
14. să poată aplica regulile referitoare la tarife şi formarea preţurilor în transporturile publice şi particulare de persoane;
15. să poată aplica regulile referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de persoane.
(F) Accesul la piaţă
În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:
1. să cunoască reglementările profesionale pentru transporturile rutiere pentru terţi, pentru locaţia vehiculelor industriale, pentru subcontractare, în special normele referitoare la organizarea oficială a profesiei, la accesul la aceasta, la autorizaţiile pentru transporturile rutiere intracomunitare şi extracomunitare şi la control şi sancţiuni;
2. să cunoască reglementările referitoare la înfiinţarea unei întreprinderi de transport rutier;
3. să cunoască diferitele documente cerute pentru executarea serviciilor de transport rutier şi să poată aplica procedee de verificare pentru a asigura prezenţa, atât în întreprindere, cât şi la bordul vehiculelor, a documentelor corespunzătoare privind fiecare transport efectuat, şi 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 pieţei transporturilor rutiere de mărfuri, la casele de expediţie, la logistică;
5. să cunoască formalităţile în momentul trecerii frontierelor, rolul şi sfera de acţiune a documentelor T şi carnetelor TIR, precum şi obligaţiile şi responsabilităţile care decurg din utilizarea acestora.
În domeniul transportului rutier de persoane:
6. să cunoască regulile referitoare la organizarea pieţei transporturilor rutiere de persoane;
7. să cunoască regulile pentru crearea serviciilor de transport şi să poată elabora planuri de transport.

(G) Standarde tehnice şi aspecte tehnice ale funcţionării

În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:

1. să cunoască regulile referitoare la masa şi la dimensiunile vehiculelor din statele membre, precum şi procedurile referitoare la transporturile excepţionale care derogă de la aceste reguli;

2. să poată alege în funcţie de nevoile întreprinderii vehiculele, precum şi elementele acestora (şasiu, motor, sisteme de transmisie, sisteme de frânare etc.);

3. să cunoască formalităţile referitoare la omologarea de tip, înmatricularea şi inspecţia tehnică a acestor vehicule;

4. să poată lua în considerare măsurile care trebuie luate pentru lupta împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor, precum şi a zgomotului lor;

5. să poată elabora planuri de mentenanţă periodică a vehiculelor şi a echipamentelor acestora. În domeniul transportului rutier de marfă:

6. să cunoască diferite tipuri de manevrare şi de încărcare (haioane, containere, paleţi etc.) şi să poată aplica procedee şi dispoziţii referitoare la operaţiunile de încărcare şi 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 procedurile necesare pentru respectarea normelor referitoare la transportul de mărfuri periculoase şi al deşeurilor, în special a celor care decurg din Directiva 2008/68/CE ([1]) şi din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 ([2])

([1])Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

([2])Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deşeuri (JO L 190, 12.7.2006, p. 1).

9. să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea normelor privind transportul de alimente perisabile, în special a celor care decurg din acordul referitor la transporturile internaţionale de alimente perisabile cu maşini speciale destinate acestor transporturi (ATP);

10. să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea regulamentelor privind transporturile de animale vii.

(H) Siguranţa rutieră

În domeniul transportului rutier de marfă şi de persoane, candidatul trebuie, în special:

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

2. să poată adopta măsurile necesare pentru a se asigura că toţi conducătorii auto respectă regulile, interdicţiile şi restricţiile de circulaţie în vigoare în diferite state membre (limitări de viteză, acordarea priorităţii, oprire şi staţionare, folosirea farurilor, semnalizarea rutieră etc.);

3. să poată elabora dispoziţii destinate conducătorilor auto privind verificarea normelor de siguranţă referitoare, pe de o parte, la starea materialului de transport şi a echipamentului său şi a încărcăturii şi, pe de altă parte, la conducerea preventivă;

4. să poată instaura proceduri de conduită în caz de accident şi 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 siguranţă a mărfii şi să cunoască tehnicile corespunzătoare.

În domeniul transportului rutier de persoane

6. să aibă cunoştinţe de geografie rutieră a statelor membre.

II. ORGANIZAREA EXAMINĂRII

1. Statele membre vor organiza o examinare scrisă obligatoriu pe care îl pot completa cu o examinare orală pentru a verifica dacă candidaţi la ocupaţia de operatori de transport rutier posedă nivelul de cunoştinţe cerut pentru materiile indicate în partea I şi, mai ales, capacitatea de a utiliza instrumentele şi tehnicile corespunzătoare şi de a îndeplini sarcinile de execuţie şi de coordonare prevăzute.

a) Examinarea scrisă obligatorie constă în două probe, şi anume:

(i)întrebări scrise comportând fie întrebări cu mai multe variante de răspuns (patru răspunsuri posibile), fie întrebări cu răspuns direct, fie o combinaţie a celor două sisteme;

(ii)exerciţii scrise/studii de caz.

