COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.2.2019
COM(2019) 84 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare, în perioada dintre 1 ianuarie 2015 și 31 decembrie 2016, a anumitor dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier

I. Introducere

Prezentul raport se referă la exercitarea ocupației de operator de transport rutier în statele membre, iar obiectivul său este asigurarea unei monitorizări mai atente a aplicării Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului[1] [denumit în continuare „Regulamentul (CE) nr. 1071/2009"]. Regulamentul menționat se aplică tuturor întreprinderilor stabilite în UE care exercită ocupația de operator de transport rutier, precum și celor care intenționează să exercite o astfel de ocupație. Ocupația de operator de transport rutier se referă atât la ocupația de operator de transport rutier de marfă[2], cât și la ocupația de operator de transport rutier de persoane[3]. Anumite categorii de întreprinderi, precum cele care utilizează autovehicule cu o masă a vehiculului încărcat mai mică de 3,5 tone, nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului[4]. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 definește normele comune care reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri și de operator de transport rutier de persoane.

În conformitate cu articolul 3 din regulamentul menționat, întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier trebuie să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru, să aibă o bună reputație, să aibă capacitatea financiară adecvată și să aibă competența profesională necesară. În plus, articolul 4 din regulamentul respectiv impune întreprinderilor de transport rutier obligația de a desemna un manager de transport titular al unui certificat de competență profesională care confirmă deținerea competențelor și cunoștințelor necesare pentru a conduce operațiunile de transport în conformitate cu toate cerințele juridice și industriale și într-un mod eficace și continuu. Responsabilitatea de verificare a conformității întreprinderilor de transport cu condițiile stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 revine statelor membre. Mai mult, existența unei cooperări administrative bine organizate între statele membre joacă un rol-cheie în îmbunătățirea eficacității monitorizării întreprinderilor care își desfășoară activitatea în Uniunea Europeană.

Articolul 26 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 stabilește termene-limită pentru obligațiile de raportare ale statelor membre și ale Comisiei:

---

[1] JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

[2] În temeiul articolului 2 punctul 1 din regulament, „ocupația de operator de transport rutier de marfă" înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor autovehicule, fie al unei combinații de vehicule, transportul de marfă contra cost în numele unui terț.

3 În temeiul articolului 2 punctul 2 din regulament, „ocupația de operator de transport rutier de persoane" înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului.

4 Cu toate acestea, în temeiul articolului 1 alineatul (4) din regulament, „statele membre pot micșora acest prag pentru toate sau pentru o parte dintre categoriile de operațiuni de transport rutier".

- o dată la fiecare doi ani, începând cu data de la care se aplică regulamentul, statele membre trebuie să întocmească un raport referitor la activitățile autorităților competente și să îl înainteze Comisiei, în temeiul articolului 26 din regulament;

- pe baza datelor transmise de statele membre, din doi în doi ani, Comisia trebuie să elaboreze un raport care trebuie comunicat Parlamentului European și Consiliului.

Rapoartele naționale furnizate de statele membre constituie un aport esențial la raportul Comisiei. Articolul 26 din regulament precizează datele care trebuie incluse în rapoartele naționale:

„(a) o analiză a sectorului în ceea ce privește buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională;

(b) numărul autorizațiilor acordate, în funcție de an și de tip, autorizațiile suspendate, autorizațiile retrase, numărul de declarații de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective;

(c) numărul de certificate de competență profesională eliberate în fiecare an;

(d) statistici de bază privind registrele electronice naționale și utilizarea acestora de către autoritățile competente; și

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

Prezentul raportul se referă la calitatea și promptitudinea transmiterii datelor naționale (secțiunea II) și la o analiză a rapoartelor furnizate de statele membre (secțiunea III). Secțiunea IV prezintă concluziile.

