JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

ABUZUL DE POZITIE DOMINANTA IN UNIUNEA EUROPEANA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

“O întreprindere care deține o cotă importantă dintr-o anumită piață poate îngrădi concurența pe acea piață. O poziție dominantă este considerată comportament anticoncurențial atunci când întreprinderea se foloseşte de poziția sa în mod **abuziv** pentru a elimina concurența”

Caracteristicile parcticilor abuzive sunt:

- impunerea unor preţuri nejustificat de mari
- câştigarea de noi clienţi prin practicarea unor preţuri menţinute artificial la un nivel scăzut, în dezavantajul firmelor concurente de dimensiuni mai mici
- împiedicarea accesului pe piaţă a firmelor concurente, obligând consumatorii să cumpere un produs asociat, în mod artificial, cu un alt prods mai popular şi mai cerut
- refuzul de a trata cu anumiţi clienţi sau practicarea unor reduceri speciale pentru clienţii care au drept furnizor unic sau principal întreprinderea aflată în poziţie dominantă
- condiţionarea vânzării unui anumit produs de vânzarea altuia

Studiu de caz :
Abuz de poziție dominantă în cazul CFR Marfă

- Transportul feroviar a fost întotdeauna un stimul pentru dezvoltarea economică a unei regiuni, dar şi un barometru al volumului de mărfuri şi al numărului de persoane care se deplasează între diferite puncte.

- Principalul operator de transport feroviar de marfă din România este Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă”.Această companie a fost inființată la 01.10.1998, după reorganizarea prin divizare a Societății Naționale de Căi Ferate Române şi are statut de societate comercială pe acțiuni.

Societatea Naţională a Căilor Ferate Române SNCFR , a fost reorganizată prin divizare în 5 societăţi independente din punct de vedere legal, nou create (”Societăţi succesoare”) naţionale şi societăţi comerciale, după cum urmează:

- ***Compania Națională de Căi Ferate*** - “CFR” (CNCFR)
- ***Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă SA***
- ***Societatea Națională de Transport Feroviar de Călatori SA***
- ***Societatea de Administrare Active Feroviare (SAAF)***
- ***Societatea de Servicii de Management Feroviar (SMF)***

- În urma reorganizării Societăţii Naţionale a Căilor Ferate Române „SNCFR” de la 1 octombrie 1998 a fost permis accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară publică a tuturor operatorilor feroviari licenţiaţi, fapt ce a dus la înfiinţarea de operatori feroviari cu capital privat.

- În prezent, în Romania operează 26 de operatori feroviari licentiati in transportul feroviar de marfuri, iar CFR Marfa, operatorul national de transport, acoperă 69% din piata. Cota de 31% din piaţă neocupată de CFR Marfa este împartita de 25 de transportatori privaţi. Dintre aceştia primele locuri sunt ocupate de **Grup Feroviar Roman (GFR), Servtrans Invest**, parte a grupului IRS, **Unifertrans şi Transferoviar Grup Cluj Napoca.**

Analiza poziției pe piață a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă SA

- Obiectul investigaţiei constă în verificarea posibilelor practici anticoncurenţiale exercitate de CFR Marfă în relaţia cu operatorii de transport feroviar cu capital privat, la prestarea unor servicii din domeniul său de activitate, altele decât transportul feroviar, care au ca obiect sau pot avea ca efect înlaturarea concurenţilor de pe piaţa transportului feroviar de marfă.

- Din punct de vedere al caracteristicilor şi utilizarii date, serviciile oferite de CFR Marfă şi CFR Călatori erau similare. Din punct de vedere al nivelului tarifelor practicate cu operatorii feroviari privați, CFR Călatori practica tarife de cca. 5 până la 20 de ori mai mici decat tarifele practicate de CFR Marfă.
- Atâta timp cât depourile existente au fost în folosința ambilor operatori feroviari cu capital de stat, piața relevantă a produsului era o ***piață de tip duopol,*** beneficiarii având posibilitatea să opteze fie pentru serviciile oferite de CFR Marfă, fie pentru serviciile oferite de CFR Călatori, însa la tarife mult mai mici în cazul CFR Călatori.

- Astfel dupa emiterea Ordinului MLPTL(Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintelor) prin decizia de trecere a depourilor în patrimoniul fie al CFR Marfă, fie al CFR Călatori, piaţa a căpătat caracteristica unei pieţe de monopol, întrucat în staţiile cap de secţie exista un singur depou.Din *poziţia de monopol* deţinută în depourile care le-au fost transferate prin ordinul Ministrului Transporturilor *rezultă poziţia dominantă a CFR Marfă* si CFR Călatori în spaţiile respective*, poziţie de care CFR Marfă a abuzat* şi a recurs la fapte anticoncurenţiale.

Argumente care susțin abuzul de poziție dominantă practicat de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă SA

- *Diferențierea şi majorarea tarifelor aplicate de CFR Marfă pentru prestațiile sale, în funcție de beneficiarii serviciilor*

- *Refuzul de a trata cu anumiți beneficiari şi de a mai incheia contracte de prestări servicii cu aceştia*

Constatarea şi sancționarea abuzului de poziție dominantă

- Ca urmare a celor prezentate s-a constatat că CFR Marfa a încalcat prevederile art.6 lit.a) si c) din Legea concurentei nr.21/1996, republicată, prin faptul că a abuzat de poziţia dominantă deţinută pe piaţa şi a recurs la fapte anticoncurenţiale constând în :

⇒ refuzul de a trata şi a încheia contracte de prestari servicii cu anumiţi beneficiari ai săi, respectiv cu operatorii de transport feroviar cu capital privat

⇒ aplicarea, faţă de operatorii privaţi, a unor condiţii inegale la prestaţii echivalente, respectiv aplicarea fată de aceştia a unor tarife diferenţiate faţă de cele aplicate pentru aceleasi servicii agentilor economici desprinsi din fosta SNCFR. În felul acesta operatorii feroviari privaţi au fost pusi într-o poziţie dezavantajoasă pe piaţa de transport de marfă pe calea ferată.

Sancțiune:

- Pentru aceste fapte Societatea Naţională de Transport Feroviar de Marfă SA a fost sancţionată de Consiliul Concurenţei cu amendă în valoare de **26.987.010 lei**, reprezentând **2% din cifra sa de afaceri** pe anul in care s-a constatat fapta, respectiv anul 2006!

Bibliografie:

- www.cfrmarfa.ro
- http://eur-lex.europa.eu.
- **www.competitions.ro**- *Revista competitions reviw*
- **www.competition.ro**-*Decizii ale Consiliului Concurenței*

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

EXCEPTII DE LA PRINCIPIUL LIBERTATII DE CIRCULATIE A MARFURILOR

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Libera circulație a mărfurilor

(Articolele 26 și 28-37 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene)

- Prima dintre cele patru libertăți fundamentale ale pieței interne
- Este un regim in cadrul căruia mărfurile nu întâmpina la frontiere nici un obstacol stabilit de statele membre, indiferent daca sunt importate sau exportate intre tarile din Comunitate
- Este garantată prin eliminarea taxelor vamale și a restricțiilor cantitative, precum și prin interzicerea măsurilor care au un efect echivalent

Obiective

- Libera circulație a mărfurilor provenite din statele membre și a mărfurilor care provin din țări terțe și se află în liberă circulație în statele membre constituie unul dintre principiile fundamentale ale tratatului (articolul 28 din TFUE).
- Inițial, libera circulație a mărfurilor a implicat desființarea taxelor vamale, a restricțiilor cantitative asupra schimburilor comerciale și a măsurilor echivalente și stabilirea unui tarif exterior comun pentru Comunitate.
- Mai târziu, accentul a fost pus pe eliminarea tuturor obstacolelor rămase în calea liberei circulații a mărfurilor în scopul creării pieței interne – **o zonă fără frontiere interne** în interiorul căreia mărfurile să poată circula la fel de liber ca pe o piață națională.

Lista exhaustivă a excepțiilor
(Articolul 36 din TFUE)

- **Ordine publică**

Securitatea publică a fost motivul care a stat la baza unei legi irlandeze prin care s-a prevăzut obligația importatorilor irlandezi de produse petroliere de a se aproviziona parțial, în concret 35% de la o rafinărie situată pe teritoriul național

- **Protecție a sănătății și a vieții a animalelor**

Protecția sănătății animalelor, exemplu fiind o lege germană care, în ipoteza achiziționării produselor furajere din import impunea obligația de obținere a unei autorizații veterinare eliberate de autoritatea competentă;

Excepții de la principiul liberei circulații a mărfurilor.

(Articolul 36 din TFUE)

- Permit statelor membre să ia măsuri cu un efect echivalent celui al restricțiilor cantitative atunci când acestea se justifică prin considerente generale.

Lista exhaustivă a excepțiilor

(Articolul 36 din TFUE)

- **Motive de morală publică**

Interzicerea importului de materiale pornografice printr-o lege britanică. A fost apreciată ca fiind aplicată din perspectiva motivului de morală publică;

- **Protecție a sănătății și a vieții persoanelor**

Protecția vieții și sănătății persoanelor a stat la baza legii olandeze prin care s-a instituit obligația înregistrării obligatorii a oricărui medicament ce urmează a fi comercializat pe teritoriul Olandei, indiferent dacă provine din import sau este produs autohton.

Legea britanică prin care s-a dispus interdicția medicilor farmaciști de a înlocui un medicament cu un altul, cu efect similar.

O lege franceză a dispus comercializarea anumitor produse (lentile de contact) a fost în mod exclusiv recunoscută doar în anumite categorii profesionale, și anume în domeniul opticii;

Lista exhaustivă a excepțiilor
(Articolul 36 din TFUE)

- **<u>Protecție a proprietății industriale și comerciale</u>**

În cazul acestei excepții, măsurile trebuie să fie justificate de protecția obiectului specific al dreptului de proprietate intelectuală sau industrială respectivă.

Astfel, pentru titularul unui brevet, obiectul specific al dreptului constă în prerogativa exclusivă de a utiliza invenția în vederea fabricării și a primei puneri în circulație a produselor industriale, precum și de a se opune contrafacerii.

Lista exhaustivă a excepțiilor
(Articolul 36 din TFUE)

- **Protejare a unor bunuri de patrimoniu național cu valoare artistică, istorică sau arheologică;**

Protecția unor bunuri din patrimoniul național cu valoare artistică, istorică sau arheologică a stat la baza legilor care conțineau interdicția la export a obiectelor de artă și a celor cu valoare istorică, de interese național;

- **Conservare a plantelor**

Protectia plantelor de riscurile datorate parazitilor, bolilor, organismelor purtatoare de boli sau organismelor patogene prin eliminarea sau limitarea, pe teritoriul Statelor membre, a pagubelor produse ca urmare a intrarii, depozitarii sau raspandirii parazitilor.

Notă!

Interdicțiile sau restricțiile nu trebuie să constituie un mijloc de discriminare arbitrară și nici o restricție disimulată în comerțul dintre statele membre.

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERA CIRCULATIE A PERSOANELOR IN SPATIUL UNIUNII EUROPENE STUDIU DE CAZ

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Prezentare generala

- Conform Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene, orice bun apreciabil in bani transportat peste o frontiera, in scopul unor tranzactii comerciale poarta denumirea de „marfa”. Libera circulatie a serviciilor si a persoanelor poate implica circulatia marfurilor.
- Libera circulatie a marfurilor constituie unul dintre elementele fundamentale ale Comunitatii Europene. Scopul dispozitiilor ce instituie aceste libertati este de a crea intre statele membre o piata unica, libera de orice restrictii interne asupra comertului, prezentand o pozitie comerciala unica in relatiile cu state terte.
- Libera circulatie a marfurilor-LCM- este un regim in cadrul caruia marfurile nu intampina la frontiere niciun obstacol stabilit de statele membre, indiferent daca sunt importate sau exportate intre tarile din UE.
- Asigurarea LCM intre statele membre implica inlaturarea obstacolelor pecuniare cat si suprimarea obstacolelor ce nu au caracter pecuniar.

- Unele obstacole afecteaza direct circulatia marfurilor intre state – taxele vamale – altele aduc atingere in mod indirect principiului LCM – taxele cu efect echivalent sau masurile cu efect echivalent restrictiilor cantitative.
- Potrivit art. 23 par. 1 din Tratatul C.E., Comunitatea este fondata pe o uniune vamala care cuprinde ansamblul schimburilor de marfuri si care implica interzicerea, intre statele membre, a taxelor vamale de import si de export si a oricaror taxe cu efect echivalent, precum si adoptarea unui tarif vamal comun in relatiile lor cu tarile terte.
- Alaturi de suprimarea taxelor vamale si a taxelor cu efect echivalent si de instituire a tarifului vamal comun, realizarea pietei unice a presupus insa si interzicerea, intre statele membre, a restrictiilor cantitative si a masurilor cu efect echivalent.

- Libera circulație a mărfurilor se aplică tuturor produselor originare din statele membre și tuturor produselor din terțe țări cu drept de liberă circulație în spațiul comunitar.
- Potrivit art. 29 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, se consideră că se află în liberă circulație într-un stat membru mărfurile provenind din statele terțe din care au fost importate cu îndeplinirea formalităților și încasarea taxelor de import, respectiv, taxe vamale și taxe cu efect echivalent exigibile și care nu au beneficiat de o restituire totală sau parțială a acestor taxe și impuneri.
- Libera circulație a mărfurilor se aplică:

- produselor originare din statele membre;
- produselor care provin din țări terțe si care se

află în liberă circulație în statele membre.

- Produsele din țări terțe sunt considerate a fi în liberă circulație în statele membre, dacă pentru acestea:

- au fost îndeplinite formalitățile de import;

- au fost percepute în statul membru taxele vamale şi taxele cu efect echivalent, exigibile;

- nu au beneficiat de o restituire totală sau parțială a acestor taxe şi impuneri.

