

## TRIOLOG POTENȚIAL – Accesul la profesie și la piața transportului rutier de mărfuri – dispoziții principale

Analiza comparativă UNTRR a principalelor dispoziții din propunerea Comisiei Europene, a Abordării Generale a Consiliului (GA) și raportului Parlamentului European (EP), cu observațiile UNTRR.

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Regulamentul (CE) Nr. 1071/2009 – accesul la profesie</b>			
<i>A - Dispoziții cu observații și propuneri UNTRR</i>			
<b>Art.1 – Obiectul și domeniul de aplicare – vehicule ușoare utilizate pentru transportul de mărfuri</b>			
<p>Doar condițiile referitoare la „sediul” și la „capacitatea financiară” se aplică în cazul companiilor care operează exclusiv vehicule sub 3,5 tone. Statele membre au libertatea de a aplica reguli mai stricte în cazul companiilor care își au sediul pe teritoriul lor.</p>	<p>Condițiile referitoare la „sediul”, „buna reputație”, „capacitatea financiară” și „competența profesională” se aplică în cazul companiilor care operează doar vehicule între 2,5-3,5 tone în transport internațional.</p>	<p>Condițiile referitoare la „sediul”, „buna reputație”, „capacitatea financiară” și „competența profesională” se aplică în cazul companiilor care operează doar vehicule între 2,4-3,5 tone în transport internațional.</p>	<p>Se poate observa că atât EP, cât și Consiliul favorizează aplicarea tuturor celor patru criterii în cazul companiilor care operează doar vehicule sub 3,5 tone în transport transfrontalier.</p> <p>UNTRR consideră că această propunere CE ar trebui mai bine evaluată prin prisma impactului asupra operatorilor europeni de vehicule sub 3,5 tone, care se vor confrunta cu o competiție inegală a vehiculelor străine non-UE nereglementate din aceleași categorii, care sunt practic ca niște „autoturisme”, în lipsa unui regulament ONU aplicabil activității acestora în țările UE și non-UE</p> <p>Companiile care utilizează doar vehicule sub 3,5 tone pentru transportul internațional în contul terților sau contra cost trebuie să facă obiectul celor patru criterii de acces la profesie.<sup>1</sup></p>

<sup>1</sup> UNTRR susține aplicarea regulilor de acces la profesie la vehiculele sub 3,5 t, însă nu susține propunerea EP de aplicare a regulilor privind timpii de conducere și de odihnă și tahografului la vehiculele sub 3,5 t (Regulamentul 561/2006)

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 3 – Cerințe suplimentare pentru accesul la profesie la nivel național</b>			
<p>Statele membre pot aplica doar criteriile de acces la profesie enumerate în articolul 3.1. Nu pot fi impuse criterii suplimentare.</p>	<p>Statele membre pot aplica doar criteriile de acces la profesie enumerate în articolul 3.1. Nu pot fi impuse criterii suplimentare.</p>		<p>EP nu propune o modificare în acest sens. Prin urmare, se poate considera că EP susține propunerea Comisiei.</p> <p>Statele membre nu ar trebui să aibă posibilitatea de a impune alte criterii decât cele patru enumerate în Regulamentul 1071/2009.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 6.1 – Condiții privind cerința bunei reputații – criterii de evaluare</b>			
<p>Directorii executivi, partenerii generali (în cazul parteneriatelor) și alți reprezentanți legali pot fi luați în considerare în stabilirea îndeplinirii cerinței de bună reputație de către o companie.</p> <p>Elemente noi pentru evaluarea bunei reputații:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- legislația fiscală (cu privire la legislația națională)</li> <li>- detașarea lucrătorilor (legislația UE)</li> <li>- legislația aplicabilă obligațiilor contractuale (legislația UE)</li> </ul>	<p>Directorii executivi, partenerii generali (în cazul parteneriatelor) și alți reprezentanți legali pot fi luați în considerare în stabilirea îndeplinirii cerinței de bună reputație de către o companie.</p> <p>Elemente noi pentru evaluarea bunei reputații:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- legislația fiscală (cu privire la legislația națională)</li> <li>- detașarea lucrătorilor din domeniul transporturilor rutiere (legislația UE)</li> <li>- legislația aplicabilă obligațiilor contractuale (legislația UE)</li> </ul>	<p>Elemente noi pentru evaluarea bunei reputații:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- detașarea lucrătorilor din domeniul transporturilor rutiere (legislația UE)</li> <li>- legislația aplicabilă obligațiilor contractuale (legislația UE)</li> <li>- cabotaj (legislația UE)</li> </ul>	<p>Prevederile legale au inclus încălcări care pot fi luate în considerare la evaluarea bunei reputații. Astfel, buna reputație a companiilor și managerilor de transport poate fi pusă la îndoială cu mai multă ușurință. UNTRR este împotriva măsurilor propuse de cele 3 instituții europene.