II. Prezentarea datelor

Acesta este cel de-al treilea raport în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și acoperă perioada de la 1 ianuarie 2015 până la 31 decembrie 2016. Primul raport[5] a acoperit perioada de la 4 decembrie 2011 (data de la care a început să se aplice regulamentul) până la 31 decembrie 2012. Al doilea raport[6] a acoperit perioada de la 1 ianuarie 2013 până la 31 decembrie 2014. Perioada de raportare actuală este sincronizată cu raportul privind punerea în aplicare a legislației sociale referitoare la transportul rutier[7], conform prevederilor articolului 26 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Această sincronizare

[5] COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

[6] COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

[7] Menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

permite statelor membre și părților interesate să-și formeze o imagine de ansamblu coerentă asupra sectorului, atât din punctul de vedere al pieței interne, cât și din cel al normelor sociale, în aceeași perioadă de raportare.

În conformitate cu obligația de raportare prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, toate statele membre și-au transmis rapoartele naționale. Aceasta reprezintă o îmbunătățire față de ultima perioadă de raportare, când șase state membre nu au transmis niciun raport. Cu toate acestea, unele state membre au transmis datele cu mult după termenul de 30 septembrie 2017, fapt care a afectat calendarul elaborării prezentului raport al Comisiei. Într-un anumit număr de rapoarte nu au fost furnizate unele dintre informațiile solicitate, ceea ce a împiedicat realizarea unei analize cuprinzătoare.

În scopul coerenței și pentru a se acorda asistență autorităților naționale competente în îndeplinirea obligației lor de raportare, serviciile Comisiei au propus, în 2015, statelor membre un formular standard care să fie utilizat începând cu a doua perioadă de raportare. Aproape toate statele membre care au transmis rapoartele naționale au utilizat formularul standard.

Având în vedere faptul că statele membre care au transmis rapoarte în timpul perioadei actuale de raportare nu sunt aceleași cu statele care au transmis rapoarte în perioadele anterioare de raportare și dat fiind caracterul fragmentat al informațiilor transmise, comparațiile dintre cele două perioade de raportare nu conduc în general la concluzii semnificative.

În contextul inițiativelor rutiere adoptate de Comisie la data de 31 mai 2017[8], a fost realizat un studiu în legătură cu evaluarea ex post a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009[9]. De asemenea, Comisia a adoptat un document de lucru care conține evaluarea impactului pentru revizuirea Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și nr. 1072/2009[10]. După caz, prezentul raport extrage informații din studiul respectiv și din raportul de evaluare a impactului.

III. Analiza datelor privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier

1. Prezentare generală a sectorului transportului rutier în ceea ce privește buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională

Această parte a raportului vizează prezentarea cerințelor naționale, a organizării verificărilor, a nivelului conformității și a dificultăților întâlnite, pe baza informațiilor transmise de statele membre. Din cauza naturii fragmentare a rapoartelor întocmite de statele membre, această prezentare generală nu este exhaustivă din punctul de vedere al domeniului de aplicare. Acolo

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

[9] http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194

unde este necesar, rapoartele primite de la statele membre sunt completate cu date provenite din studiul de evaluare sus-menționat.

Astfel cum sunt autorizate, în anumite condiții, de prevederile articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, mai multe state membre impun cerințe naționale care trebuie îndeplinite pe lângă cele patru cerințe prevăzute în regulament (sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru, o bună reputație, capacitate financiară adecvată și competența profesională necesară), pentru a avea acces la ocupația de operator de transport rutier. De exemplu, Slovacia a adăugat o cerință prin care stabilește vârsta minimă a unui manager de transport la 21 de ani. Austria a inclus condiția potrivit căreia operatorii de transport rutier trebuie să dispună de spații de parcare suficiente în afara rețelei rutiere, în municipalitate sau într-o altă municipalitate din același district administrativ sau dintr-unul învecinat. În Spania, există o cerință suplimentară conform căreia solicitanții trebuie să aibă trei vehicule reprezentând o sarcină utilă de cel puțin 60 de tone[11]. Belgia, Grecia, Finlanda, Italia, Letonia, Țările de Jos, Suedia, Republica Cehă și Franța au decis să extindă, cel puțin parțial, obligația de conformitate cu normele privind accesul la ocupația de întreprindere de transport rutier la operatorii de transport rutier de marfă care utilizează autovehicule cu o masă admisibilă a vehiculului încărcat de maximum 3,5 tone[12].