- Comisia Europeană, în executarea atribuțiilor de asigurare a liberei circulații a mărfurilor are în vedere:

- necesitatea promovării schimburilor comerciale în interiorul Uniunii, precum şi cu statele terțe;

- evoluția condițiilor de concurență în scopul creşterii competitivității întreprinderilor;

- satisfacerea necesităților de materii prime şi semifinite ale Uniunii fără denaturarea condițiilor de concurență la produsele finite;

- evitarea perturbărilor vieții economice, dezvoltarea rațională a producției şi creşterea consumului în Uniune.

A. Interzicerea taxelor vamale de import si de export intre statele membre

- sediul principal este art. 23 parg. 1 din TCE; conform acestuia, uniunea vamala este acel ansamblu al schimburilor de marfuri care presupune interdictia care opereaza intre statele member cu privire la taxele vamale de import si de export si referitoare la oricare alte taxe avand efect echivalent la care se adauga adoptarea unui tarif vamal comun in relatiile dintre statele membre cu statele terte;

- **a) domeniul de aplicare in spatiu**

- art 3 CVC – libera circulatie a marfurilor se realizeaza in cadrul limitelor geografice in care statele membre isi exercita suveranitatea, dar si intr-o serie de alte teritorii (I-le Feroe, I-la Hegoland, teritoriul Businge, comunele Livigno si Campione d'Italia, Ceuta si Melilla);

- teritoriile statelor membre cu care Comunitatea a incheiat acorduri comerciale sau de asociere nu apartin teritoriului vamal, pentru ca intre aceste parti continua sa existe o serie de obstacole tarifare si netarifare;

- **b) domeniul material**

- art. 23 din TCE – uniunea vamala cuprinde ansamblul schimburilor de marfuri;

- libertatea schimburilor intracomunitare priveste toate sectoarele economiei unui stat;

- art. 23 se aplica deopotriva marfurilor comunitare dar si marfurilor care se afla in libera practica;

- marfa este acel bun transportat peste o frontiera in scopul realizarii unor tranzactii comerciale;

- sunt considerate marfuri:

- bunurile destinate consumului;

- medicamentele;

- electricitatea;

- deseurile care nu au valoare comerciala,

generand anumite costuri pentru intreprinderi;

- materialele si suporturile de sunet care sunt folosite

in domeniul audiovizualului

- piesele din metal pretios devin marfuri in momentul in care nu mai au curs legal in statul membru

- **c) domeniul de aplicare temporal**

- uniunea vamala s-a realizat la 1 iulie 1968, cu 18 luni inainte de termenul stabilit prin TCE (1 ianuarie 1970);

B. Interzicerea taxelor cu efect echivalent taxelor vamale de import si de export intre statele membre

- sediul materiei: art. 23 parg. 1, art. 25 si art. 90 din TCE;
- taxele cu caracter fiscal = sunt instituite cu privire la marfurile importante, in absenta unor bunuri indigene similare ori comparabile, pentru a procura venituri autoritatilor publice;
- taxa cu efect echivalent = orice taxe pecuniare, indiferent de marimea, denumirea sau modul lor de aplicare, care sunt impuse unilateral asupra marfurilor nationale ori straine pentru ca ele trec o frontiera si care nu sunt taxe vamale in sens strict;
- Caracteristicile taxelor cu efect echivalent:

- sunt taxe pecuniare;

- nu este relevant cuantumul, denumirea sau modul de aplicare a taxei;

- sunt impuse in mod unilateral de catre un stat membru, de catre o autoritate publica sau ca efect al unei conventii incheiate intre particulari; nu sunt considerate taxe cu efect echivalent acele taxe percepute cu prilejul controalelor sanitare stabilite de catre comunitate sau stabilite printr-un tratat international aplicat de catre toate statele membre sub conditia ca marimea acestor taxe sa nu depaseasca costul real al controalelor efectuate;

- sunt solicitate pentru marfurile care trec o frontiera; nu prezinta insemnatate cine este beneficiarul taxei (statul sau o alta persoana juridica), nici scopul in care taxa a fost constituita;

- NU sunt considerate taxe cu efect echivalent: taxele interne, taxele incasate pentru servicii prestate agentilor economici si taxele solicitate in temeiul unor prevederi legale comunitare;

- taxele interne –pentru produsele similare (acele produse care prezinta fata de consumator proprietati apropiate sau care sunt de natura sa raspunda acelorasi necesitati) legislatia comunitara nu interzice statelor membre sa impoziteze mai sever marfurile indigene in comparatie cu cele importate, deoarece aceste deosebiri se explica prin specificul legislatiilor nationale in materii care nu sunt armonizate la nivelul comunitatii.

- taxele incasate pentru servicii prestate agentilor economici – pentru ca o taxa sa fie astfel calificata, trebuie indeplinite mai multe conditii:

  - serviciul prestat trebuie sa genereze un avantaj real agentului economic;
  - avantajul general procurat agentului economic sa beneficieze numai acestuia,
  - cuantumul taxei trebuie sa fie proportional cu serviciul prestat

- taxele solicitate in temeiul legislatiei comunitare – in situatia in care taxele percepute sunt aferente unor controale care trebuie realizate pentru indeplinirea unor obligatii stabilite prin legislatia comunitara, se apreciaza ca aceste taxe au caracter licit; cuantumul unor astfel de taxe nu trebuie sa depaseasca insa costul real al controalelor efectuate; ex: taxele pentru controalele veterinare si fitosanitare;

C. Recuperarea taxelor vamale si a taxelor cu efect echivalent

- - in situatia in care au fost percepute taxe vamale sau taxe cu efect echivalent, cu incalcarea legislatiei comunitare, consecintele se produc atat in plan normativ cat si in plan fiscal;
- - in plan normativ, fie statul renunta in intregime ori partial la masura instituita, fie statul va extinde avantajele fiscale acordate produselor indigene la marfurile importate;
- - in plan fiscal, statul trebuie sa restituie sumele incasate, pentru ca recuperarea taxelor vamale si a taxelor cu efect echivalent se justifica din motive care tin de dispozitiile legislatiei comunitare care interzic autoritatilor nationale competente aplicarea unor dispozitii contrare stipulatiilor TCE;
- - procedura recuperarii taxelor incasate in mod ilicit se stabileste de catre statele membre; fiecare stat membru desemneaza organele jurisdictionale competente in acest sens si adopta normele procedurale aplicabile;

E. Exceptii de la principiul liberei circulatii a marfurilor

- - sediul materiei: art. 30 TCE; jurisprudenta => exceptii legislative/ exceptii jurisprudentiale
- 1. Exceptiile legislative de la principiul liberei circulatii a marfurilor

- constau in situatii care pot determina restrictii la import/export; acestea sunt motive de:

- morala publica;

- ordine publica;

- securitate publica;

- protectia sanatatii si a vietii persoanelor si a animalelor sau de conservare a plantelor;

- protejarea unor bunuri de patrimoniu national cu valoare artistica, istorica sau arheologica;

- protectia proprietatii industriale si comerciale;

- 2. Exceptiile jurisprudentiale

- sunt obstacole rezultate din deosebirile existente intre legislatiile nationale privind comercializarea produselor luate in considerare; acestea trebuie sa fie acceptate in masura in care pot fi apreciate ca necesare in scopul satisfacerii cerintelor imperative ce tin de urmatoare aspecte:

  - eficacitatea controalelor financiare;

  - protectia sanatatii publice;

  - corectitudinea tranzactiilor comerciale;

  - protectia consumatorilor;

- Curtea a mai identificat si alte exceptii cum ar fi: cele care tin de industria productiei cinematografice, protectia creatiei si a diversitatii culturale in domeniul cartii; protectia mediului; protectia retelei publice de comunicatii; protectia libertatii de expresie si a pluralismului in domeniul presei;

- Conditiile in care pot fi invocate exceptiile:

- sa nu existe o directiva de armonizare a legislatiilor statelor membre care sa aiba acelasi scop cu masura care a fost adoptata;

- sa nu se instituie o discriminare intre bunurile importate sau exportate si bunurile indigene care fac obiectul comercializarii pe piata nationala a unui stat membru;

- masura adoptata sa fie necesara pentru indeplinirea obiectivului urmarit;

- masura adoptata sa fie proportionala cu obiectivul avut in vedere;

- Conditiile generale pot fi exprimate astfel:

- exceptiile nu trebuie sa fie un mijloc de discriminare arbitrara
- sa nu fie o restrictie disimulata;

F. Clauze de salvgradare

- Clauzele de salvgradare permit in unele situatii deosebite unele derogari de la prevederile tratatului:

- in cazul in care, dupa ce Consiliul sau Comisia a adoptat o masura de armonizare, un stat membru considera ca este necesar sa mentina unele dispozitii legale interne justificate de interese esentiale ori din considerente care tin de protectia mediului inconjurator sau celui de lucru; in aceasta situatie, statul membru va comunica dispozitiile nationale Comisiei, mentionand motivele mentinerii dispozitiei respective;

- daca, dupa adoptarea de catre Comisie sau Consiliu a unei masuri de armonizare, un stat membru apreciaza ca este necesar sa introduca dispozitii nationale, intemeiate pe noi probe stiintifice, privitoare la protectia mediului natural sau a mediului de lucru; statul este obligat sa notifice Comisia, precizand motivele adoptarii acestor dispozitii;

- niciun stat membru nu e obligat sa transmita informatii a caror dezvaluire este considerata de catre acel stat membru ca fiind contrara intereselor esentiale ale securitatii sale nationale;

- orice stat membru poate sa adopte masurile pe care le considera necesare pentru protectia intereselor sale esentiale de securitate si care privesc productia sau comertul cu arme, munitii si materiale de razboi;

- statele membre se consulta pentru a adopta in comun acele dispozitii necesare pentru a evita o situatie in care functionarea pietei comune sa fie afectata in cazul unor tulburari interne grave care aduc atingere ordinii publice, cum ar fi in caz de razboi sau tensiune internationala grava, ori pentru a-si indeplini angajamentele asumate in scopul mentinerii pacii si securitatii internationale;

Studiu de caz: Cauza Budweiser Budvar vs Ammersin

- In cazul braseriei Budweiser Budvar, cu sediul în localitatea cehă Budweis, produce şi exportă în Austria bere cu marca „ Budweiser Budvar”. Societatea Ammersin, cu sediul în Austria comercializa berea cu marca „American Bud”, produsă de o societate cu sediul în St. Louis, SUA.
- Între Austria şi fosta Republică Cehoslovacia s-a încheiat în 1976 **un tratat de protejare a indicațiilor geografice** de origine pentru produsele alimentare regionale ale celor două părți. În anexa care enumeră indicațiile geografice a căror protecție este asigurată de părți este menționată şi **marca „Bud”.**
- Având ca bază legală acest tratat, braseria Budweiser Budvar a solicitat instanței austriece interzicerea comercializării pe acest teritoriu de către societatea Ammersin a berii cu macra „American Bud”.

- Judecătorul austriac a introdus un recurs prejudicial în fața instanței de la Luxemburg, pentru a stabili în ce măsură sunt conforme legislației comunitare şi pot fi aplicate în speță dispozițiile unui tratat bilateral, care acordă protecție unei indicații geografice chiar dacă nu există pericolul inducerii în eroare a consumatorilor), recurs prealabil, 18 noiembrie 2003, curtea a trebuit să se pronunțe în sensul că dispozițiile Regulamentului 2081/92 nu se opun aplicării unui tratat bilateral care protejează o indicație geografică simplă şi indirectă (nu există legătură directă între o calitate a produsului şi originea sa geografică, ci are doar rolul să informeze consumatorul că produsul provine dintr-o anumită regiune sau dintr-un anumit stat).
- În schimb, dispozițiile tratatului amintit **pot** constitui un **obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor** care sunt legal comercializate pe teritoriul unui stat membru, contravenind astfel articolului 28 TCE care interzice orice restricții la importul mărfurilor.

- După ce stabileşte aplicarea de principiu a articolului 28 în speță, Curtea verifică în ce măsură o asemenea restricție la import poate fi justificată de excepțiile prevăzute la articolul 30 TCE. Instanța constată că aplicarea dispozițiilor tratatului bilateral în speță are ca obiectiv asigurarea unei concurențe loiale, înscriindu-se în „protecția proprietății industriale şi comerciale" din cadrul articolului 30 TCE.
- Prin urmare, dacă judecătorul național stabileşte, în urma cercetărilor efectuate, că denumirea „Bud" desemnează o regiune de pe teritoriul Cehiei, iar această denumire trebuie protejată în conformitate cu regimul proprietății industriale şi comerciale, dreptul comunitar nu se opune extinderii protecției denumirii respective pe teritoriul Austriei, în conformitate cu prevederile tratatului bilateral încheiat între cele două state.
- În ceea ce priveşte tratatul bilateral invocat de Cehia, poziția Curții merge în sensul **recunoaşterii opozabilității drepturilor şi obligațiilor rezultând din acest act, fiind vorba de un tratat încheiat de un stat membru**(Austria) înainte de aderarea la Uniune, aplicându-se deci dispozițiile art. 307 al. 1 TCE
- În acest context, Curtea reaminteşte că, potrivit art. 307 TCE, chiar dacă obligațiile rezultând din tratatul încheiat de un stat membru înainte de aderarea la Uniunea Europeană ar fi incompatibile cu legislația comunitară, **până la eliminarea incompatibilităților, judecătorul național poate să aplice dispozițiile tratatului bilateral**.

Concluzii

- Astfel de tratate, prin prevederile lor pot constitui un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor, contravenind liberei circulații a mărfurilor asigurată prin interzicerea restricțiilor cantitative la import şi export şi a măsurilor cu efect echivalent (art. 28 TCE).
- Judecătorul național trebuie să decidă dacă tratatul mai este în vigoare în urma schimbărilor intervenite în situația unor părți.