</p> <p>UNTRR nu susține ideea unor criterii suplimentare pentru evaluarea bunei reputații, deoarece există deja un număr suficient de criterii care pot fi utilizate pentru retragerea bunei reputații.</p> <p>UNTRR solicită eliminarea criteriilor privind detașarea lucrătorilor și legea aplicabilă obligațiilor contractuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicarea Directivei privind detașarea lucrătorilor în cadrul transportului rutier a condus la interpretări și controale abuzive în mai multe state membre, împotriva cărora CE a inițiat proceduri de infringement. Propunerea actuală a CE privind normele specifice de aplicare a directivei detașării în sectorul transporturilor rutiere nu oferă o soluție europeană aplicabilă transportului rutier internațional. În acest context, buna reputație a unui manager sau a unei întreprinderi internaționale de transport rutier și, în consecință, accesul la profesie nu ar trebui evaluate pe baza respectării unor reguli naționale abuzive.</li> <li>• propunere CE este în linie cu</li> </ul>

			<p>solicitarea Statelor vestice din UE care doresc aplicarea directivei detașării și a Regulamentului Roma1 (legea aplicabilă obligațiilor contractuale) în sectorul transporturilor rutiere, care să conducă la stabilirea locului obișnuit de muncă al șoferilor profesioniști corelat cu frecvența operațiunilor de transport internațional în diferitele State Membre în scopul justificării aplicării regulilor sociale naționale ale respectivelor State Membre, în locul celor din România</p> <p>De asemenea, semnalăm că, la nivel european și la nivelul fiecărui stat membru, autoritățile de aplicare a legislației muncii (Ministerul Muncii / Inspekția Muncii) sunt diferite de autoritățile de aplicare a legislației privind transporturile (Ministerul Transporturilor). Respectarea Directivei detașării este verificată de autoritățile de aplicare a legislației muncii din statele membre, care utilizează IMI - Sistemul de informare al pieței interne și nu ERRU. UNTRR solicită evitarea unui dublu control al aceluiași transportator rutier la nivelul UE și la nivel național, de către autorități diferite. În acest context, UNTRR consideră că noua Autoritate Europeană a Muncii nu poate asigura respectarea și aplicarea uniformă și corectă a legislației europene complexe din transporturile rutiere. UNTRR continuă să susțină înființarea unei Agenții Europene de Transport Rutier.</p>
---	--	--	--

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 7 – Condiții privind cerința capacității financiare</b>			
<p>În fiecare an, pentru vehiculele peste 3,5 tone, companiile trebuie să demonstreze că au un capital propriu care totalizează 9000 € pentru primul vehicul și 5000 € pentru fiecare vehicul suplimentar. Limita este fixată la 1800 € pentru vehicule sub 3,5 tone, 900 € pentru fiecare vehicul suplimentar.</p> <p>Prin derogare de la aceste prevederi, companiile își pot demonstra capacitatea financiară în baza unui certificat sau a altui document obligatoriu, însă nu mai pot face acest lucru în baza unei asigurări.</p>	<p>În fiecare an, pentru vehiculele peste 3,5 tone, companiile trebuie să demonstreze că au un capital propriu sau rezerve care totalizează cel puțin 9000 € pentru primul vehicul și 5000 € pentru fiecare vehicul suplimentar.</p> <p>Pentru companiile care utilizează vehicule între 2,5 și 3,5 tone pentru transporturile internaționale, limita este de 1800 € pentru primul vehicul; 900 € pentru fiecare vehicul suplimentar. Cu toate acestea, Statele membre pot decide să aplice acestei ultime categorii aceleași reguli ca și cele utilizate pentru prima.</p> <p>Managerii de transport și orice alte persoane relevante nu trebuie să aibă datorii scadente sau proceduri de lichidare în curs la autoritățile publice.</p> <p>Prin derogare, companiile își pot demonstra capacitatea financiară în baza unui certificat emis de autoritatea competentă sau un alt document oficial (asigurare, garanții comune, etc...)</p>	<p>În fiecare an, pentru vehiculele peste 3,5 tone, companiile trebuie să demonstreze că au un capital propriu sau rezerve care totalizează cel puțin 9000 € pentru primul vehicul și 5000 € pentru fiecare vehicul suplimentar.