Există o mare diversitate în privința modului în care statele membre verifică conformitatea cu cele patru cerințe privind accesul la ocupația de operator de transport rutier stabilite în regulament, precum și în privința numărului de verificări efectuate.

Estonia a raportat că verificările de conformitate cu cerințele regulamentului sunt efectuate conform unui sistem bazat pe identificarea riscurilor și că sunt vizate în principal întreprinderile care prezintă un risc crescut de a comite încălcări grave sau frecvente de la normele în materie de transport rutier.

În Irlanda, verificările privind buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională sunt realizate cel puțin la un interval de cinci ani în cadrul unui proces de reînnoire a autorizației pentru fiecare întreprindere. În plus, aceste verificări pot avea loc mai frecvent pentru anumiți operatori care sunt considerați a prezenta un risc crescut sau care sunt în atenția autorității competente. Buna reputație este controlată prin verificarea managerului de transport și a oricărei alte persoane relevante cu ajutorul serviciului național de verificare (*National Vetting Service*) din cadrul poliției naționale. Acest serviciu de verificare furnizează autorității competente o listă a condamnărilor, care poate fi folosită pentru a determina buna reputație. În mod normal, pe parcursul perioadei de valabilitate de cinci ani a licenței unui operator, nu va fi necesar ca acesta să furnizeze informații suplimentare autorității de autorizare. Acest lucru se întâmplă numai atunci când autoritatea identifică un risc în legătură cu operatorul respectiv.

În Letonia, verificările conformității cu cerințele privind capacitatea financiară sunt efectuate pe baza informațiilor din rapoartele anuale furnizate de registrul comerțului. Mai mult, toate

[11] Această cerință națională nu este însă conformă cu condițiile stabilite în regulament, ceea ce a determinat Curtea de Justiție a Uniunii Europene să pronunțe o hotărâre, la data de 8 februarie 2018, prin care obliga Spania să abroge această cerință (Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-181/17 – Comisia Europeană/Spania).

[12] A se vedea tabelul 4 din raportul de evaluare a impactului menționat la nota de subsol nr. 10.

cele patru cerințe sunt verificate înainte de acordarea unei autorizații pentru operațiuni de transport. Majoritatea suspendărilor de autorizații s-au datorat unor solicitări din partea inspectoratului fiscal național, atunci când acesta a decis suspendarea activității economice a companiei de transport. Având în vedere faptul că în Letonia se emit copii legalizate ale licențelor comunitare și ale licențelor de transport național pentru fiecare vehicul în parte și numai pentru o perioadă de până la douăsprezece luni, în caz de neconformitate cu cele patru cerințe, copiile legalizate ale licențelor comunitare și ale licențelor pentru transport naționale nu sunt reînnoite. Buna reputație este verificată în ceea ce privește managerul de transport, întreprinderea și membrii consiliului său de administrație. Când managerul de transport sau membrii consiliului de administrație al întreprinderii sunt înlocuiți, se verifică buna reputație a fiecăruia dintre noii membri. Autoritățile care asigură aplicarea legii în Letonia constată unele dificultăți în stabilirea conformității cu cerința privind capacitatea financiară în ceea ce privește polița de asigurare, întrucât în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 nu există nicio descriere detaliată a riscurilor care trebuie asigurate în cazul unei întreprinderi de transport.

În Belgia, primele controale privind sediul real și stabil sunt efectuate prin consultarea registrului societăților comerciale din Belgia cu ocazia eliberării unei noi licențe comunitare. Ulterior, se organizează un control de către autoritatea de control din Belgia. Acest control se efectuează și în baza unei cereri specifice sau dacă se cunoaște faptul că o societate a încălcat legislația în domeniul transportului. În plus, la doi ani de la pierderea bunei reputații pentru „încălcări legate de transport” are loc o procedură de reabilitare.