Cauza Italia vs Comisia Europeana

- În Italia, decretul legislativ nr. 285 din 30 aprilie 1992, care constituie codul rutier italian, prevede că numai automobilele, troleibuzele şi tractoarele automobile pot să tracteze remorcă.
- În urma unei plângeri a unui particular la Comisie, aceasta în urma unei anchete neoficiale, a adresat Italiei o scrisoare de punere în întârziere, în care susținea că interdicția impusă motocicletelor de a tracta o remorcă constituie o încălcare a obligațiilor care reies din art. 28 CE.

- Comisia a propus, printre altele să se aplice cele două categorii de dispoziții care reglementează utilizarea unui produs:

- cele care subordonează utilizarea unui produs respectării anumitor condiții proprii acestuia sau care limitează această utilizare în spațiu sau în timp;

- cele care prevăd interdicțiile absolute sau aproape absolute de utilizare a produsului respectiv.

În soluția pronunțată, Curtea reamintește că potrivit unei jurisprudențe constante, orice reglementare comercială a statelor membre, susceptibilă să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar trebuie considerată ca o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative în sensul articolului 28 CE.

- Din jurisprudența constantă a Curții, rezultă că art. 28 din CE reflectă obligația de respectare a principiilor nediscriminării şi recunoaşterii reciproce a produselor fabricate şi comercializate în mod legal în alte state membre, precum şi pe cea de asigurare a unui acces liber pe pieţele naționale pentru produsele comunitare .
- Prin urmare, interdicția prevăzută de art. 56 din Codul rutier constituie, potrivit Comisiei, un obstacol în sensul art. 28 TCE şi nu ar putea fi considerată compatibilă cu Tratatul CE decât dacă ar fi justificată în conformitate cu articolul 30 TCE sau printr-un motiv imperativ de interes general iar Italia nu a invocat nici o justificare, nici un motiv imperativ de interes general în timpul procedurii precontencioase.
- Dimpotrivă, Italia a admis existența interdicției respective şi a obstacolului în calea importurilor care rezultă din aceasta şi s-a angajat să o elimine.

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE CIRCULATIE A CAPITALURILOR IN UNIUNEA EUROPEANA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

În prezent libera circulatie a capitalurilor este reglementata în articolele 63-66 din TFUE. Dispozițiile inițiale erau cuprinse în articolele 67-73 CEE.

Articolul 67 alin. (1) CEE impunea o obligație de eliminare treptată a restricțiilor asupra circulației capitalurilor pe perioada de tranziție, aceasta era limitată la nivelul necesar pentru a asigura funcționarea adecvată a pieței comune.

Odată cu Tratatul de la Maastricht au fost înlăturate toate restricțiile privind plățile și circulația capitalurilor, atât între statele membre, cât și între statele membre și țările terțe. Principiul este direct aplicabil, aceasta însemnând că nu se impune adoptarea unor reglementări suplimentare la nivel național sau la nivelul UE.

Primele măsuri luate de Comunitate au avut un domeniu de aplicare limitat. Tratatul de la Roma impunea eliminarea restricțiilor doar în măsura în care acest lucru era necesar pentru funcționarea pieței comune. Prima directivă privind capitalul, din 1960, modificată în 1962, a eliminat restricțiile privind anumite tipuri de fluxuri de capital comercial și privat, cum ar fi achizițiile imobiliare, împrumuturile pe termen scurt sau mediu pentru tranzacțiile comerciale și achiziționarea de valori mobiliare tranzacționate la bursă. Anumite state membre au mers mai departe, decizând să introducă măsuri naționale unilaterale, eliminând practic toate restrietiile privind circulația capitalurilor (de exemplu Germania, Regatul Unit și țările Benelux). A urmat o a doua directive privind fluxurile internaționale de capital în 1972.

Într-o a doua etapă, Tratatul de la Maastricht, intrat în vigoare în 1994, a introdus libera circulație a capitalurilor ca o libertate consacrată prin tratat. În prezent, articolul 63 din TFUE interzice orice restricții privind plățile și circulația capitalurilor între statele membre, precum și între statele membre și țările terțe. Curții de Justiție a Uniunii Europene îi revine sarcina de a interpreta dispozițiile referitoare la libera circulație a capitalurilor, existând o jurisprudență amplă în acest domeniu. În cazurile în care statele membre restricționează nejustificat libera circulație a capitalurilor, se aplică procedura obișnuită de constatare a neîndeplinirii obligațiilor prevăzută la articolele 258-260 din TFUE.

În ciuda progreselor realizate în liberalizarea fluxurilor de capital în UE, piețele de capital au rămas, în mare măsură, fragmentate. Pe baza Planului de investiții pentru Europa, Comisia a lansat o inițiativă-pilot în septembrie 2015: Uniunea piețelor de capital. Aceasta include o serie de măsuri menite să creeze, până în 2019, o piață unică pentru capital cu adevărat integrată. O evaluare intermediară a Planului de acțiune privind uniunea piețelor de capital a fost publicată în iunie 2017. În plus, Comisia și statele membre conlucrează la eliminarea obstacolelor din calea investițiilor transfrontaliere care intră sub incidența competențelor naționale. Grupul de experți privind obstacolele în calea liberei circulații a capitalurilor a fost instituit pentru a examina această chestiune. În martie

2017, pe baza activității grupului de experți, Comisia a publicat un raport în care prezintă situația în statele membre.

Exceptiile de la libera circulație a capitalurilor

- Articolul 65 alin. (1) lit. a) se referă la impozitare şi constituie una dintre principalele excepții de la art. 63. Acesta prevede că dispozițiile art. 63 nu aduc atingere dreptului statelor membre de a aplica dispozițiile incidente ale legislației fiscale care stabilesc o distincție între contribuabilii care nu se gasesc în aceeaşi situație în ceea ce privește reşedința lor sau locul unde capitalurile au fost investite.
- Articolul 65 alin. (1) lit. b) prevede ca dispozitiile art. 63 nu aduc atingere dreptului statelor membre de a adopta toate masurile necesare pentru a combate inealcarea actelor lor cu putere de lege si a normelor lor administrative, in special in domeniul fiscal sau al supravegherii prudentiale a institutiilor financiare, de a stabili proceduri de decalare a circulatiei capitalurilor in scopul informarii administrative sau statistice ori de a adopta masuri justificate de motive de ordine publica sau siguranta publica.

Acțiune penală împotriva Lucas Emilio Sanz de Lera şi alții

Actualului art. 63 i s-a recunoscut efectul direct în cauza Sanz de Lera. În speță, domnul Sanz de Lera, resortisant spaniol cu reşedința în Spania, a fost reținut în Franța, la 27 octombrie 1993, în timp ce se îndrepta, la volanul maşinii sale, spre Geneva (Elveția). Deşi acesta a afirmat că nu are nimic de declarat, ofițerii francezi i-au percheziționat vehiculul, în care au descoperit 19 600 000 PTA în bancnote. În cauza C-165/94, domnul Díaz Jiménez, resortisant spaniol cu reşedința în Marea Britanie, se afla, la 28 octombrie 1993, pe aeroportul Barajas din Madrid, unde trebuia să se îmbarce la bordul unui avion cu destinația Zürich (Elveția), cu escală la Londra. În timpul unui control de securitate la terminalul de zboruri internaționale, a fost găsită, în bagajul de mână al acestuia, o sumă de 30 250 000 PTA în bancnote. În cele din urmă, în cauza C-250/94, doamna Kapanoglu, de naționalitate turcă, cu reşedința în Spania, a fost arestată, la 10 mai 1993, pe aeroportul Barajas din Madrid de către ofițeri ai poliției, în timp ce se îmbarca pentru zborul spre Istanbul (Turcia), fiind în posesia unei sume de 11 998 000 PTA în bancnote.

Având în vedere că autorităților spaniole nu li s-a solicitat nicio autorizație pentru exportarea acestor sume, a fost inițiată o procedură penală în fața instanțelor penale spaniole împotriva celor trei acuzați.

Curtea a decis faptul ca Articolele 73 B alineatul (1) şi 73 D alineatul (1) litera (b) din Tratatul CE se opun unei reglementări naționale care subordonează, în general, exporturile de monede, bancnote sau cecuri la purtător unei autorizații prealabile, dar, în schimb, nu se opun ca o

astfel de operaţiune să fie subordonată unei declaraţii prealabile. O astfel de reglementare nu intră sub incidenţa articolului 73 C alineatul (1) din tratat.

Curtea a statuat ca actualul articol 63 prevedea o interdicţie clara si necondiţionată, pentru care nu era necesară nicio masura de implementare. Faptul ca ramanea la discreţia statelor membre să intreprindă toate masurile necesare pentru a preveni încalcarea actelor cu putere de lege şi actelor administrative naţionale cuprinse în cadrul art. 65 alin (1) lit b) TFUE nu impiedica art 63 să aibă efect direct, întrucat exercitarea unei astfel de puteri de apreciere era supusa controlului judicar.

Staatssecretaris van Financiën împotriva B.G.M. Verkooijen

În 1991, domnul Verkooijen avea reşedinţa în Ţările de Jos şi exercita pe teritoriul respectiv o activitate salariată în cadrul societăţii de distribuţie de produse petroliere, Fina Nederland BV, controlată indirect de societatea pe acţiuni Petrofina NV stabilită în Belgia şi cotată la bursă.

În cadrul unui plan de economii al întreprinderii, deschis tuturor angajaţilor grupului, domnul Verkooijen a achiziţionat acţiuni la Petrofina. În 1991, aceste acţiuni au dat naştere distribuţiei unui dividend cu o valoare, după conversia în florini olandezi, de aproximativ 2 337 NGL, care a făcut obiectul unei taxe reţinute la sursă de 25% în Belgia. În declaraţia sa de impozit olandez pe venit pentru anul 1991, domnul Verkooijen a inclus acest dividend în venitul său impozabil. În cadrul impozitării venitului domnului Verkooijen, inspectorul fiscal nu a aplicat scutirea pentru dividende, considerând că domnul Verkooijen nu avea dreptul la această scutire deoarece dividendele pe care le primise de la Petrofina nu fuseseră supuse impozitului olandez pe dividende. Avizul prin care domnul Verkooijen a fost informat cu privire la obligaţia de a plăti impozitul pe venit şi contribuţia la Regimul General de Asigurare Socială, pentru anul 1991, menţiona, prin urmare, un venit impozabil de 166 697 NLG, incluzând întregul dividend care îi fusese plătit de Petrofina.

În speţă, domnului Verkooijen, resortisant olandez, i s-a refuzat beneficiul unei scutiri de impozitul pe venit pentru dividendele din acţiunile primite de la o societate stabilită într-un stat membru, altul decât Regatul Ţărilor de Jos.

La momentul faptelor din acţiunea principală, impozitul pe profit era reglementat, în Ţările de Jos, de Wet op de inkomstenbelasting 1964 (lege din 1964 privind impozitul pe venit, în versiunea sa în vigoare înainte de 1997, denumită în continuare „legea privind impozitul pe venit"). În conformitate cu articolul 24 din legea privind impozitul pe venit, veniturile din proprietăţi, inclusiv dividendele şi alte plăţi care au legătură cu deţinerea de acţiuni, erau supuse impozitului pe venit. Orice contribuabil care completa declaraţia de impozit olandez pe venit trebuia, prin urmare, să includă dividendele care făceau parte din venitul său impozabil, cu titlu de venituri din

proprietăţi. Este necesar să se precizeze faptul că doar persoanele fizice sunt supuse impozitului olandez pe venit. Atunci când sunt distribuite de societăţi stabilite în Ţările de Jos, dividendele sunt supuse unei taxe reţinute la sursă, cu titlu de impozit pe venit: impozitul astfel perceput este denumit „impozit pe dividende".

În cauza Verkooijen s-a reţinut ca o dispoziţie naţională care subordona acordarea unei exonerari de impozit asupra dividentelor achitate acţinarilor, condiţiei ca societatea să îşi aibe sediul în Ţările de Jos , era contrară dreptului UE. CEJ a respins apararea în sensul că norma era justificată de încurajarea investiţiilor în Ţările de Jos, din moment ce astfel de obiecte pur economice nu puteau justifica o limitare a unei libertăţi fundamentale. CEJ a respins de asemenea argumentele conform cărora norma litigioasa se justifică pe motivul că ea era necesara pentru a menţine coeziunea sistemului fiscal olandez.

În Cauza C-478/98, Comisia/Belgia, CEJ a statuat că o nomă naţională care interzicea rezidenţilor belgieni să subscrie titluri de împrumut pe piaţa euroobligaţiunilor intra in sfera de aplicare a art. 63. Guvernul belgian a susţinut în plus, că măsura era justificată conform art. 65 alin. (1) lit. b), întrucât păstra coerenţa fiscală. Acest argument a fost respins, deoarece nu exista o legătura directă între vreun avantaj fiscal şi un dezavantaj corepunzător care să trebuiască menţinută pentru a asigura o astfel de coerenţă. Gurvernul belgian a susţinut în plus, că măsura litigioasă impiedica eviziunea fiscală din partea rezidenţilor belgieni şi asigura o supraveghere fiscală eficientă. CEJ nu a fost de acord şi a reţinut că norma naţională este disproporţionată: o przumţie general de evaziune fiscală nu poate justifica o măsur care aduce atingerea unui articol din tratat.