</p> <p>Pentru companiile care utilizează vehicule între 2,4 și 3,5 tone pentru transporturile internaționale, limita este de 1800 € pentru primul vehicul; 900 € pentru fiecare vehicul suplimentar. Prin derogare, companiile își pot demonstra capacitatea financiară în baza unui certificat emis de autoritatea competentă sau un alt document oficial (asigurare, garanții comune, etc...)</p>	<p>Este un aspect pozitiv faptul că EP și Consiliul au introdus criterii speciale pentru vehiculele sub 3,5 tone și că asigurarea poate fi utilizată în continuare de companii pentru a-și demonstra capacitatea financiară.</p> <p>UNTRR consideră că sunt necesare criterii speciale pentru vehiculele sub 3,5 tone și o companie ar trebui să poată în continuare să utilizeze o asigurare ca dovadă a capacității sale financiare.</p> <p>UNTRR susține o soluție care să includă următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Companiile ar trebui să aibă un „capital propriu” disponibil ca dovadă a capacității lor financiare.</li> <li>- Prin derogare, asigurarea este în continuare admisă ca dovadă.</li> </ul>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art. 14 – Declarația inadecvării managerului de transport - reabilitarea</b>			
<p>Un manager de transport care și-a pierdut buna reputație nu trebuie să fie reabilitat mai devreme de un an de la decizia autorității competente.</p> <p>Cu excepția cazului în care și până în momentul în care este luată o măsură de reabilitare conform prevederilor relevante din legislația națională, certificatul de competență profesională la care se face referire în art. 8(8) al managerului de transport declarat inadecvat nu va mai fi valabil în orice stat membru.</p>	<p>Un manager de transport care și-a pierdut buna reputație nu trebuie să fie reabilitat mai devreme de un an de la decizia autorității competente.</p>	<p>Cu excepția cazului în care și până în momentul în care este luată o măsură de reabilitare conform prevederilor relevante din legislația națională, certificatul de competență profesională la care se face referire în art. 8(8) al managerului de transport declarat inadecvat nu va mai fi valabil în orice stat membru.</p> <p>Comisia ar trebui să redacteze o listă a măsurilor de reabilitare disponibile pentru redobândirea bunei reputații.</p>	<p>Este în continuare neclar dacă toate statele membre vor avea obligația de a introduce o procedură de reabilitare. În prezent, legislația națională este menționată doar în următoarele două articole:</p> <p>Art.6.3: 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.</p> <p>Art.13.2: 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, managerii de transport ai acestora au promovat examinările menționate la articolul 8 alineatul (1)</p> <p>Art.15 prevede că statele membre trebuie să dispună cu privire la măsurile de reabilitare.</p> <p>UNTRR consideră că toate statele membre ar trebui să aibă o procedură de reabilitare cu același termen</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art.23 – Dispoziții tranzitorii</b>			
<p>Regulile pentru companiile care utilizează doar vehicule sub 3,5 tone intră în vigoare imediat.</p>	<p>Prin derogare, în termen de doi ani de la publicarea în Jurnalul Oficial, companiile care operează pe plan internațional cu vehicule sub 3,5 tone beneficiază de derogare cu excepția cazului în care statul membru de înființare dispune altfel.</p> <p>Prin derogare, includerea ratingului de risc în registrul electronic național se aplică de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare privind implementarea unei formule comune de rating de risc la care se face referire în art.9 al. (1) din directiva 2006/22/CE.</p>	<p>Regulile pentru companiile care utilizează doar vehicule între 2,4 și 3,5 tone pentru transporturi internaționale intră în vigoare imediat.</p>	<p>Consiliul intenționează să includă o perioadă de tranziție înainte ca societățile care folosesc doar vehicule sub 3,5 tone pentru transport internațional fac obiectul reglementărilor privind accesul la profesie.</p> <p>UNTRR consideră că reglementările privind accesul la profesie ar trebui să se aplice pentru toate vehiculele, inclusiv cele sub 3,5 tone în termen de doi ani de la publicarea în Jurnalul Oficial.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Anexa IV – Lista celor mai grave încălcări menționate la articolul 6 alineatul (2) litera (a)</b>			