În Spania, se utilizează două metode pentru a se controla conformitatea cu criteriile de acces la această profesie. Prima metodă constă în a solicita întreprinderilor să depună o documentație care să dovedească faptul că ele respectă cele patru cerințe. A doua metodă implică deplasarea inspectorilor la sediile întreprinderilor pentru controale la fața locului. În Spania, întreprinderile de transport rutier trebuie să solicite o reînnoire a autorizației o dată la doi ani și, prin urmare, conformitatea cu cele patru cerințe este verificată o dată la doi ani. Mai mult, în fiecare an sunt realizate o serie de inspecții pentru a verifica faptul că întreprinderile a căror autorizație nu a fost reînnoită nu desfășoară o activitate de transport.

În Polonia, există 400 de inspectori responsabili cu controalele în trafic și la sediile operatorilor de transport rutier de marfă. Informațiile colectate de inspectori sunt trimise biroului de transport internațional și autorităților locale care eliberează licențele comunitare și verifică îndeplinirea celor patru cerințe stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. În Polonia, un sediu real și stabil este considerat a fi un loc cu echipament tehnic și dispozitive adecvate pentru desfășurarea activităților de transport în mod structurat și continuu, ceea ce include cel puțin unul dintre următoarele elemente: o parcare; o zonă de descărcare; echipament pentru întreținerea vehiculelor.

Anterior, în Germania, sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc exista doar la nivel regional, dar începând din iulie 2014 acest sistem există la nivel național. Încălcările sunt notate fie cu 5 puncte (cele mai grave), fie cu 3 puncte (încălcări mai grave/grave), fie cu 1 punct (alte încălcări). O întreprindere este apoi clasificată ca prezentând un risc mărit dacă a acumulat 5 puncte (în cazul întreprinderilor cu până la 10 vehicule), 8 puncte (până la 50 de vehicule) sau 11 puncte (mai mult de 50 de vehicule).

În Regatul Unit, agenția responsabilă cu standardele aplicabile conducătorilor auto și vehiculelor rutiere (*Driver and Vehicle Standards Agency*) dispune de un sistem cunoscut ca OCRS (*Operator Compliance Risk Score,* punctaj al nivelului de risc de conformitate al operatorului) începând din 2006. Acest sistem a fost perfecționat în 2012 pentru a i se îmbunătăți capacitatea predictivă. OCRS integrează informațiile privind încălcările legate de inspecția tehnică, care sunt corelate cu alte încălcări.

În Danemarca, toți noii solicitanți ai unei licențe naționale sau comunitare sunt verificați în ceea ce privește capacitatea financiară, competența profesională, gradul de îndatorare și sediul stabil. Verificările în ceea ce privește buna reputație se efectuează numai dacă poliția a raportat o problemă sau dacă există vreo indicație în legătură cu o potențială problemă. Încălcările sunt înregistrate timp de cinci ani și cuprind încălcările care sunt identificate de către poliție în timpul controalelor în trafic. În general, autoritatea daneză îi verifică pe toți noii solicitanți, precum și în jur de 250 de operatori existenți. Aceștia din urmă sunt selectați pe baza sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc. Operatorii trebuie să îndeplinească o cerință inițială privind capacitatea financiară de 150 000 DKK (aproximativ 20 000 EUR) pentru a obține primele două licențe, în timp ce Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 impune rezerve de doar 9 000 EUR pentru primul vehicul și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar[13]. În Danemarca, pentru fiecare vehicul suplimentar este necesară o sumă de 40 000 DKK (aproximativ 5 400 EUR). În plus, întreprinderea nu trebuie să aibă arierate la bugetul de stat care să depășească 50 000 DKK (aproximativ 6 700 EUR). Autoritatea daneză a transporturilor prezintă o solicitare autorităților fiscale daneze în legătură cu această chestiune, în momentul verificării capacității financiare a întreprinderii.