Bibliografie

1.Craig Paul, Grainne de Burca, *Dreptul Uniunii Europene. Comentarii, jurisprudență și doctrină*. Ediția a IV-a, Editura Hamangiu, București

2. https://europa.eu/european-union/index_ro

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE CIRCULATIE A CETATENILOR EUROPENI

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Libera circulaţie a persoanelor în cadrul Comunităţilor Europene a fost definită în Acordul Unic European (1987) drept una din cele patru libertăţi fundamentale ale Pieţei Interne

Libertatea de circulație și de ședere a persoanelor în Uniunea Europeană reprezintă piatra de temelie a cetățeniei Uniunii, instituită de Tratatul de la Maastricht în 1992. Eliminarea treptată a frontierelor interne, în conformitate cu acordurile Schengen, a fost urmată de adoptarea Directivei 2004/38/CE privind dreptul la liberă circulație și ședere în UE pentru cetățenii Uniunii și membrii familiilor acestora.

Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2004/38/CE

Prezenta directivă se aplică oricărui cetățean al Uniunii care se deplasează sau își are reședința într-un stat membru, altul decât cel al cărui resortisant este, precum și membrilor familiei sale, conform definiției de la articolul 2 punctul 2, care îl însoțesc sau i se alătură

Articolul 21 TFUE

- (1) Orice cetățean al Uniunii are dreptul de liberă circulație și ședere pe teritoriul statelor membre, sub rezerva limitărilor și condițiilor prevăzute de tratate și de dispozițiile adoptate în vederea aplicării acestora. (2) În cazul în care o acțiune a Uniunii se dovedește necesară pentru atingerea acestui obiectiv și în care tratatele nu au prevăzut puteri de acțiune în acest sens, Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, pot adopta dispoziții menite să faciliteze exercitarea drepturilor menționate la alineatul (1). (3) În aceleași scopuri ca cele menționate la alineatul (1) și în cazul în care tratatele nu au prevăzut puteri de acțiune în acest sens, Consiliul, hotărând în conformitate cu o procedură legislativă specială, poate adopta măsuri în domeniul securității sociale sau al protecției sociale. Consiliul hotărăște în unanimitate, după consultarea Parlamentului European.

Cauza C-434/09
Shirley McCarthy
împotriva
Secretary of State for the Home Department

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE CIRCULATIE A PERSOANELOR IN UNIUNEA EUROPEANA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Libera circulație a persoanelor

Libertatea de circulație și de ședere a persoanelor în Uniunea Europeană reprezintă piatra de temelie a cetățeniei Uniunii, instituită de Tratatul de la Maastricht în 1992. Eliminarea treptată a frontierelor interne, în conformitate cu acordurile Schengen, a fost urmată de adoptarea Directivei 2004/38/CE privind dreptul la liberă circulație și ședere în UE pentru cetățenii Uniunii și membrii familiilor acestora. În ciuda importanței acestui drept, persistă obstacole substanțiale în ceea ce privește implementarea sa, 10 ani după termenul de aplicare a directivei.

Temei juridic

Articolul 3 alineatul (2) din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE); articolul 21 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE); titlurile IV și V din TFUE; articolul 45 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

Obiective

Sensul inițial al conceptului de liberă circulație a persoanelor s-a schimbat în timp. Primele prevederi în materie, datând din 1957, incluse în Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene (1.1.1, 3.1.3 și 3.1.4), s-au referit la libera circulație a lucrătorilor și la libertatea de stabilire, înțelese ca drepturi ale angajaților sau prestatorilor de servicii. Tratatul de la Maastricht a introdus noțiunea de cetățenie a UE, de care beneficiază automat fiecare cetățean al unui stat membru. Această cetățenie a UE stă la baza dreptului persoanelor de a circula și a se stabili liber pe teritoriul statelor membre. Tratatul de la Lisabona a confirmat acest drept care este, de asemenea, inclus în dispozițiile generale referitoare la Spațiul de libertate, securitate și justiție.

Libertatea de circulație a cetățenilor UE și a membrilor familiilor acestora

Din dorința de a transforma Comunitatea într-un veritabil spațiu al libertății și mobilității pentru toți cetățenii săi, în 1990 au fost adoptate o serie de directive cu scopul de a oferi drepturi de ședere unor persoane care nu sunt lucrători: Directiva 90/365/CEE a Consiliului privind dreptul de ședere al persoanelor angajate sau care exercită activități independente și care și-au încetat activitatea profesională; Directiva 90/366/CEE a Consiliului privind dreptul de ședere al persoanelor aflate la

studii şi Directiva 90/364/CEE a Consiliului privind dreptul de şedere (pentru resortisanţii statelor membre care nu beneficiază de acest drept în temeiul altor dispoziţii de drept comunitar şi pentru membrii familiilor acestora).

Directiva 2004/38/CE

Pentru a consolida diferitele texte legislative (inclusiv cele menţionate mai sus) şi pentru a se ţine cont de jurisprudenţa extinsă referitoare la libera circulaţie a persoanelor, în 2004 a fost adoptată o nouă directivă cuprinzătoare - Directiva 2004/38/EC a Parlamentului European şi a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind dreptul la liberă circulaţie şi şedere pe teritoriul statelor membre pentru cetăţenii Uniunii şi membrii familiilor acestora. Directiva este concepută pentru a încuraja cetăţenii Uniunii să-şi exercite dreptul la libera circulaţie şi şedere pe teritoriul statelor membre, pentru a reduce formalităţile administrative la strictul necesar, pentru a oferi o definiţie mai bună a statutului membrilor familiei şi pentru a limita sfera de aplicare a refuzului intrării sau a încetării dreptului de şedere. În conformitate cu Directiva 2004/38/CE, membrii familiei includ: soţul/soţia; partenerul înregistrat dacă legislaţia statului membru gazdă consideră parteneriatele înregistrate ca echivalente cu căsătoria[1]; descendenţii direcţi în vârstă de până la 21 de ani sau care se află în întreţinerea sa, precum şi descendenţii direcţi ai soţului/soţiei sau ai partenerului înregistrat; precum şi ascendenţii direcţi care se află în întreţinerea sa şi cei ai soţului/soţiei sau ai partenerului înregistrat.

Drepturi şi obligaţii:

- pentru şederi mai scurte de trei luni: singura cerinţă este ca cetăţenii Uniunii să aibă un act de identitate sau un paşaport valabil. Statul membru gazdă poate solicita persoanelor în cauză înregistrarea prezenţei lor în ţară.
- pentru şederi de peste trei luni: dacă nu lucrează, cetăţenii UE şi membrii familiilor lor trebuie să dispună de resurse suficiente precum şi de o asigurare de sănătate pentru a garanta că nu devin o povară pentru serviciile sociale din statul membru gazdă pe perioada şederii. Cetăţenii Uniunii nu au nevoie de permise de şedere, însă statele membre le pot solicita să urmeze o procedură de înregistrare la autorităţile competente. Acei membri ai familiei unui cetăţean UE care nu sunt resortisanţi ai unui stat membru trebuie să solicite un permis de şedere valabil pe durata şederii lor sau pe o perioadă de 5 ani.

- dreptul de şedere permanentă: cetăţenii Uniunii dobândesc acest drept după o perioadă de cinci ani de şedere legală neîntreruptă, în cazul în care nu s-a aplicat nicio hotărâre de expulzare împotriva lor. Acest drept nu mai este supus niciunei condiţii. Aceeaşi regulă se aplică şi în cazul membrilor de familie care nu sunt cetăţeni ai unui stat membru şi care au coabitat cu un cetăţean al Uniunii timp de cinci ani. Dreptul de şedere permanentă poate fi pierdut doar în cazul unei absenţe de mai mult de doi ani consecutiv din statul membru gazdă.
- restricţii privind dreptul de intrare şi de şedere: cetăţenii Uniunii sau membrii familiilor lor pot fi expulzaţi din statul membru gazdă din motive de ordine publică, siguranţă publică sau sănătate publică. Se oferă garanţii pentru a se asigura că aceste decizii nu sunt luate din motive economice, respectă principiul proporţionalităţii şi se bazează pe conduita personală, printre altele.

În fine, Directiva permite statelor membre să adopte măsurile necesare pentru a refuza, anula sau retrage orice drept conferit prin aceasta în caz de abuz de drept sau fraudă, precum căsătoriile de convenienţă.

Potrivit art. 48 din Tratatul CEE (actual art. 39 paragraful 3 din Tratatul CE) cetăţenii statelor membre au dreptul de a intra şi a se stabili în mod liber în statele membre în aceleaşi condiţii ca şi naţionalii ţării gazdă.

Acest drept la libera circulaţie poate fi îngrădit numai pentru motive care ţin de ordinea publică, de securitatea şi sănătatea publică.

Aceste dispoziţii au efect direct şi aplicabilitate directă şi reprezintă un izvor de drepturi şi obligaţii pentru toate subiectele de drept, indiferent dacă este vorba de statele membre sau despre particulari, iar efectele lor se întind asupra oricărei instanţe naţionale, sesizate în cadrul competenţei sale, care, ca autoritate a unui stat membru, are ca misiune protecţia drepturilor conferite particularilor de dreptul comunitar.

Studiu de caz 1

Curtea de Apel Timişoara, Secţia civilă, decizia civilă nr. 35 din 19 februarie 2008

Prin decizia civilă nr. 35 din 19 februarie 2008 Curtea a respins ca neîntemeiat apelul declarat de reclamanta Direcţia Generală de Paşapoarte din Ministerul Internelor şi Reformei Administrative împotriva sentinţei civile nr. 1304 din 8 noiembrie 2007 pronunţată de Tribunalul Arad în contradictoriu cu pârâtul A. A.

Curtea a reţinut că prin sentinţa civilă nr. 1304 din 8 noiembrie 2007 Tribunalul Arad a admis cererea formulată de reclamanta Direcţia Generală de Paşapoarte Bucureşti din cadrul Ministerului Internelor şi Reformei Administrative în contradictoriu cu pârâtul A.A. şi, în consecinţă, a dispus suspendarea exercitării dreptului pârâtului la libera circulaţie în Belgia, Luxemburg şi Ţările de Jos, pentru o perioadă de 5 (cinci) ani, începând cu data rămânerii definitive şi irevocabile a acestei sentinţe.

Tribunalul a reţinut că reclamanta a solicitat suspendarea exercitării dreptului la liberă circulaţie a pârâtului A.A. pe o perioadă de 5 ani, motivând că acesta a fost returnat din Belgia la data de 31.03.2007 în baza Acordului de readmisie dintre România şi Belgia, ratificat prin H.G. nr. 825/1995 şi invocând dispoziţiile art. 38 lit. a) din Legea nr. 248/2005, modificată.

Reclamanta a arătat că prin sentinţa civilă nr. 557 din 31 martie 2007 a Tribunalului Arad s-a dispus restrângerea exercitării dreptului la liberă circulaţie a pârâtului în Belgia pe o perioadă de 6 luni.

Ulterior, la data de 28.09.2007, pârâtul a mai fost returnat din Belgia în baza aceluiaşi acord de readmisie.

Reclamanta a invocat astfel şi dispoziţiile art. 42 alin. (1) şi (2) din Legea nr. 248/2005.

Pârâtul nu s-a prezentat în instanţă şi nu a formulat întâmpinare.

Din analiza probelor administrate în cauză, respectiv declaraţia extrajudiciară a pârâtului în faţa autorităţilor de frontieră şi taloane completate cu ocazia returnării în ţară, instanţa a reţinut că pârâtul A.A. a fost returnat din Belgia la data de 31.03.2007, în baza Acordului de readmisie încheiat cu această ţară, ratificat prin H.G. nr. 825/1995, întrucât a fost depistat că a locuit fără forme legale de şedere în acest stat.

Prin sentinţa civilă nr. 557 din 31 martie 2007 a Tribunalului Arad a fost restrâns exerciţiul dreptului la libera circulaţie al pârâtului pe o perioadă de 6 luni, dar cu toate acestea, la data de 28.09.2007 pârâtul a fost returnat din Belgia în baza aceluiaşi acord de readmisie.

În raport de dispoziţiile art. 42 alin. (1) şi (2) din Legea nr. 248/2005, potrivit cărora, suspendarea exercitării dreptului la liberă circulaţie în străinătate reprezintă interdicţia temporară de a călători în anumite state instituită pe o perioadă de maxim 5 ani, dispusă de autorităţile competente române, în cazul persoanei care a fost returnată în baza unui acord de readmisie din statul pentru care i-a fost restrâns dreptul la liberă circulaţie, tribunalul a apreciat că se impune admiterea cererii reclamantei.

Împotriva sentinţei reclamanta Direcţia Generală de Paşapoarte din Ministerul Internelor şi Reformei Administrative a declarat apel în termen, solicitând schimbarea ei în parte, în sensul suspendării exercitării dreptului la liberă circulaţie faţă de pârât în străinătate, iar nu numai în Belgia, Luxemburg şi Ţările de Jos.

Reclamanta arată, în motivarea apelului, că prima instanţă a dispus suspendarea exercitării dreptului la libera circulaţie a pârâtului pe o perioadă de 5 ani începând cu data rămânerii definitive şi irevocabile a sentinţei în Belgia, Luxemburg şi Ţările de Jos, deşi prin cererea adresată instanţei s-a solicitat suspendarea exercitării dreptului la libera circulaţie în străinătate.

Reclamanta arată că pârâtului i-a fost restrâns pe o perioadă de 6 luni dreptul la libera circulaţie în Belgia prin sentinţa civilă nr. 577 din 31 martie 2007 a Tribunalului Arad, dar ulterior, la data de 28.09.2007, pârâtul a fost din nou returnat din Belgia, aşa încât se impune admiterea cererii în totalitate.

Analizând apelul declarat de reclamantă în raport de motivele invocate, de probele dosarului şi de dispoziţiile art. 282-297 C.proc.civ., Curtea apreciază că este neîntemeiat, după cum urmează:

Prin Legea nr. 248/2005, modificată şi completată prin O.G. nr. 5/2006, a fost reglementată procedura restrângerii şi suspendării exercitării dreptului la libera circulaţie a cetăţenilor români.