Durata minimă a fiecărei probe va fi de două ore.

b) În cazul în care se organizează o examinare orală, statele membre pot condiţiona participarea la această examinare de reuşita la examinarea scrisă.

2. În măsura în care statele membre organizează şi o examinare orală, aceasta trebuie să prevadă pentru fiecare dintre cele trei probe o proporţie a punctajului de minim 25 % şi până la 40 % din totalul punctelor acordate.

În măsura în care statele membre organizează numai o examinare scrisă, ele trebuie să prevadă, pentru fiecare probă, o proporţie a punctelor care nu poate fi mai mică de 40 % şi nici mai mare de 60 % din totalul punctelor acordate.

3. Pentru toate probele, candidaţii trebuie să obţină o medie de cel puţin 60 % din totalul punctelor acordate fără ca procentajul punctelor obţinute 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 siguranţă pentru certificatul de competenţă profesională

Certificatul trebuie să cuprindă cel puţin două dintre următoarele elemente de siguranţă:

- holograma;
- fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultravioletă;
- cel puţin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă şi care nu este reprodusă de maşini de fotocopiat);
- caractere, simboluri sau modele tactile;
- dublă numerotare: număr de serie şi număr de eliberare;
- un fond de siguranţă cu ghioşe şi irizat.

ANEXA III: Model de certificat de competenţă profesională

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(Culoare Pantone bej, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m^2 sau mai mult)

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

Semnul distinctiv al statului membru ([1]) respectiv Denumirea autorităţii sau a organului autorizat ([2])

CERTIFICAT DE COMPETENŢĂ PROFESIONALĂ PENTRU TRANSPORTUL RUTIER DE MARFĂ/DE PERSOANE ([3])

Nr.....

Subsemnaţii,.....

certificăm prin prezenta că ([4]).....

născut(ă) la data..... la.....

a susţinut cu succes probele examinării (anul: _____; sesiunea:....) ([5]) necesar pentru obţinerea certificatului de competenţă profesională pentru transportul rutier de marfă/de persoane (3), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condiţiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier ([6])

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenţei profesionale menţionate la articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Eliberat la....., data..... ([7]).

([1])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) Franţa, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (l) Luxemburg, (H) Ungaria, (m) Malta, (H) Ungaria, (NL) Ţările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

([2])Autoritate sau organism desemnat în prealabil în acest scop de către fiecare stat membru al Comunităţii Europene pentru a elibera prezentul certificat.

([3])A se elimina, după caz.

([4])Nume şi prenume; locul şi data naşterii.

([5])Identificarea examenului.

([6])JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

([7])Ştampila şi semnătura autorităţii autorizate sau a organului autorizat care eliberează certificatul.

ANEXA IV: Lista celor mai grave încălcări menţionate la articolul 6 alineatul (2) litera (a)

1. _

(a) Depăşirea cu 25 % sau mai mult a limitelor maxime de timp de conducere de şase zile sau de două săptămâni.

(b) Depăşirea, 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 puţin 4,5 ore.

2. Lipsa tahografului şi/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat(e) sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare şi/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf şi/sau de pe cartela conducătorului auto.

3. Conducerea auto fără un certificat valabil de inspecţie tehnică, dacă un astfel de document este solicitat de legislaţia comunitară, şi/sau cu o deficienţă foarte serioasă, inter alia, la nivelul sistemului de frânare, al mecanismului de direcţie, al roţilor/pneurilor, al suspensiei sau al şasiului care ar crea un astfel de risc imediat pentru siguranţa circulaţiei şi care determină decizia de imobilizare a vehiculului.

4. Transportarea de mărfuri periculoase pentru care transportul este interzis sau care sunt transportate în condiţii de izolare interzise sau neaprobate sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol vieţile sau mediul într-o asemenea măsură încât aceasta determină o decizie de imobilizare a vehiculului.

5. Transportul de persoane sau de marfă fără a deţine un permis de conducere valabil sau de către o întreprindere care nu este deţinătoarea unei licenţe comunitare valabile.

6. Conducerea, de către un conducător auto care foloseşte o cartelă de conducător auto falsificată, al cărei posesor nu este sau care a fost obţinută pe baza unor declaraţii false şi/sau documente falsificate.

7. Transportul de mărfuri cu depăşirea cu cel puţin 20 % a masei totale maxime autorizate pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care depăşeşte 12 tone sau cu cel puţin 25 % pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depăşeşte 12 tone.

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 300L din data de 14 noiembrie 2009