România dispune de un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru verificări punctuale ale încălcărilor, reflectând toate infracțiunile de transport rutier pentru fiecare întreprindere de transport. Dacă o întreprindere deschide o sucursală, se realizează verificări în ceea ce privește sediul său real și stabil.

În Olanda, organizația olandeză pentru transportul rutier național și internațional de mărfuri (NIWO) a elaborat o metodă de identificare a operatorilor de transport expuși riscului de a nu mai îndeplini cerința privind capacitatea financiară adecvată. Operatorii de transport expuși riscului vor fi monitorizați îndeaproape. În cazul în care un operator de transport cu risc ridicat nu poate îndeplini cerința privind capacitatea financiară adecvată până la termenele-limită stabilite, menționate la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, licența comunitară este retrasă. Prin această metodă, operatorii de transport sunt obligați să îndeplinească cerința privind capacitatea financiară adecvată pe parcursul întregii perioade de valabilitate a licenței comunitare și nu doar pe parcursul perioadei de solicitare. Clasificarea gradului de risc se aplică și competenței profesionale necesare. Conform datelor raportate, până în prezent, NIWO nu a suspendat sau nu a retras nicio autorizație pe baza cerinței privind buna reputație.

În Finlanda, sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc este legat de verificările privind buna reputație. Verificarea sistematică a bunei reputații referitor la toate persoanele implicate este considerată o sarcină dificilă, acesta fiind motivul exact pentru care este necesară o clasificare în funcție de gradul de risc.

[13] A se vedea articolul 7 alineatul (1).

În Luxemburg, ministerul economiei efectuează verificări înainte de eliberarea unei autorizații, pentru a verifica conformitatea cu toate cele patru cerințe. Se efectuează verificări privind buna reputație și atunci când titularul unei autorizații întâmpină dificultăți financiare, cum ar fi insolvența sau falimentul, pentru a proteja părțile co-contractante. De asemenea, se efectuează verificări privind buna reputație, capacitatea financiară, competența profesională și sediul real și stabil și în cazul în care titularul unei autorizații solicită o nouă autorizație, de exemplu la extinderea domeniului de activitate la un alt sector pentru care are nevoie de o autorizație suplimentară.

În ceea ce privește dificultățile întâmpinate în legătură cu verificările referitoare la sediul real și stabil, despre care se consideră că necesită mai multe resurse decât alte verificări, mai multe autorități de aplicare a legii evidențiază natura dificilă a verificărilor și lipsa capacității administrative de a controla toate întreprinderile de transport rutier înregistrate într-un anumit stat membru.

Doar două state membre au transmis date cu privire la numărul verificărilor efectuate în legătură cu cele patru cerințe referitoare la accesul la ocupația de operator de transport rutier. În Estonia, s-au realizat 80 de verificări privind buna reputație și 80 de verificări privind competența profesională în perioada 2015-2016. În Suedia au avut loc 131 de verificări privind buna reputație.

2. Autorizații

Articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 definește autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier ca fiind „o decizie administrativă prin care o întreprindere care îndeplinește condițiile stabilite prin prezentul regulament este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier”.

Natura juridică a „deciziei administrative” variază de la un stat membru la altul. Aceasta poate fi o condiție prealabilă pentru a obține o licență de transport intern și/sau o licență comunitară pentru a desfășura activități de transport internațional, poate fi echivalentul unei licențe de transport intern sau poate fi o licență de transport intern și internațional acordată prin intermediul unei singure autorizații.

De exemplu, în Bulgaria și Lituania există patru tipuri de licențe (licența de transport intern de persoane, licența de transport intern de marfă, licența comunitară pentru transport de persoane și licența comunitară pentru transport de marfă). Cu toate acestea, în Bulgaria se eliberează un singur document (autorizație) pentru transportul intern și internațional.