Curtea observă însă că de la data de 1.01.2007, dată la care România a dobândit calitatea de stat membru al Uniunii Europene, au aplicabilitate dispoziţiile tratatelor constitutive ale Comunităţilor

Europene, aşa cum acestea au fost modificate ulterior, precum şi cele ale celorlalte acte normative comunitare ce au efect direct şi aplicabilitatea directă.

Potrivit art. 48 din Tratatul CEE (actual art. 39 paragraful 3 din Tratatul CE) cetăţenii statelor membre au dreptul de a intra şi a se stabili în mod liber în statele membre în aceleaşi condiţii ca şi naţionalii ţării gazdă.

Acest drept la libera circulaţie poate fi îngrădit numai pentru motive care ţin de ordinea publică, de securitatea şi sănătatea publică.

Aceste dispoziţii au efect direct şi aplicabilitate directă.

Curtea are în vedere şi principiul priorităţii dreptului comunitar, potrivit căruia, aşa cum s-a reţinut de către Curtea de Justiţie a Comunităţilor Europene prin hotărârea din 9 martie 1977 în cauza Administraţia Financiară de Stat c. Simmenthal Spa., pronunţată într-o acţiune preliminară, dispoziţiile Tratatului şi actele direct aplicabile ale instituţiilor au ca efect, în raporturile cu dreptul intern al statelor membre şi ca urmare a intrării lor în vigoare, nu doar faptul că fac inaplicabilă, potrivit legii, orice dispoziţie contrară a legislaţiei naţionale existente, ci şi - deoarece aceste dispoziţii şi acte fac parte integrantă, cu rang de prioritate, din ordinea juridică aplicabilă pe teritoriul fiecăruia din statele membre - faptul că împiedică formarea valabilă a unor noi acte legislative naţionale, în măsura în care acestea ar fi incompatibile cu normele comunitare. Rezultă că orice judecător naţional, sesizat în cadrul competenţei sale, are obligaţia de a aplica dreptul comunitar şi de a proteja drepturile pe care acesta le atribuie particularilor, prin neaplicarea oricărei eventuale dispoziţii contrare din legea naţională, indiferent dacă aceasta este anterioară sau ulterioară normei comunitare.

În aceste condiţii, dispoziţiile dreptului comunitar reprezintă un izvor de drepturi şi obligaţii pentru toate subiectele de drept, indiferent dacă este vorba de statele membre sau despre particulari, iar efectele lor se întind asupra oricărei instanţe naţionale, sesizate în cadrul competenţei sale, care, ca autoritate a unui stat membru, are ca misiune protecţia drepturilor conferite particularilor de dreptul comunitar.

Studiu de caz 2

La data de 5 ianuarie 2010, doamna E. Svenson (E.S.), cetăţean suedez, s-a mutat în oraşul X din România. E.S. a închiriat altor persoane locuinţa sa din Stockholm şi nua muncit o singură zi în România. După 6 luni de şedere, Autoritatea pentru străini i-aatras atenţia doamnei E.S. că, deoarece nu lucrează, nu îndeplineşte condiţiile pentru a i se permite şederea în continuare pe teritoriul României. E.S. s-a angajat în calitate de cameristă la un hotel din oraş, cu normă parţială de timp, fiind plătită cu o sumă sub valoarea salariului minim pe economie. Autoritatea pentru străini a considerat că angajarea a avut loc doar pentru că E.S. să beneficieze de statutul de lucrător. În plus, a apreciat că E.S. ar deveni o povară pentru finanţele reduse ale statului român şi, în consecinţă, a luat o decizie de părăsire a teritoriului României împotriva sa. Instanţa naţională, sesizată de E.S., cu o acţiune împotriva deciziei de părărsire a teritoriului României, consideră că măsura autorităţilor administrative încalcă libertatea de circulaţie a lucrătorilor prevăzută de art. 45 dinT.f.U.E. (ex-art. 39 din T.C.E).

Motivare:

Suedia este stat membru al U.E. din 1995. Prin urmare, E.S. se afla sub incidenţa T.F.U.E., a Directivei 38/2004 şi a legislaţiei tarii gazda. Art. 6 din D. 38/2004 şi art. 11 alin. 1 din OUG 102/2005, i-au dat dreptul unei şederi de 3 luni, fără nicio altă condiţie suplimentară. La expirarea a 6 luni de la intrarea în ţară, termen oferit de art.11 alin. din OUG102/2005 pentru a-i da posibilitatea să-şi găsească un loc de muncă, şi în lipsa dobândirii statutului de lucrător salariat, Autoritatea pentru străini, i-a atras atenţia, că nu îndeplineşte condiţiile pentru a i se permite şederea în continuare pe teritoriul României. Prin angajarea în calitate de cameristă la un hotel din oraş, E.S. a dobândit calitatea delucrător salariat, încadrându-se astfel în condiţiile art. 12 lit. a) din OUG 120/2005.Activitatea executată fiind astfel reală şi efectivă, şi nu pur marginală sau accesorie, neprezentând importanţă dacă munca este exercitată pe timp parţial sau dacă drepturile băneşti astfel procurate sunt inferioare salariului necesar unei minime existente. În considerarea veniturilor avute la dispoziţie de E.S., ar trebui avute în vedere şi sumele obţinute din închirierea locuinţei sale din Stockholm.

JM CHAIR
EU Financial Regulation

EUFIRE

Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation

Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR

Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE CIRCULATIE A SERVICIILOR

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Libertatea de circulaţie a lucrătorilor este stipulată în TUE, art 3, în TFUE, art 4, 20, 26, 45-48, Directiva 2004/38/CE şi o serie de regulamente. De această libertate de circulaţie beneficiază lucrătorii împreună cu membrii lor de familie, persoanele juridice şi toţi cei care beneficiază de serviciile de pe piaţă. Lucrătorii salariaţi au dreptul de a se deplasa liber pe teritoriul statelor membre în vederea angajării, au dreptul de şedere într-un stat membru pentru a desfăşura o activitate salarială etc. şi nu pot fi discriminaţi din punct de vedere al cetăţeniei, naţionalităţii sau domiciliului în ceea ce priveşte încadrarea în muncă, plata şi celelalte condiţii de muncă.

Cetăţenii U.E au dreptul de şedere pe teritoriul altui stat membru o perioadă de cel mult 3 luni dacă deţin o carte de identitate valabilă sau un paşaport valabil. Toţi cetăţenii uniunii au dreptul de şedere pe teritoriul unui stat membru pentru o perioadă mai mare de 3 luni dacă sunt salariaţi sau desfăşoară activităţi independente în statul membru gazdă, dispun de suficiente resurse pentru întreţinere sau urmează diverse forme de învăţământ, inclusiv de formare profesională.

Paragrafele (2),(3) şi (31) ale Directivei 2004/38 au următorul cuprins:

„(2) Libera circulaţie a persoanelor constituie una dintre libertăţile fundamentale ale pieţei interne, care reprezintă un spaţiu fără frontiere interne, în care libertatea este asigurată în conformitate cu dispoziţiile Tratatului [CE].

(3) Cetăţenia Uniunii ar trebui să constituie statutul fundamental al resortisanţilor din statele membre, dacă aceştia îşi exercită dreptul la liberă circulaţie şi şedere. Este, aşadar, necesar să se codifice şi să se revizuiască instrumentele comunitare existente care tratează în mod separat lucrătorii care desfăşoară activităţi salariate, cei care desfăşoară activităţi independente, precum şi studenţii şi alte persoane inactive, în scopul simplificării şi întăririi dreptului la liberă circulaţie şi şedere pentru toţi cetăţenii Uniunii.

(31) Prezenta directivă respectă drepturile şi libertăţile fundamentale, precum şi principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. În conformitate cu principiul interzicerii discriminării prevăzut de cartă, statele membre ar trebui să pună în aplicare prezenta directivă fără să facă nicio discriminare între beneficiarii prezentei directive pe criterii de sex, rasă, culoare, origini etnice sau sociale, caracteristici genetice, limbă, religie sau

convingeri, opinii politice sau de altă natură, apartenență la o minoritate etnică, avere, naștere, invaliditate, vârstă sau orientare sexuală."

Articolul 7 din directiva menționată, intitulat „Dreptul de ședere pentru o perioadă mai mare de trei luni", prevede la alineatele (1) și (3):

„(1) Toți cetățenii Uniunii au dreptul de ședere pe teritoriul altui stat membru pentru o perioadă mai mare de trei luni în cazurile în care:

(a) sunt lucrători care desfășoară activități salariate sau activități independente în statul membru gazdă sau [...]

(3) În sensul alineatului (1) litera (a), un cetățean al Uniunii care nu mai desfășoară o activitate salariată sau o activitate independentă își menține statutul de lucrător salariat sau de lucrător care desfășoară o activitate independentă în următoarele condiții:

(a) se află în incapacitate temporară de a munci, ca rezultat al unei boli sau al unui accident;

(b) este înregistrat în mod corespunzător ca fiind în șomaj involuntar, după ce a fost angajat pe o perioadă de peste un an, și s-a înregistrat ca persoană care caută de lucru la serviciul competent de ocupare a forței de muncă;

(c) este înregistrat în mod corespunzător ca fiind în șomaj involuntar, după ce a îndeplinit un contract de muncă pe termen limitat, cu durata de sub un an, sau după ce a devenit șomer în mod involuntar în timpul primelor douăsprezece luni și s-a înregistrat ca persoană care caută de lucru la serviciul competent de ocupare a forței de muncă. În acest caz, statutul de lucrător se menține pentru o perioadă de cel puțin șase luni;

(d) începe un stagiu de formare profesională. Cu excepția cazului în care se află în șomaj involuntar, menținerea statutului de lucrător presupune ca pregătirea să aibă legătură cu activitatea profesională anterioară."

Articolul 16 alineatele (1) și (3) din aceeași directivă prevede:

„(1) Cetățenii Uniunii care și-au avut reședința legală pe teritoriul statului membru gazdă în cursul unei perioade neîntrerupte de cinci ani dobândesc dreptul de ședere permanentă pe teritoriul acestuia. [...]

(3) Continuitatea șederii nu este afectată de absențe temporare care nu depășesc un total de șase luni pe an sau de absențe de durată mai lungă în vederea îndeplinirii serviciului militar obligatoriu ori de o absență de maximum douăsprezece luni consecutive determinată de motive importante, precum sarcina și nașterea, boli grave, studiile sau formare profesională ori detașarea în alt stat membru sau într-o țară terță."

Cazul prezentat în continuare se referă la un litigiu între doamna Jessy Saint Prix și Secretary of State for Work and Pensions, cu privire la refuzul acestuia din urmă de a-i acorda ajutor social.

Datele problemei sunt următoarele:

Doamna Saint Prix este resortisant francez și la 10 iulie 2006 a venit în Regatul Unit, unde a lucrat, de la 1 septembrie 2006 la 1 august 2007, în principal ca profesor-asistent. Ulterior, aceasta s-a înscris la un curs al Universității din Londra pentru a obține un certificat care îi conferă dreptul de a preda, perioada prevăzută a studiilor fiind cuprinsă între 17 septembrie 2007 și 27 iunie 2008. În această perioadă a rămas însărcinată, data prevăzută a nașterii fiind 2 iunie 2008.

La 22 ianuarie 2008, sperând să găsească un loc de muncă într-o școală gimnazială, doamna Saint Prix s-a înscris la o agenție pentru muncă temporară și, începând cu 1 februarie 2008, s-a retras de la cursul pe care îl urma la Universitatea din Londra. Întrucât nu era disponibil niciun loc de muncă într-o școală gimnazială, aceasta a lucrat ca interimar în cadrul unor grădinițe. La 12 martie 2008, pe când era însărcinată aproximativ în luna a șasea, doamna Saint Prix a renunțat la locul de muncă întrucât cerințele privind îngrijirea copiilor de la grădiniță deveniseră prea solicitante. Timp de câteva zile a căutat fără succes un loc de muncă mai potrivit pentru situația sa de femeie însărcinată.

La 18 martie 2008, respectiv cu 11 săptămâni înainte de data prevăzută a nașterii, doamna Saint Prix a formulat o cerere de ajutor social. Întrucât această cerere a fost respinsă de

Secretary of State prin decizia din 4 mai 2008, aceasta a formulat o cale de atac în fața First-tier Tribunal.

La 21 august 2008, respectiv la trei luni de la nașterea prematură a copilului, doamna Saint Prix și-a reluat activitatea.

Prin decizia din 4 septembrie 2008, First-tier Tribunal i-a admis acțiunea. La 13 iulie 2011 însă, Upper Tribunal a admis calea de atac formulată împotriva acestei decizii de Secretary of State. Întrucât Court of Appeal a confirmat decizia Upper Tribunal, doamna Saint Prix a sesizat instanța de trimitere.

Această ultimă instanță ridică problema dacă o femeie însărcinată care își încetează temporar activitatea din cauza sarcinii trebuie considerată „lucrător" în sensul liberei circulații a lucrătorilor consacrate de articolul 45 TFUE și al dreptului de ședere conferit de articolul 7 din Directiva 2004/38. În această privință, instanța de trimitere constată că nici articolul 45 TFUE și nici articolul 7 din directiva menționată nu definesc noțiunea de lucrător.

Astfel, instanța menționată consideră în esență că, deși prin adoptarea aceleiași directive legiuitorul Uniunii a avut intenția de a codifica legislația și jurisprudența existente, nu a dorit totuși să excludă evoluția ulterioară a noțiunii de lucrător, în considerarea situațiilor neprevăzute expres la momentul adoptării. Având în vedere acest fapt, Curtea ar putea decide, ținând seama de circumstanțe speciale precum cele care caracterizează sarcina și consecințele imediate ale nașterii, să extindă această noțiune la femeile însărcinate care își întrerup activitatea pentru o durată rezonabilă.