<p>Depășirea limitei maxime a perioadei de conducere zilnice cu 50% nu este admisă în nicio situație. De asemenea, lipsa tahografelor/limitatoarelor de viteză și utilizarea unui dispozitiv care poate modifica datele echipamentului de înregistrare constituie o încălcare deosebit de gravă.</p>	<p>Depășirea limitei maxime a perioadei de conducere zilnice cu 50% nu este admisă în nicio situație. De asemenea, lipsa tahografelor/limitatoarelor de viteză și chiar și simpla deținere a unui dispozitiv care poate modifica datele echipamentului de înregistrare constituie o încălcare deosebit de gravă.</p>		<p>Textul Consiliului face referire la deținerea unui dispozitiv de manipulare a funcționării tahografului.</p> <p>UNTRR consideră că fraudarea înregistrărilor tahografului reprezintă o încălcare deosebit de gravă a concurenței loiale în transportul rutier de mărfuri. Neconformarea nu poate fi tolerată.</p>
<b>B - Prevederi cu observații UNTRR</b>			
<b>Art. 5 – Condiții referitoare la cerința bunei reputații – sediul</b>			
<p>Detaliază tipurile de „documente comerciale principale” care trebuie să fie disponibile la sediul.</p> <p>Pentru a îndeplini cerința unui sediu stabil și efectiv într-un stat membru, au fost adăugate alte două condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestionarea operațiunilor prin intermediul unor echipamente tehnice adecvate (inclusiv vehicule) amplasate în respectivul stat membru.</li> <li>- Deținerea activelor și angajarea personalului proporțional cu activitățile derulate.</li> </ul>	<p>Detaliază tipurile de „documente comerciale principale” care trebuie să fie disponibile la sediul.</p> <p>Pentru a îndeplini cerința unui sediu stabil și efectiv într-un stat membru, au fost adăugate o serie de alte condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deținerea unei locații în care sunt păstrate originalele documentelor comerciale principale sau în care versiunile electronice ale acestora pot fi accesate securizat.</li> <li>- Înscrierea în registrul național al comerțului.</li> <li>- Trebuie să facă obiectul unei taxe pe valoare adăugate (este posibil să fie necesar codul fiscal)</li> <li>- Trebuie să dețină vehicule capabile să circule în conformitate cu reglementările</li> </ul>	<p>Detaliază tipurile de „documente comerciale principale” care trebuie să fie disponibile la sediul.</p> <p>Pentru a îndeplini cerința unui sediu stabil și efectiv într-un stat membru, au fost adăugate o serie de alte condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deținerea unei locații adecvate și proporționate în care să poată fi consultate originalele documentelor principale (tipărite sau în format electronic).</li> <li>- <b>Vehiculele trebuie să efectueze o operațiune de descărcare/încărcare la fiecare 4 săptămâni în statele membre în care își au sediul.</b></li> <li>- Activitățile trebuie să fie efectuate în locațiile principale sau de la care conducătorii angajați conform</li> </ul>	<p>UNTRR nu susține modificările dispozițiilor Regulamentului privind sediul. UNTRR solicită eliminarea propunerii inacceptabile din textul EP care include o revenire obligatorie a vehiculelor la sediul cel puțin la fiecare patru săptămâni. Alte texte, inclusiv <i>lex specialis</i> privind detașarea lucrătorilor includ de asemenea măsuri care determină revenirea regulată la sediul a vehiculului.</p> <p>Ref. La stabilirea unei proporționalități între activitatea unui transportator dintr-un anumit stat membru cu activele deținute și personalul angajat - UNTRR consideră că aceasta proporționalitate nu poate fi aplicabilă în cazul companiilor care efectuează <u>transport rutier internațional</u>. UNTRR consideră că este mai relevant să se verifice dacă o</p>



	<p>statului membru.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trebuie să deruleze în continuare activitățile comerciale și administrative, cu flotă și personal proporționale cu volumul operațiunilor</li> <li>- De asemenea, statele membre pot solicita prezența personalului calificat într-o infrastructură operațională din teritoriu.</li> </ul>	<p>legislației muncii din statul membru respectiv își derulează activitatea, folosind centrul operațional și spațiul de parcare suficient.</p> <p>Trebuie să existe o legătură clară între operațiunile de transport și statul membru în care își are sediul compania respectivă.</p>	<p>anumită companie are o licență comunitară de transport rutier valabilă (certificând că aceasta îndeplinește toate criteriile UE pentru accesul la profesie și nu este o agenție de muncă temporară) și să se analizeze proporționalitatea între vehiculele operate și personalul angajat, care este de obicei 3-5 angajați per vehicul exploatat într-o companie de transport rutier internațional. Orice limitare de operare între alte State Membre diferite de Statul de stabilire afectează grav libertățile fundamentale de circulație în UE. De exemplu, un transportor înființat în România nu ar trebuie să fie restricționat să opereze transporturi rutiere internaționale între Franța și Germania.</p>