În Belgia, sunt acordate numai licențe comunitare ca autorizații atât pentru transportul de persoane, cât și pentru transportul de marfă.

Începând din 2012, întreprinderile cu sediul în Estonia care intenționează să-și desfășoare activitatea pe piața transportului rutier trebuie să solicite o licență comunitară, care este singurul tip de autorizație existent în acest stat membru.

În Luxemburg, există doar două tipuri de licențe: una pentru transportul intern și cealaltă pentru transportul internațional.

În România, sunt acordate numai licențe comunitare ca autorizații atât pentru transportul de persoane, cât și pentru transportul de marfă.

În Regatul Unit, există două tipuri principale de autorizație care se aplică întreprinderilor de transport de călători și de mărfuri. Acestea sunt licențele naționale standard și licențele internaționale. Licența internațională este destinată întreprinderilor care efectuează transport internațional și corespunde posesorilor de licențe comunitare. În plus, Regatul Unit a definit și alte categorii care nu se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 pentru operatorii pe cont propriu. Există o clasificare mai detaliată pentru organizațiile transportatoare de persoane, care nu sunt întreprinderi și nu sunt considerate ca funcționând contra cost în numele unui terț, precum școlile, organizațiile caritabile și grupurile comunitare.

Ca urmare a existenței diferitelor tipuri de autorizații pentru întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier, datele transmise de statele membre nu pot fi comparate decât în linii mari. Cu toate acestea, majoritatea statelor membre au transmis un număr total de operatori autorizați la 31 decembrie 2016, care constituie un punct de referință pentru datele privind numărul de autorizații acordate, suspendate sau retrase. Austria are 11 499 de operatori autorizați (marfă și persoane), Belgia 9 007, Bulgaria 13 354, Cipru 2 945, Republica Cehă 24 482, Germania 51 127, Danemarca 5 618, Estonia 3 330, Grecia 12 187[14], Spania 96 237, Finlanda 15 941, Franța 128 319, Ungaria 13 267, Croația 601, Irlanda 5 585, Italia 105 560, Lituania 866, Luxemburg 497, Letonia 4 313, Malta 684, Țările de Jos 13 172[15], Polonia 84 304, Portugalia 8 674, Suedia 17 608, Slovenia 5 811, Slovacia 8 564 iar Regatul Unit are 42 573 de operatori autorizați. Per ansamblu, în UE existau 608 212 operatori de transport de marfă și 77 913 operatori de transport de pasageri[16].

Marea majoritate a întreprinderilor autorizate sunt operatori de transport rutier de marfă. Procentajul de operatori de transport rutier de marfă autorizați, comparativ cu numărul total al operatorilor autorizați în statele membre care au transmis rapoarte, a fost de 89 % la 31 decembrie 2016 (88 % la 31 decembrie 2014), în timp ce doar 11 % erau operatori de transport de persoane. Singura excepție a fost Malta, unde numărul operatorilor de transport de persoane (596) a depășit de departe numărul operatorilor de transport rutier de marfă (88), în timp ce în Franța procentajul operatorilor de transport de persoane a fost semnificativ mai mare decât media UE (24 %).

2.1 Autorizații acordate

[14] Grecia și Țările de Jos nu au raportat decât numărul de operatori de transport de marfă.

[15] Grecia și Țările de Jos nu au raportat decât numărul de operatori de transport de marfă.

[16] Trei state membre nu au raportat numărul operatorilor de transport de persoane, iar un stat membru nu a raportat numărul operatorilor de transport de marfă.

Pe baza datelor furnizate de douăzeci și patru de state membre[17], s-au acordat 278 092 de autorizații pentru exercitarea ocupației de operator de transport de persoane (25 788) și de marfă (252 304) în timpul perioadei de raportare.

Numărul autorizațiilor acordate variază între 27 în Malta și 122 790 în Spania. În anexa I la prezentul raport este prezentat un tabel detaliat conținând informațiile transmise.