În aceste condiții, Supreme Court of the United Kingdom a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Dreptul de ședere acordat unui «lucrător salariat» potrivit articolului 7 din [Directiva 2004/38] trebuie interpretat în sensul că se aplică numai lucrătorilor care i) se află într-un raport de muncă existent, ii) (cel puțin în anumite împrejurări) caută un loc de muncă sau iii) intră în sfera de aplicare a extinderilor prevăzute la articolul 7 alineatul (3) [din această directivă] sau articolul [7 din directiva menționată] trebuie interpretat în sensul că nu se opune recunoașterii și a altor persoane care își mențin statutul de «lucrător salariat» în acest sens?

2) a) În ultima ipoteză, aceasta se aplică unei femei care, în mod legitim, încetează munca sau care încetează să caute un loc de muncă din cauza constrângerilor fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii și în perioada următoare nașterii unui copil?

b) În cazul unui răspuns afirmativ, această femeie are dreptul să beneficieze de dispoziția de drept național cu privire la momentul în care este legitim pentru ca ea să procedeze astfel?"

În Regatului Unit, ajutorul social este o prestație acordată în funcție de resurse diferitor categorii de persoane, printre care, și cea a femeilor care sunt sau au fost însărcinate, însă numai pentru perioada care începe cu 11 săptămâni înainte de săptămâna prevăzută a nașterii și se termină la 15 săptămâni după sfârșitul sarcinii. Acordarea beneficiului prestației respective presupune printre altele, ca veniturile beneficiarului să nu depășească „cuantumul aplicabil" stabilit. Când acest cuantum este zero, nu se acordă nicio prestație. Potrivit punctului 17 din anexa 7 la Regulamentul (general) din 1987 privind ajutorul social, cuantumul aplicabil stabilit pentru o „persoană de origine străină" este zero. Articolul 21 AA alineatul (1) din acest regulament definește noțiunea „persoană de origine străină" ca fiind „un solicitant care nu are reședința obișnuită în Regatul Unit". În temeiul articolului 21 AA alineatul (2) din regulamentul menționat, pentru a putea fi considerată ca având reședința obișnuită în Regatul Unit, persoana care solicită ajutorul social trebuie să fie titulara unui „drept de ședere" în acest stat membru. Potrivit articolului 21 AA alineatul (4) din același regulament, un solicitant nu este considerat nerezident dacă este: lucrător salariat în sensul [Directivei 2004/38], lucrător care desfășoară activități independente în sensul acestei directive, o persoană care își menține statutul menționat la literele a) sau b) potrivit articolului 7 alineatul (3) din directivă, o persoană care este membru de familie al unei persoane menționate la literele a), b) sau c) în sensul articolului 2 din directivă, o persoană care are drept de ședere permanentă în Regatul Unit în temeiul articolului 17 din directivă.

Prin intermediul întrebărilor formulate, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă dreptul Uniunii, în special articolul 45 TFUE și articolul 7 din Directiva 2004/38, trebuie interpretat în sensul că o femeie care încetează munca sau care încetează să caute un loc de muncă din cauza constrângerilor fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii și în perioada următoare nașterii unui copil își păstrează statutul de „lucrător" în sensul articolelor menționate.

Articolul 7 alineatul (3) din directiva menționată precizează că, un cetățean al Uniunii care nu mai desfășoară o activitate salariată sau o activitate independentă își menține totuși statutul de lucrător salariat sau de lucrător care desfășoară o activitate independentă în anumite condiții, și anume când se află în incapacitate temporară de a munci, ca rezultat al unei boli sau al unui accident, când, în anumite situații, se află în șomaj involuntar sau când începe, în condiții determinate, un stagiu de formare profesională.

Articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2004/38 nu prevede în mod expres situația unei femei care se află într-o situație specială din cauza constrângerilor fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii și în perioada ulterioară nașterii.

În această privință, este necesar să se amintească faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, sarcina trebuie să se distingă net de boală, în sensul că starea de graviditate nu este în niciun caz asimilabilă unei stări patologice

Rezultă că o femeie aflată în situația doamnei Saint Prix, care își încetează temporar activitatea din cauza ultimei perioade a sarcinii și a perioadei ulterioare nașterii, nu poate fi calificată drept persoană aflată în incapacitate temporară de muncă care rezultă dintr-o boală, în sensul articolului 7 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/38.

Cu toate acestea, nici din articolul 7 din directiva menționată, privit în ansamblu, și nici din celelalte dispoziții ale directivei respective nu rezultă că, în astfel de împrejurări, un cetățean al Uniunii care nu îndeplinește condițiile prevăzute de articolul menționat este privat în mod sistematic, din această cauză, de statutul de „lucrător", în sensul articolului 45 TFUE.

În acest context, Curtea a afirmat că orice resortisant al unui stat membru, indiferent de locul său de reședință și de cetățenia sa, care și-a exercitat dreptul la libera circulație a lucrătorilor și care a desfășurat o activitate profesională în alt stat membru decât cel de reședință, se încadrează în domeniul de aplicare al articolului 45 TFUE.

Astfel, Curtea a mai precizat că, în cadrul articolului 45 TFUE, trebuie considerată „lucrător" persoana care îndeplinește, pentru o anumită perioadă, în favoarea unei alte persoane și sub conducerea acesteia, anumite prestații, în schimbul cărora primește o remunerație. La încetarea raportului de muncă, persoana în cauză își pierde, în principiu, calitatea de lucrător.

deşi, pe de o parte, această calitate poate produce anumite efecte după încetarea raportului de muncă şi, pe de altă parte, o persoană care caută în mod real un loc de muncă trebuie de asemenea să fie considerată lucrător.

Din această cauză, precum şi în sensul prezentei cauze, este necesar să se sublinieze că libera circulaţie a lucrătorilor presupune că le conferă resortisanţilor statelor membre dreptul la liberă circulaţie şi şedere pe teritoriul celorlalte state membre în scopul căutării unui loc de muncă.

În consecinţă, statutul de lucrător în sensul articolului 45 TFUE, precum şi drepturile care decurg dintr-un astfel de statut nu depind în mod necesar de existenţa sau de continuarea efectivă a unui raport de muncă

În aceste condiţii, contrar a ceea ce arată guvernul Regatului Unit, nu se poate afirma că articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2004/38 enumeră în mod exhaustiv împrejurările în care un lucrător migrant care nu se mai află într-un raport de muncă poate totuşi continua să beneficieze de statutul menţionat.

În speţă, din decizia de trimitere rezultă, fără ca acest fapt să fie contestat de părţile din litigiul principal, că doamna Saint Prix a exercitat activităţi salariate pe teritoriul Regatului Unit înainte de a înceta munca, cu mai puţin de trei luni înainte de naşterea copilului, din cauza constrângerilor fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii şi în perioada ulterioară naşterii. Fără a părăsi teritoriul acestui stat membru în cursul perioadei de întrerupere a activităţii sale profesionale, aceasta şi-a reluat activitatea la trei luni de la naşterea copilului.

Or, faptul că aceste constrângeri obligă o femeie să întrerupă desfăşurarea unei activităţi salariate în perioada necesară restabilirii sale nu este, în principiu, de natură să priveze această persoană de statutul de „lucrător", în sensul articolului 45 TFUE.

Astfel, împrejurarea că o astfel de persoană nu a fost prezentă efectiv pe piaţa muncii din statul membru gazdă timp de câteva luni nu presupune că această persoană a încetat să aparţină pieţei respective în această perioadă, cu condiţia să îşi reia activitatea sau să găsească un alt loc de muncă într-un termen rezonabil după naştere

Pentru a determina dacă perioada care s-a scurs între naştere şi reluarea activităţii poate fi considerată rezonabilă, revine instanţei naţionale competente să ia în considerare ansamblul împrejurărilor specifice litigiului principal şi al normelor naţionale aplicabile în materia duratei concediului de maternitate, conform articolului 8 din Directiva 92/85/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind introducerea de măsuri pentru promovarea îmbunătăţirii securităţii şi a sănătăţii la locul de muncă în cazul lucrătoarelor gravide, care au născut de curând sau care alăptează

Soluţia reţinută la punctul 41 din prezenta hotărâre este conformă cu obiectivul urmărit la articolul 45 TFUE, de a permite unui lucrător să circule în mod liber şi să locuiască pe teritoriul celorlalte state membre pentru a exercita o activitate profesională

Astfel, după cum arată Comisia Europeană, o cetăţeană a Uniunii ar fi descurajată să îşi exercite dreptul la liberă circulaţie dacă, în cazul în care ar fi însărcinată în statul gazdă şi din acest motiv şi-ar întrerupe activitatea, fie şi pentru o scurtă perioadă, ar risca să îşi piardă statutul de lucrător în acest stat.

Curtea a stabilit că Articolul 45 TFUE trebuie interpretat în sensul că o femeie care încetează munca sau care încetează să caute un loc de muncă din cauza constrângerilor fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii şi în perioada ulterioară naşterii îşi păstrează statutul de „lucrător", în sensul acestui articol, cu condiţia să îşi reia activitatea sau să îşi găsească un alt loc de muncă într-o perioadă rezonabilă după naşterea copilului.

Pentru exemplul ales în acest referat, calcularea perioadei neîntrerupte de 5 ani de şedere pe teritoriul statului membru gazdă nu este afectată, de exemplu, de o absenţă de maximum 12 luni consecutive determinată de motive importante, cum sunt sarcina şi naşterea. Astfel, constrângerile fizice care apar în ultima perioadă a sarcinii şi în perioada ulterioară naşterii, care obligă o femeie să îşi înceteze temporar activitatea, nu pot conduce la pierderea statutului de lucrător al acesteia.

În concluzie, dreptul Uniunii Europene garantează femeilor o protecţie specială în cazul maternităţii.

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE CIRCULATIE IN UNIUNEA EUROPEANA - VALOARE FUNDAMENTALA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

CAPITOLUL I

Aspecte generale

Un moment important pentru evoluția construcției comunitare este relansarea procesului de integrare și unificare a Comunităților europene, care devenise cea mai mare piață unificată din lume, iar firmele europene având condițiile necesare pentru a beneficia de economii de elită, putând fi comparate cu ale Japoniei și Statelor Unite ale Americii, prin adoptarea a mai multor texte care după ce au îmbrăcat o formă juridică și au fuzionat cu dispozițiile privind Uniunea politica și Uniunea economică și monetară, s-au concretizat într-un Tratat, și anume Tratatul asupra Uniunii Europene, semnat la 7 februarie 1992, la Maastricht și intrat în vigoare la 1 noiembrie 1993.

Cele mai importante modificări realizate prin Tratatul de la Maastricht sunt cele cu privire la dispozițiile Tratatului instituind Comunitatea Europeană (CE), Comunitate ale cărei obiective sunt redefinite în funcție de modificările aduse competențelor comunitare și în care au fost introduse un număr anumit de schimbări instituționale. Celelalte 2 Tratate institutive (CECA si EUROATOM) nu au fost modificate decât în măsura necesară punerii dispozițiilor lor instituționale în acord cu schimbările aduse Tratatului CE.

Prin Tratatul de la Maastricht, s-a procedat la o reorganizare a materiilor reglementate prin tratatele constitutive ale Comunităților europene și s-a recurs la o mai bună sistematizare. Astfel, Părțile a doua - " Fundamentele Comunității " - și a treia - "Politicile Comunității " - din Tratatul de la Roma au fost regrupate într-o singură Parte - a treia - intitulată " Politicile Comunității ". Acest fapt a determinat menținerea încă la începutul acestei Părți, ca un element călăuzitor al tuturor acțiunilor și politicilor comunitare a unor aspecte privind fundamentele Comunității, care, deși nu se mai regăsesc în această formulare, își păstrează această finalitate.

Este vorba de dispozițiile privind libera circulație a mărfurilor, persoanelor, capitalului și serviciilor, care, într-un grad diferit se pot circumscrie aproape oricăreia dintre acțiunile și politicile comunitare. Aceste libertăți au fost realizate, în cea mai mare parte a lor, deja în cursul perioadei de tranziție, potrivit Tratatului,

prin dispoziţii de procedură şi acţiuni, abstenţiuni, restricţii ori interdicţii. Aproape toate dispoziţiile procedurale de realizare a acestor libertăţi nu mai sunt de actualitate, având în vedere că perioade de tranziţie pentru stabilirea pieţei comune a expirat la 31 decembrie 1969 (art.7), dar după această perioadă Tratatul garantează aceste libertăţi, astfel încât dispoziţiile în această privinţă sunt considerate a avea efect direct, putând fi invocate în faţa tribunalelor naţionale ale statelor membre. Pe de altă parte, prin AUE, art.13 (devenit art. 8A în Tratat), Comunitatea europeana s-a angajat, în consonanţă cu " Cartea Albă " în 1985 a Comisiei, să adopte măsuri în scopul stabilirii progresive într-o perioadă expirând la 31 decembrie 1992 a pieţei interne care să cuprindă o zonă fără frontiere interne în care libera circulaţie a mărfurilor, a persoanelor, a capitalurilor şi serviciilor să fie asigurată potrivit prevederilor Tratatului.

Aşadar, piaţa internă este definită ca un spaţiu fără frontiere interne care trebuie să funcţioneze în aceleaşi condiţii ca o piaţă naţionala : mărfurile, persoanele, capitalurile şi serviciile trebuie să circule în cadrul ei fără nici un control la frontierele dintre statele membre, după exemplul absenţei controlului la frontierele dintre regiunile unui stat. Acest spaţiu fără frontiere interioare, în interpretarea Comisiei, nu poate să-şi găsească traducerea sa concretă şi efectivă decât dacă el priveşte toate mărfurile, serviciile şi capitalurile care circulă în cuprinsul lui, iar dacă este vorba în cazul particular al persoanelor, orice interpretare a art. 8A care ar conduce la a limita efectele doar la resortisanţii comunitari ar lipsi această dispoziţie de orice efect util.