--	--	---	---

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
<b>Art.13 – Procedura pentru suspendarea și retragerea autorizațiilor</b>			
Este introdus un interval limită de 6 luni pentru demonstrarea faptului că cerința privind capacitatea financiară este îndeplinită din nou permanent.	Este introdus un interval limită de 6 luni pentru demonstrarea faptului că cerința privind capacitatea financiară este îndeplinită din nou permanent.		Este în continuare neclar dacă toate statele membre vor avea obligația de a introduce o procedură de reabilitare. Această obligație nu există în prezent. UNTRR solicită să fie asigurată o abordare armonizată în toate Statele Membre.
<b>Art. 18 – Cooperarea administrativă între statele membre</b>			
Termenul limită pentru notificarea Comisiei cu privire la punctele naționale de contact a fost actualizat la 31.12.2018. Statele membre vor furniza informații relevante autorităților competente și, dacă este cazul, vor efectua investigații. Rezultatele unor astfel de verificări trebuie să fie transmise în termen de 25 de zile de la primirea solicitării. În cazul unei solicitări insuficient justificată, statul membru va transmite statului membru solicitant o comunicare justificată în termen de zece zile lucrătoare. Dacă justificarea ulterioară a solicitării este posibilă, este posibil ca solicitarea de clarificări să fie respinsă. În cazul în care furnizarea informațiilor este dificilă sau imposibilă, Statul membru va informa statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare. Cooperarea administrativă reciprocă este gratuită, iar solicitarea de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri contra pretinselor încălcări ale prezentului regulament.	Autoritățile competente din fiecare stat membru trebuie să își transmită reciproc informații privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcărilor grave. Oricare dintre acestea care s-a petrecut în ultimii doi ani trebuie să fie înregistrată în registrul național. Solicitățile trebuie să fie detaliate, iar răspunsurile trebuie transmise în termen de 30 de zile lucrătoare. O solicitare justificată insuficient poate atrage respingerea acesteia de către statul membru căruia îi este adresată. Dacă transmiterea unui răspuns la o solicitare de informații este prea dificilă, statul membru va informa celălalt stat în acest sens în termen de 10 zile lucrătoare, justificându-și decizia. Schimbul de informații are loc prin sistemul ERRU, în timp ce cooperarea administrativă este realizată prin sistemul IMI. Statele membre trebuie să desemneze un punct de contact și să îl notifice Comisiei prin sistemul IMI. Cooperarea administrativă reciprocă este gratuită, iar solicitarea de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri contra pretinselor încălcări.	Autoritățile competente vor coopera, transmitându-și reciproc informații prin sistemul IMI. Statele membre vor furniza informații relevante autorităților competente și, dacă este cazul, vor efectua investigații. În cazul unei solicitări insuficient justificată, statul membru va informa statul membru solicitant în termen de 5 zile lucrătoare. Dacă justificarea ulterioară a solicitării este posibilă, este posibil ca solicitarea de clarificări să fie respinsă. În cazul în care furnizarea informațiilor este dificilă sau imposibilă statul membru va informa statul membru solicitant în termen de 5 zile lucrătoare, cu o explicație justificată corespunzător. În cazul unor probleme persistente sau al refuzului de a furniza informațiile, fără o justificare, Comisia va putea lua toate măsurile necesare. Rezultatele unor astfel de verificări trebuie să fie transmise în termen de 15 zile de la primirea solicitării, cu excepția cazului în care se convine altfel sau cu excepția cazului în care statul solicitant că solicitarea sa nu este justificată corespunzător și nu a fost identificată nicio soluție.	UNTRR observă o abordare diferită a Consiliului și a EP cu privire la cooperarea dintre statele membre, întrucât Consiliul extinde termenele limită până la care statul membru ar trebui să răspundă la o solicitare de informații, în timp de EP reduce aceste termene. Solicitățile din timpul controalelor în trafic sunt în continuare problematice.