Majoritatea autorizațiilor acordate în 2015 și 2016 se referă la operatorii de transport rutier de marfă (91 % în total) și doar o mică parte a autorizațiilor se referă la operatorii de transport de persoane (9 %).

2.2 Autorizații retrase și suspendate

Pe baza datelor raportate de douăzeci și cinci de state membre[18], numărul total de autorizații retrase sau suspendate în perioada 2015-2016 a fost de 130 998. Se poate observa că cel mai mare număr de retrageri și suspendări de autorizații a fost raportat în Spania, acesta ridicându-se la 76 534 pentru transportul de persoane și de marfă. La polul opus, s-a înregistrat un număr foarte mic de retrageri și suspendări în Portugalia (1), Irlanda (7), Luxemburg (13) și România (15). În anexa II la prezentul raport sunt incluse informații detaliate privind retragerile și suspendările de autorizații.

Retragerile și suspendările de autorizații au fost determinate în mare parte de expirarea autorizației/licenței comunitare și de lichidarea întreprinderii sau au fost efectuate la cererea operatorilor, în majoritatea statelor membre care au raportat motivele respectivelor retrageri și suspendări.

Cu toate acestea, Spania a indicat faptul că principalul motiv pentru retragerea sau suspendarea autorizațiilor a fost neconformitatea cu cele patru cerințe privind accesul la profesie (47 719 retrageri pe această bază). În Suedia, motivul principal pentru retrageri a fost neconformitatea cu cerința privind sediul real și stabil (1 514 retrageri pe această bază), precum și în Estonia (167) și Slovenia (55). În Regatul Unit, motivul principal pentru retrageri a fost lipsa bunei reputații (466 de retrageri și suspendări pe această bază).

3. Certificate privind competența profesională

Certificatele privind competența profesională care atestă examinările scrise și orale trecute cu succes de către șoferii candidați sunt eliberate de către autoritățile competente și constituie dovada competenței profesionale, astfel cum se prevede la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

[17] Austria, Portugalia, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Estonia, Grecia, Spania, Finlanda, Franța, Croația, Irlanda, Italia, Luxemburg, Letonia, Malta, Țările de Jos, Polonia, Suedia, Slovenia, Slovacia, Regatul Unit.

[18] Malta, Ungaria și Cipru nu au prezentat rapoarte referitor la acest aspect.

Pe baza informațiilor furnizate de douăzeci și cinci de state membre[19], au fost eliberate 477 761 de certificate de competență profesională în cursul perioadei de raportare. Acest număr include certificatele acordate pe baza examinării prevăzute la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și prin recunoașterea experienței, ca urmare a unei exceptări specificate la articolul 9 din regulamentul respectiv.

Din numărul total al certificatelor acordate în UE în timpul perioadei de raportare cea mai mare parte revine Spaniei (388 218), urmată de Țările de Jos (25 597), România (20 960), Polonia (7 100) și Franța (6 616). În anexa III la prezentul raport sunt prezentate informații detaliate în acest sens.

4. Manageri de transport declarați inapți

În conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, atunci când un manager de transport își pierde buna reputație, autoritatea competentă ar trebui să declare managerul de transport ca fiind inapt să conducă activitatea de transport a unei întreprinderi.

În zece dintre statele membre care au depus rapoarte au fost emise declarații de inaptitudine: Austria (3), Belgia (5), Danemarca (82), Germania (5), Spania (17), Estonia (11), Finlanda (15), Italia (72), Suedia (49) și Regatul Unit (253). Datele furnizate de statele membre pot fi găsite în anexa II la prezentul raport.

5. Schimb de informații

Conform articolului 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, fiecare stat membru trebuie să păstreze un registru național al întreprinderilor de transport rutier care au fost autorizate pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier. Cerințele minime pentru înregistrarea datelor în aceste registre și normele comune privind interconectarea în cadrul registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) sunt definite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei[20]. Este de reținut faptul că aceste date se referă la buna reputație a întreprinderilor de transport, la încălcările grave comise și la datele privind licențele comunitare.