Art. 8A stabileste, aşadar, pentru Comunitate şi, de asemenea, pentru statele membre a obligaţiilor de rezultat, care nu ar putea fi indeplinită dacă ansamblul controalelor la frontieră (şi efectele aferente) nu sunt suprimate. Prin Decizia Nr. 93/72 a Comisiei s-a constituit un Comitet consultativ pentru coordonarea în domeniul pieţei interne. El poate fi consultat potrivit competenţei ce i-a fost stabilită, asupra tuturor problemelor practice care pot să survină după 1 ianuarie 1993 relativ la funcţionarea acestei piete.

Convenţia Europeană prezentată Consiliului European la Roma pe 18 iulie 2003 avea să reglementeze în Titlul III –Secţiunea I aspectele privitoare la instituirea pieţii interne , la libera circulaţie a persoanelor şi serviciilor, precum şi la libera circulaţie a mărfurilor, capitalurilor şi plăţilor.

Ulterior, prin Tratatul de la Amsterdam, Uniunea Europeană cunoaşte, într-o anumită măsură, unele transformări. Noi sarcini îi sunt încredinţate rolul

cetățeanului este accentuat, iar caracterul democratic al instituțiilor este consolidat. Deși construcția comunitară s-a dezvoltat, în sens istoric, urmând, cu precădere, obiective economice, accentul se pune, în continuare, pe responsabilitățile politice ale Uniunii, atât în interior, cât și în exterior.

Necesitatea adoptării acestui Tratat rezultă din faptul că, deși el urmează altor 2 mari modificări privind competența și instituțiile Uniunii, din 1986 (Actul unic european) și 1992 (Tratatul de la Maastricht) trebuiau încă, date răspunsuri numeroaselor probleme care au rămas deschise. Acestea priveau, îndeosebi, rolul și drepturile cetățenilor europeni, eficacitatea și caracterul democratic al instituțiilor europene, ca și responsabilitățile internaționale ale Uniunii.

Tratatul de la Amsterdam se prezintă ca o revizuire a Tratatelor constitutive, deși acestea au fost modificate prin Tratatul de la Maastricht. Acesta cuprinde 3 părți, și anume: modificări ale Tratatului UE; simplificarea Tratatelor, dispoziții generale și finale. Acestora li se adaugă: Actul final, 13 Protocoale si 58 de Declarații comune.

Tratatul vizeaza realizarea unui spațiu de libertate, securitate și justiție, prin comunitarizarea unei părți din cel de al 3-lea pilon, adică libera circulație a persoanelor, care este într-o strânsă corelare cu alt pilon: Libera circulație a serviciilor.

Toate obstacolele în calea celor patru libertăți, care provin din legislațiile naționale nu sunt condamnabile în esență, în primul rând pentru că diversitatea legislațiilor naționale constituie regula. Prin ea însăși, această diversitate poate constitui un obstacol pentru activitățile transfrontiere. Atâta timp cât nu există o reglementare comunitară exhaustivă într-un sector dat diferențele între legislațiile naționale trebuie acceptate de operatori. Apoi aceste legislații naționale diverse trebuie armonizate cu textele și obiectivele dreptului comunitar. Aceasta deoarece este evident faptul că statele nu sunt libere să adopte măsuri la nivel național, fără a lua în considerație prevederile dreptului comunitar.

CAPITOLUL II
Libera circulatie a serviciilor

Cetățenia Uniunii Europene, definită de Tratatul de la Maastricht ca posibilitatea dată oricarui individ care are cetățenia unui stat membru, de a fi considerat cetățean al Uniunii Europene, conferă o serie de drepturi titularilor, care sistematizate sunt:

- Dreptul la libera circulație, dreptul de sejur și de stabilire, dreptul la muncă și la studiu în toate statele membre.
- Dreptul la vot și dreptul de a candida la alegerile Parlamentului europen și la alegerile locale în statul de rezidență, în aceleași condiții ca și cele stabilite pentru cetățenii statului respectiv.
- Dreptul de petiție în fața Parlamentului european și dreptul de a se adresa Mediatorului european pentru examinarea cazurilor de administrare defectuoasă a afacerilor comunitare de către instituțiile și organele comunitare.
- Dreptul de a beneficia, pe teritoriul unui stat terț, de protecție diplomatică și consulară din partea autorităților diplomatice sau consulare ale unui alt stat membru, în cazul în care statul de unde provine nu are reprezentanță diplomatică sau consulară în statul respectiv.

Drepturi, care au generat și sunt în legătură cauzală cu cele 4 libertăți cum ar fi: Libera circulație a persoanelor, Libera circulație a serviciilor, Libera circulație a mărfurilor si Libera circulație a capitalurilor, reprezentând cei 4 piloni ai Comunității Europene.

Libera circulație a persoanelor și a serviciilor reprezintă mai mult decât un cuplu obiectiv comercial urmărit prin Tratatul de la Roma. Cele două libertăți sunt indispensabile în vederea exercitării unei cetățenii europene, întemeiate pe principii democratice exprimate, în special, în Convenția Europeana a Drepturilor Omului (CEDO), la care ordinea comunitară juridică subscrie. Printre aceste principii se găsește și acela al ***libertății de comunicare***, libertate esențială pentru toți resortanții statelor europene. Modelul său principal este, din punct de vedere

juridic în prezent comunicarea audiovizuală. Ori, această formă de comunicare este, din punct de vedere juridic, o prestare de servicii, guvernată de dispozițiile cu efect direct ale Tratatului. Tratatul a oferit de la început un cadru juridic nediscriminatoriu libertății de comunicare. Astfel, se poate face legătura cu art.10 din CEDO la care trimite Tratatul.

Restricții privind libera circulație

Tratatul permite unui stat membru să refuze unui cetățean al UE dreptul de intrare și ședere din motive ce țin de ordinea publică, siguranța publică sau sănătatea publică. Măsurile respective trebuie să se bazeze pe comportamentul personal al individului respectiv, iar acest comportament trebuie să reprezinte o amenințare suficient de gravă și prezentă pentru interesele fundamentale ale statului. În această privință, Directiva 2004/38/CE prevede o serie de garanții procedurale.

În conformitate cu articolul 45 alineatul (4) din TFUE, libera circulație a lucrătorilor nu se aplică ocupării forței de muncă în sectorul public, deși această derogare a fost interpretată într-un mod foarte restrictiv de către Curtea de Justiție, conform căreia numai accesul la acele locuri de muncă care implică exercitarea autorității publice și responsabilitatea pentru apărarea interesului general al statului (de exemplu, securitatea internă și externă a statului) poate fi limitat la resortisanții statului în cauză.

Pe durata unei perioade de tranziție, după aderarea noilor state membre, se pot aplica anumite condiții care restricționează libera circulație a lucrătorilor din, către și între aceste state membre. Aceste restricții nu au drept obiect călătoriile în străinătate sau activitățile independente și pot fi diferite de la un stat membru la altul. Perioadele de tranziție rămase, aplicabile în urma aderării, în 2007, a Bulgariei și României, au expirat la 1 ianuarie 2014. În prezent există perioade de tranziție pentru resortisanții croați, care trebuie să expire până cel târziu în iulie 2020.

Libertatea de stabilire a cetatenilor unui stat membru pe teritoriul unui alt stat membru pentru a exercita acolo anumite activități este, în mod evident, de altă natură decât aceea de a oferi, în afara frontierelor, servicii clienților rezidenți în alt stat. Din punct de vedere economic, circulația transfrontieră a serviciilor este foare departe de migrația în scopul stabilirii.

De aceea cele două libertăți au fost înscrise în Tratat diferit: art. 43 pentru libertate de stabilire, **(LS)**, și art.49 pentru libertatea prestării serviciilor **(LPS).**Totuși ele au mai multe puncte comune.

Libera circulație a serviciilor constă în dreptul de a oferi servicii pe teritoriul statelor membre plecând de la un sediu (principal sau secundar) stabilit în Uniunea Europeana. Ea este o componentă importantă pentru funcționarea pieții unice. Baza legală se regăsește în art.49-55 (ex. 59-66) din Tratatul de la Roma (CEE).

Conform art.III-30 din Convenția Europeană sunt considerate servicii, acelea care sunt în mod normal furnizate contra unei remunerații, în măsura în care ele nu sunt cârmuite de prevederile privind libertatea de circulație a mărfurilor, capitalului și persoanelor, și ele includ, în special, activitățile cu caracter industrial, comercial, activitățile artizanale și cele prestate în cadrul profesiunilor liberale.

In dreptul comunitar, prin noțiunea de "servicii" se înțelege ansamblul prestațiilor care nu cad sub incidența dispozițiilor referitoare la libera circulație a mărfurilor, capitalurilor sau persoanelor. Ea are, așadar, un caracter "rezidual" sau "subsidiar", dar poate fi clarificată în baza a trei criterii stabilite prin jurisprudența CJCE de la Luxemburg:

a) Prestatorul serviciilor trebuie să fie stabilit într-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât acela al destinatarului prestației astfel încât să existe o trecere a unei frontiere interioare UE.

b) Prestatorul trebuie să fi fost stabilit în spațiul Pieței unice europene.

c) Prestația trebuie să fie furnizată contra unei remunerații.

CAPITOLUL III
Dreptul de stabilire in scopul exercitarii unui comert sau a unei profesii

Libertatea de stabilire în scopul exercitării unui comerț sau unei profesii poate fi considerată ca o componentă a libertății de circulație a persoanelor în cadrul Comunităților. Dar ea trebuie să fie solicitată, în același timp, și libertății de furnizare a serviciilor, acest fapt având ca fundament necesitatea asigurării unei repartizări optime tuturor factorilor de producție la nivel comunitar, astfel încât mobilitatea acestora să permită exercitarea activităților productive și comerciale în cele mai favorabile medii sociale, economice și comerciale.

Libertatea de stabilire reprezintă, mai întâi de toate, dreptul recunoscut resortanților statelor membre de a accede la activitățile nesalariale pe teritoriul statelor membre, prin intermediul unei instalări materiale și eventual juridice; de asemenea, reprezinta posibilitatea oferită resortanților statelor membre de a avea acces la constituirea și conducerea unor intreprinderi.

Dreptul de stabilire în scopul exercitarii unui comerț sau a unei profesii, desemnează posibiliatea unui rezident comunitar de a participa într-un mod stabil și continuu la viața economică a unui stat membru, altul decât statul de origine, de a câștiga un profit din acest fapt, favorizând pătrunderea economică și socială, în Comunitate, în domeniul activităților nesalariale. Dreptul de stabilire este oferit atât resortanților statelor membre ale Comunității, cât și resortanților statelor părți ale Acordului asupra SEE. In cazul persoanelor fizice, noțiunea de "resortant" este definită în funcție de criteriile naționale, însă, în ceea ce privește o filială a unei societăți necomunitare aceasta este, de regulă "resortisantă" a statului membru unde își are sediul social. In funcție de calificarea sediului social ca sediu principal sau sediu secundar, se impun următoarele precizări:

- Sediul principal al unei societăți poate fi caracterizat în două feluri: fie prin înființarea unei societăți, a unui cabinet sau a unui sediu principal, fie prin transferul sau deplasarea unui sediu principal preexistent. Dacă o societate are dreptul de părăsi un stat și de a schimba legea căreia îi aparține, aceasta se întâmpla sub condiția de a respecta legea căreia i-a fost anterior subordonată ca reglementare. Art. 43 nu conferă nici un drept transferului de sediu social fără pierderea personalității juridice și deci fără dizolvare. Totul depinde de legea care a guvernat persoana juridică inițial. Dreptul de a pleca poate fi exercitat

printr-un transfer de sediu (dacă statul de plecare o permite și în condițiile în care pemite acest lucru), fie printr-un transfer de activitate cu dizolvare, sau prin crearea unei filiale în alt stat.

- Sediul secundar al unei societăți presupune existența într-un stat membru al Comunității a unui sediu principal-preexistent, care se va putea deplasa în direcția teritoriilor altor state membre. Art.43 enumeră mai multe forme de sedii secundare cum ar fi:

1. Agenția - se bazează, în principiu pe tehnica mandatului (deci agențiile pot fi, persoane juridice mandatare), dar termenul este, uneori folosit ca sinonim pentru sucursală.

2. Sucursala este un sediu lipsit de personalitate juridică și care nu este autonomă din punct de vedere juridic, chiar dacă au autonomie de fapt.

3. Filiala este, dimpotrivă, autonomă dotată cu personalitate juridică, chiar dacă este dependentă din punct de vedere economic de societatea-mamă.

Libertatea de stabilire include, conform art.52, alin. 2, dreptul de a începe și continuă activități ca persoane nesalariate (independente), ceea ce înseamnă dreptul de acces la asemenea activități și dreptul de a înființa și administra intreprinderi, în special companii și firme, în înțelesul art.58, adică acelea care au sediul lor statuar, administrația lor centrală sau principalul lor stabilament pe teritoriul comunitar și care au fost constituite potrivit dreptului civil sau comercial, inclusiv societățile cooperative și alte persoane juridice cârmuite de dreptul public sau privat, afară de acelea care nu sunt producătoare de profit.