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	Analiza UNTRR
<b>Regulamentul (CE) Nr. 1072/2009 – Accesul la profesie și la piața transportului rutier de mărfuri</b>			
<i>A - Dispoziții cu observații și propuneri UNTRR</i>			
<b>Art.1 – Domeniul de aplicare</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportarea containerelor goale sau a paleților goi face obiectul transportului în contul terților sau contra cost dacă a fost încheiat un contract de transport.</li> <li>- În cazul transportului de mărfuri cu vehicule sub 3,5 tone nu este necesară o licență comunitară.</li> </ul>	<p>Până la data anterioară expirării a doi ani de la publicarea în Jurnalul Oficial, transportul de mărfuri cu vehicule sub 3,5 tone nu necesită o licență comunitară.</p> <p>Începând din ziua următoare, pragul este redus la 2,5 tone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- În cazul primului și ultimului tronson al unui transport combinat se aplică aceleași reguli ca și în cazul cabotajului.</li> <li>- În cazul transportului de mărfuri cu vehicule sub 2,4 tone nu este necesară o licență comunitară.</li> <li>- Definierea „tranzitului” ca deplasare cu încărcătură prin statele membre sau țări terțe care nu găzduiesc punctul de plecare/sosire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consiliul și EP extind domeniul de aplicare al acestui regulament transportului internațional de mărfuri cu vehicule sub 3,5 tone.</li> <li>- EP (raportul Ertug) extinde domeniul de aplicare al regulilor referitoare la cabotaj primului și ultimului tronson de drum național al unei operațiuni de transport combinat așa cum este acesta definit prin directiva privind transportul combinat. Raportul EP Aiuto privind revizuirea directivei transportului combinat limitează aplicarea regulilor cabotajului la primul și ultimul tronson al unui transport combinat intern.</li> <li>- Consiliul abordează această problemă în revizuirea directivei transportului combinat.</li> <li>- În final, problema transportului combinat și a cabotajului nu depinde doar de acordul în contextul acestui dialog, dar și de una dintre revizuirile directivei transportului combinat.</li> </ul> <p>Referitor la companiile care utilizează doar vehicule sub 3,5 tone pentru transportul internațional în contul terților sau contra cost, UNTRR consideră că acestea trebuie să facă obiectul celor patru criterii de acces la piață. UNTRR nu susține extinderea domeniului de aplicare al regulilor referitoare la cabotaj primului și ultimului tronson de drum național al unei operațiuni de transport combinat.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	Analiza UNTRR
<b>Art. 8.3 – Dovada operațiunilor de cabotaj</b>			
<p>Noul alineat 3 elimină cerința de furnizare a unor dovezi cu privire la fiecare operațiune consecutivă de cabotaj efectuată.</p> <p>Dovada impusă prin vechiul al. 3 poate fi furnizată cu ocazia controalelor în trafic și poate fi prezentată sau transmisă electronic. Nu există nicio obligație de a păstra dovada la bordul vehiculului.</p>	<p>Noul al.3 adaugă obligația operatorului de transport nerezident de a furniza dovezi cu privire la fiecare operațiune consecutivă de cabotaj efectuată în statul membru.</p> <p>De asemenea, în cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul statului membru în termen de 5 zile de la o operațiune de cabotaj, operatorul de transport trebuie să furnizeze dovezi privind activitățile derulate în zilele respective.</p> <p>Toate dovezile menționate la al. 3 pot fi furnizate electronic și trebuie să fie păstrate la bordul vehiculului. În cazul unor documente lipsă cu ocazia controalelor în trafic, operatorul de transport poate contacta sediul sau orice altă persoană relevantă pentru a i le pune la dispoziție.</p>	<p>Dovada privind operațiunile de cabotaj solicitată cu ocazia controalelor în trafic poate fi transmisă electronic folosind, de exemplu, o notă de conosament electronică. Statele vor accepta acest tip de dovadă.</p>	<p>În continuare nu este permisă utilizarea doar a unui CMR pentru demonstrarea activității de cabotaj, cu excepția cazului în care numărul de înmatriculare al vehiculelor utilizate este inclus în acest document.</p> <p>UNTRR consideră că ar trebui permisă demonstrarea efectuării deplasării în baza unui singur document, cum ar fi scrisoarea de însoțire a mărfii, inclusiv CMR sau e-CMR.</p>