Crearea registrului ERRU a fost văzută ca o etapă următoare pentru a facilita cooperarea dintre autoritățile naționale în scopul întăririi pe mai departe a aplicării transfrontaliere a legislației europene în materie de transport rutier în conformitate cu articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Registrul ERRU ar trebui să simplifice aplicarea transfrontalieră a legislației, făcând-o mai eficientă din punct de vedere al costurilor, cu condiția ca toate statele membre să fie conectate și să utilizeze efectiv sistemul, făcând schimb de date de calitate conținute în bazele lor de date. Interconectarea registrelor naționale ar fi trebuit finalizată până la 31 decembrie 2012.

[19] Austria, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Estonia, Grecia, Spania, Finlanda, Franța, Croația, Ungaria, Irlanda, Italia, Lituania, Letonia, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Suedia, Slovenia și Slovacia.

[20] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei din 1 aprilie 2016 de stabilire a unor norme comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1213/2010; JO L 87, 2.4.2016, p. 4.

Toate registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier sunt în prezent interconectate, în ciuda întârzierilor semnificative înregistrate de unele state membre.

Mai multe state membre au remarcat că participarea la ERRU a avut ca rezultat o cooperare și un schimb de informații mai bune între statele membre și a îmbunătățit eficacitatea propriilor registre electronice naționale. S-a înregistrat un număr semnificativ de schimburi de informații în legătură cu încălcările grave și buna reputație în special în Belgia, Republica Cehă, Germania, Estonia, Croația, Italia, Letonia, Slovenia și Suedia. Majoritatea acestor schimburi se referă la solicitările de verificare privind buna reputație trimise și primite de la alte state membre. Este de menționat faptul că volumul schimburilor de informații a crescut foarte mult în comparație cu perioada de raportare anterioară[21]. Acest lucru pare să indice faptul că finalizarea interconectării registrelor electronice naționale încurajează o utilizare mai intensivă a ERRU și că, în general, statele membre dau o utilizare sporită platformei. Datele furnizate de statele membre pot fi consultate în anexa IV la prezentul raport.

IV. Concluzii

Prezentul raport oferă o prezentare generală a informațiilor transmise de statele membre în temeiul articolului 26 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 în legătură cu accesul la ocupația de operator de transport. Aceste informații acoperă aspectele enumerate la articolul 26 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, legate de punerea în aplicare de către statele membre a regulamentului menționat în perioada 1 ianuarie 2015-31 decembrie 2016.

Calitatea datelor transmise de statele membre și promptitudinea transmiterii acestora au variat foarte mult, fapt ce a afectat calitatea de ansamblu a prezentului raport. Având în vedere că lipsesc unele date referitoare la anumite aspecte ale regulamentului, prezentul raport nu a putut oferi o analiză completă a punerii în aplicare a dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1071/2009. Cu toate acestea, atât numărul de state membre care au transmis rapoarte, cât și profunzimea datelor raportate s-au îmbunătățit substanțial față de perioada anterioară de raportare.

Trebuie subliniat că sistemul de cooperare administrativă între statele membre a înregistrat progrese vizibile până la data întocmirii prezentului raport. Cu toate acestea, Comisia sprijină de asemenea dezvoltarea pe mai departe a acestui sistem, fapt care ar consolida punerea în aplicare consecventă și eficace a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 în toate statele membre ale UE.

Comisia reamintește statelor membre că au obligația de a furniza un raport complet care să conțină toate elementele datelor enumerate la articolul 26 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 în termenul solicitat, pentru a permite elaborarea unui raport complet și pentru a evita procedurile de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Comisia încurajează, de asemenea, statele membre să utilizeze formularul de raportare standard, pentru a asigura coerența rapoartelor naționale prezentate.

[21] În ciuda faptului că mai multe state membre nu au raportat cu privire la schimburile de informații în perioada de raportare anterioară, creșterea dintre cele două perioade de raportare este considerabilă.