<b>Art.10a – Controale</b>			
<p>Începând din ianuarie 2020, trebuie verificate 2% din toate operațiunile de cabotaj din fiecare stat membru. Procentul acesta va crește la 3% din 01.01.2022.</p> <p>Aceasta se va întâmpla deoarece statele membre trebuie să considere riscul de încălcare ca un risc individual.</p> <p>Cel puțin de trei ori pe an și în cooperare cu alții, statele membre ar trebui să efectueze controale coordonate în trafic referitoare la operațiunile de cabotaj, fiecare pe teritoriul propriu.</p>	<p>Modificarea regulilor de referință: noua prevedere este Art. 42 al. (1) din Regulamentul 165/2014.</p> <p>Numărul controalelor efectuate pe teritoriul propriu pentru a asigura punerea adecvată în aplicare a regulilor de cabotaj este stabilit de statele membre la propria alegere.</p> <p>Controalele combinate ale statelor membre în trafic trebuie să fie organizate cel puțin de două ori pe an și trebuie să fie efectuate simultan pe teritoriul a cel puțin două state membre.</p> <p>Apoi, punctele naționale de contact vor face schimb de informații cu privire la numărul și tipul încălcărilor identificate.</p>	<p>Noul titlu propus: Punere în aplicare inteligentă</p> <p>Statele membre trebuie să aplice o strategie națională coerentă, axată pe societățile cu ratinguri de risc superioare. Controalele operate de statele membre vor include operațiunile de cabotaj. Pentru a face acest lucru vor avea acces la informațiile relevante și la documentele electronice de transport, oferind acces la acestea doar autorităților îndreptățite să verifice încălcările.</p> <p>Denumirile acelor autorități trebuie să fie notificate Comisiei care va redacta o listă completă și o va transmite fiecărui stat membru.</p> <p>De asemenea, Comisia poate adopta acte delegate pentru definirea caracteristicilor și condițiilor datelor care pot fi accesate de statele membre, specificând:</p>	<p>Introducerea unui număr minim de controale de cabotaj nu corespunde poziției UNTRR, întrucât va fi dificil să se identifice vehiculul care efectuează efectiv operațiunile de cabotaj.</p> <p>UNTRR consideră că nu ar trebui să existe un număr minim de controale de cabotaj care trebuie efectuate.</p>

		<ul style="list-style-type: none"><li>- o listă a datelor la care au acces autoritățile naționale (de ex.: ora trecerii frontierei)</li><li>- drepturile de acces la autoritățile competente adaptate pentru fiecare dintre acestea și scopul utilizării datelor</li><li>- specificațiile tehnice pentru transmiterea sau accesarea datelor</li></ul> <p>Datele trebuie utilizate în scopul corespunzător. La final, datele trebuie distruse. Cel puțin de trei ori pe an și în cooperare cu alții, statele membre ar trebui să efectueze controale coordonate în trafic referitoare la operațiunile de cabotaj, fiecare pe teritoriul propriu.</p>	
--	--	---	--

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	Analiza UNTRR
<i>B - Prevederi cu observații UNTRR</i>			
<b>Art.2 – Definiții</b>			
Se specifică faptul că expresia „operațiune de cabotaj” se referă la transportul național în contul terților sau contra cost, efectuat temporar într-un stat membru gazdă, care implică transportarea de la punctul de preluare a mărfurilor dintr-unul sau mai multe puncte de încărcare către unul sau mai multe puncte de livrare.			Trebuie menționat că EP și Consiliul au eliminat clarificările definiției cabotajului, așa cum au fost acestea introduse de Comisie. Aceste clarificări s-au bazat pe documentul cu întrebările și răspunsurile referitoare la cabotaj redactat de Comisie, la scurt timp de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Acest document nu are valoare juridică și de aceea, clarificările diferitelor aspecte ale definiției cabotajului ar trebui incluse în prezenta revizuire a Regulamentului, în funcție de rezultatul acordului cu privire la drepturile de cabotaj
<b>Art.8 – Principiu general – Cabotajul</b>			
Posibilitatea efectuării unui număr nelimitat de operațiuni de cabotaj timp de 5 zile după sosirea unui transport internațional cu încărcătură. Cabotajul poate fi efectuat într-un stat membru vecin, fără ca vehiculul să intre încărcat în statul respectiv.	Drepturile curente de cabotaj se mențin. Este introdusă o perioadă de așteptare de 5 zile de la finalul ultimei operațiuni de cabotaj în statul membru respectiv.	După o deplasare cu încărcătură, în statul membru gazdă pot fi efectuate operațiuni de cabotaj nelimitate pentru o perioadă de 3 zile. Cabotajul poate fi efectuat doar cu același vehicul sau aceeași combinație în același stat membru gazdă, la 60 de ore de la întoarcerea respectivului vehicul sau respectivei combinații în statul membru de înmatriculare și	Cele trei instituții au abordări diferite cu privire la drepturile de cabotaj, însă există câteva puncte comune. Comisia

		<p>după un transport internațional de marfă în respectivul stat membru gazdă. Cabotajul trebuie efectuat conform unui contract de transport aplicabil.</p>	<p>și EP au renunțat la numărul de operațiuni, dar EP a introdus o perioadă de așteptare. Consiliul și EP introduc o perioadă de așteptare, dar EP adaugă obligativitatea întoarcerii în țara de înmatriculare, fapt care poate fi considerat un alt motiv care ar putea descuraja companiile să efectueze operațiuni de cabotaj, dacă acestea sunt amplasate la mare distanță față de piețele pe care operează. Perioada de așteptare poate fi prea lungă pentru companiile care sunt interesate cu precădere de efectuarea operațiunilor de cabotaj într-un stat membru vecin. Atenționăm că deși aparent se propun aceleași reguli, impactul acestora este diferit asupra Statelor Membre, cele mai afectate fiind statele periferice, iar această abordare este inacceptabilă.</p> <p>UNTRR susține liberalizarea pieței de transport rutier de marfă din UE cf. obiectivelor Cartei Albe și este împotriva restricționării cabotajului. Considerăm mai importantă clarificarea regulilor curente pentru aplicarea acestora corectă și armonizată în UE.</p>
<b>Art. 9 – Regulile aplicabile operațiunilor de cabotaj</b>			
		<p>Efectuarea operațiunilor de cabotaj trebuie să facă obiectul unor legi ale statelor membre și cu privire la remunerare și concediul anual plătit (ref.: Art.3(1b, 1c) Directiva 96/71/CE).</p>	<p>UNTRR este împotriva propunerilor EP vizează prevederi suplimentare regulilor actuale, care vor fi dificil de aplicat și vor crea poveri administrative suplimentare pentru transportatorii rutieri internaționali</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	Analiza UNTRR
<b>Art.14a – Răspunderea</b>			
<p>Statele membre trebuie să sancționeze acei actori care contractează în mod voit servicii de transport care implică încălcări.</p>	<p>Statele membre trebuie să sancționeze acei actori care contractează în mod voit servicii de transport care implică încălcări.</p>	<p>Statele membre trebuie să sancționeze în mod disuasiv, efectiv și proporțional acei actori care contractează în cunoștință de cauză servicii de transport care implică încălcări (sau care ar trebui să cunoască acest lucru) Dacă actorii respectivi (expeditori, contractanți, etc...) contractează servicii de transport cu companii cu un rating de risc redus, aceștia nu ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni decât dacă se demonstrează că erau informați cu privire la respectivele încălcări.</p>	<p>Trebuie menționat că regulile privind răspunderea solidară se regăsesc în textele celor trei Instituții. Cu toate acestea, pentru stabilirea răspunderii comune, sarcina probei revine operatorului de transport.</p> <p>UNTRR susține co-responsabilizarea actorilor care contractează servicii de transport, care trebuie să cunoască și să respecte prevederile legislației europene privind transporturile rutiere.</p>