Libertatea de stabilire presupune interzicerea discriminării având drept criteriu de referință condițiile stabilite pentru proprii resortisanți de legea țării unde se efectuează acea stabilire. Această interdicție este o aplicare a principiului nediscriminării așa cum este formulat la art.6 din Tratat. Art.52, par.1, a impus ca orice restricție la libertatea de stabilire a resortisanților unui stat membru pe teritoriul altui stat membru să fie înlăturată în etape progresive în cursul perioadei de tranziție. Această înlăturare progresivă privește, de asemenea, restricțiile privind înființarea de agenții, filiale sau sucursale pe teritoriul oricărui stat membru. Prin art.53, ale cărui prevederi sunt direct aplicabile, statele membre se obligă să nu introducă nici o nouă restricție, privind dreptul de stabilire pe teritoriile lor a resortisanților altor state membre, afară dacă în Tratat nu se dispune astfel. Această reglementare constituie o regulă de drept

comunitar susceptibilă de a crea drepturi individuale pe care tribunalele naționale trebuie să le protejeze.

Art.52 si 59 - a arătat Curtea de Justiție - împiedică un stat membru să limiteze activitățile de intermediere, din domeniul valorilor mobiliare transferabile, la companii sau firme al căror sediu înregistrat se află pe teritoriul său, punându-i pe distribuitorii intermediari din alte state membre care doresc să exercite o activitate pe teritoriul respectiv, în imposibilitatea de a folosi anumite forme de stabilire, precum o filiera sau o agenție, astfel încât ei sunt obligați să suporte cheltuieli suplimentare comparate cu cele ale propriilor naționali și, cu desăvârșire, de a face uz de libertatea lor de a furniza servicii ; procedând astfel, statul aplică o diferență de tratament care nu este obiectiv justificată.

Libertatea de stabilire nu poate fi pe deplin înfăptuită dacă statele membre pot să refuze beneficiul dreptului comunitar acelora dintre resortisanții lor care s-au prevalat ei înșiși de libertatea de circulație și de dreptul de stabilire și care au obținut, prin aceasta, calificările profesionale menționate în legislația comunitară, într-un alt stat decât statul al cărui resortisant este.

Directiva Consiliului Nr.75/362 din 16 iunie 1975 permitea expres statelor membre să pretindă în completare o perioadă prealabilă de pregătire într-o perioadă prealabilă de pregătire într-o perioadă de tranziție de cinci ani la sfârșitul căreia un stat membru nu mai era îndreptățit să impună o astfel de condiție sau să ceară altă pregatire profesională a medicilor care se stabilesc ei înșiși pe teritoriul acelui stat membru ca medici de medicină generală practicanți și care sunt deținători de diplome obținute într-un alt stat membru și recunoscute în baza acelei Directive. Curtea de justiție a hotarât, în interpretarea acestei Directive, că orice discriminare în acest sens din partea organismelor profesionale nu este admisibilă, chiar dacă statul membru în cauză face practicarea acelei profesii de către posesorii diplomele obținute pe teritoriul său dependentă de cerințe.

Bibliografie

1. Curs Drept European al afacerilor
2. http://www.europarl.europa.eu
3. http://eur-lex.europa.eu
4. https://dreptmd.wordpress.com

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

LIBERTATEA DE EXPRIMARE IN UNIUNEA EUROPEANA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Libertatea de exprimare

Partea teoretica

Jurisprudenta cu privire la libertatea de exprimare

In Conventia europeană a Drepturilor Omului articolul 10 este consacrat libertăţii de exprimare şi informare. Convenţia, semnată la 4 noiembrie 1950, a intrat in vigoare la 3 septembrie 1953 si a fost ratificata de 47 de State membre ale Consiliului Europei. Articolul 10 dispune:

Orice persoană are dreptul la libertatea de exprimare. Acest drept cuprinde libertatea de opinie si libertatea de a primi sau de a comunica informatii ori idei fără amestecul autorităților publice si fără a tine seama de frontiere. Prezentul articol nu împiedică Statele să supună societătile de radiodifuziune, de cinematografie sau de televiziune unui regim de autorizare.

Exercitarea acestor libertati ce comportă îndatoriri si responsabilităti poate fi supusă unor formalităti, conditii, restrângeri sau sanctiuni prevazute de lege, care constituie măsuri necesare, într-o societate democratica, pentru securitatea nationala, integritatea teritorială sau siguranta publica, apararea ordinii si prevenirea infractiunilor, protectia sănătătii sau a moralei, protectia reputatiei sau a drepturilor altora, pentru a împiedica divulgarea de informatii confidentiale sau pentru a garanta autoritatea si impartialitatea puterii judecatoresti.

Curtea a calificat libertatea de exprimare ca fiind,,una din condiţiile de bază pentru progresul societătilor democratice si pentru dezvoltarea oricărui individ".

Partea practica

Cauza Cornelia Popa vs Romania

La originea cauzei se afla Cererea nr. 17.437/03 indreptata impotriva Romaniei, prin care un resortisant al acestui stat, Cornelia Popa (reclamanta), a sesizat Curtea la 24 aprilie 2003, in temeiul art. 34 din Conventia pentru apararea drepturilor omului si a libertatilor fundamentale (Conventia).

Circumstantele cauzei

In cadrul unui litigiu de dreptul muncii privind concedierea unei angajate de catre o societate comerciala, la 25 ianuarie 2001, Judecatoria Constanta a pronuntat o hotarare favorabila angajatei. Completul de judecata al respectivei instante il includea pe judecatorul C.C. Litigiul s-a incheiat prin Hotararea din 31 august 2001, Tribunalul Constanta reformand integral hotararea judecatoriei si respingand in mod definitiv recursul angajatei.

Reclamanta, ziarist la cotidianul „Independentul", a asistat la proces. In decursul desfasurarii procesului si inainte de pronuntarea hotararii Tribunalului Constanta, aceasta a luat cunostinta de un comunicat de presa publicat la 2 aprilie 2001 de Curtea de Apel Constanta si Tribunalul Constanta cu privire la, printre altele, cercetarea disciplinara la adresa judecatorului C.C. Comunicatul prevedea urmatoarele in partile relevante:

„In urma unei cercetari disciplinare avand ca obiect activitatea judecatorului C.C. si [...] din cadrul Judecatoriei Constanta [...] concluziile au fost trimise Inspectiei Judiciare din cadrul Ministerului Justitiei in vederea continuarii cercetarii respective conform legii [...]."

La 28 mai 2001, reclamanta a publicat un articol impreuna cu o fotografie a judecatorului C.C. in cotidianul „Independentul". Articolul avea urmatorul text:

„Judecatorul C.C. recidiveaza cu sentinte stupefiante

– D.S., care asigura gestiunea in cadrul societatii <<C>> SA ar trebui sa plateasca contravaloarea a 16 tone de motorina lipsa, adica aproximativ 47 milioane de lei acum 4 ani;

– Chiar daca setul de probe examinate erau favorabile societatii <<C>> SA, judecatorul C.C. a pronuntat o hotarare aberanta;

– C.C. obliga societatea <<C>> sa reintegreze angajatul si sa ii plateasca despagubiri substantiale;

– Magistratul C.C., cunoscuta gratie deciziilor surprinzatoare, a atras atentia Consiliului Superior al Magistraturii.

In 1997, Judecatoria Constanta a fost sesizata de SC <<C>> SA cu un litigiu de munca formulat impotriva D.S. Aceasta din urma a fost angajata ca gestionar in cadrul benzinariei. La 14 mai 1997, presedintele-director general al societatii, dupa ce a dispus un inventar asupra marfurilor din gestiunea D.S., a constatat o lipsa de 16 tone de motorina, in valoare de aproximativ 47 milioane de lei. Considerand ca este vorba despre o grava nerespectare a atributiilor profesionale, directia societatii a decis concedierea lui D.S. Asa cum reiese din afirmatiile

partilor la litigiu, precum si din examinarea probelor, instanta a hotarat ca, in speta, cererea privind prejudiciul material s-a aflat la originea concedierii. Lipsa marfii a fost constatata in perioada in care D.S. asigura gestiunea, anterior acestei perioade nemaifacandu-se nicio constatare de acest tip. Conform rezultatelor expertizei contabile, prejudiciul s-ar fi produs in perioada 30 aprilie – 14 mai 1997, expertii considerand totusi ca era prea mare cantitatea de motorina lipsa in raport cu eventualele posibilitati de sustragere. Dupa audiere, D.S. a recunoscut ca nu a raportat in mod real stocurile zilnice de carburanti. S-a dovedit ca, la 8 mai, D.S. a solicitat un imprumut de carburanti din partea societatii pentru a acoperi cantitatea de carburant lipsa. Lipsa de carburant evidentiata in gestiunea societatii a fost recunoscuta de D.S. in timpul cercetarii administrative, care a indicat totusi ca, pentru a acoperi pierderea, aceasta trebuia sa isi vanda apartamentul. Apartamentul a fost vandut, insa prejudiciul cauzat societatii nu a fost acoperit. Desi existau probe concludente care atestau culpabilitatea lui D.S. pentru lipsa celor 16 tone de motorina, in valoare de aproximativ 47 milioane de lei, judecatorul C.C. a hotarat, in mod stupefiant, ca decizia de concediere era ilegala si a anulat-o. Si, pentru ca stupefactia sa fie la culme, C.C. a obligat conducerea societatii <<C>> SA sa o reintegreze pe D.S. in functia avuta si sa ii plateasca despagubiri pentru perioada in care aceasta nu si-a incasat salariul. Acelasi judecator i-a dispus lui H.O., presedintele-director general al societatii <<C>> SA, sa ii plateasca lui D.S. drepturile salariale pentru perioada care s-a scurs intre data concedierii si reintegrarea efectiva in postul sau."

Situatia de fapt

La 11 iunie 2001, judecatorul C.C. a depus plangere penala pentru calomnie impotriva reclamantei si a cotidianului. Aceasta sustinea ca titlul articolului in litigiu, precum si publicarea fotografiei sale aduceau atingere dreptului la respectarea reputatiei sale, in calitate de magistrat. In opinia sa, faptul ca reclamanta a prezentat intr-un mod tendentios faptele procedurii, facand referire la capacitatile profesionale ale judecatorului C.C., la subiectiva interpretare si apreciere a probelor de catre aceasta, a expus-o dispretului public, afectandu-i astfel demnitatea. C.C. s-a constituit parte civila pentru o suma de 100.000.000 lei romanesti (ROL), aproximativ 3.850 euro (EUR).

La termenul din 8 ianuarie 2002, ziarul, in calitate de parte responsabila civilmente, a solicitat Judecatoriei Constanta sa depuna la dosarul cauzei comunicatul de presa din 2 aprilie 2001 al Curtii de Apel Constanta. Instanta a respins proba respectiva ca „irelevanta, neconcludenta si inutila".

Prin Hotararea din 10 septembrie 2003, Judecatoria Constanta a condamnat reclamanta la plata unei amenzi penale de 6.000.000 ROL, aproximativ 200 EUR, pentru calomnie. Totodata, instanta a condamnat reclamanta in solidar cu ziarul la plata unei despagubiri de 100.000.000 ROL, aproximativ 3.850 EUR, pentru prejudiciul moral suportat de partea civila. Instanta a hotarat ca articolul in cauza depasise limitele obligatiilor de informare intr-o societate democratica, transmitand un mesaj precis, respectiv reprosuri la adresa judecatorului C.C. cu privire la nerespectarea legii si a obligatiilor profesionale. Potrivit instantei Judecatoriei Constanta, articolul in cauza constituia o „atingere nu numai la adresa magistratilor, ci si a increderii cetatenilor in justitie".

Reclamanta a introdus recurs impotriva hotararii, sustinand, intre altele, ca afirmatiile facute la publicarea articolului au fost confirmate la 31 august 2001 prin Hotararea Tribunalului Constanta, care modifica integral hotararea judecatoriei. In fata Tribunalului Constanta reclamanta a afirmat ca publicarea articolului sau avea ca obiectiv apararea bunei functionari a justitiei, prin denuntarea faptelor care aduceau atingere normelor deontologiei profesionale si a deciziilor judecatoresti bizare. Reclamanta s-a plans de refuzul judecatoriei de a-i permite sa faca proba veritatii afirmatiilor sale si a invocat respingerea de catre instanta a probei constand in comunicatul de presa care ridica indoieli cu privire la obligatiile profesionale ale judecatorului C.C. Reclamanta denunta condamnarea sa pe motivul atingerii „reputatiei magistratilor" in general, fara ca judecatoria sa fi examinat temeinicia afirmatiilor ei.

Prin Incheierea din 17 mai 2002, Curtea Suprema de Justitie, sesizata cu o cerere formulata de partea responsabila civilmente, a decis stramutarea cauzei in fata unei alte instante de acelasi grad, respectiv Tribunalul Galati.

Prin Hotararea din 28 octombrie 2002, Tribunalul Galati a admis partial recursul reclamantei si a modificat hotararea judecatoriei, reducand valoarea despagubirii acordate cu titlu de prejudiciu moral la 60.000.000 ROL, aproximativ 1.920 EUR. Instanta a mentinut restul dispozitiilor hotararii. Instanta a hotarat ca reclamanta adusese o grava atingere dreptului la respectarea reputatiei judecatorului C.C., mai ales in virtutea statutului sau de magistrat. Considerand ca reclamanta recunoscuse si regretase situatia in cauza si tinand seama de resursele materiale limitate de care aceasta dispunea, instanta a decis ca se impunea o reducere a despagubirii acordate pentru prejudiciul moral.

Dreptul intern relevant

Dispozitiile relevante din Codul penal roman, in materie de calomnie, astfel cum erau in vigoare la vremea faptelor, precum si modificarile legislative ulterioare sunt descrise in Hotararea Boldea impotriva Romaniei [nr. 1999/02, pct. 16 – 19, CEDO 2007-... (extrase)].

Prin Decizia nr. 62/2007 din 18 ianuarie 2007, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 104 din 12 februarie 2007, Curtea Constitutionala a Romaniei a declarat neconstitutionala legea de abrogare a art. 205 – 207 din Codul penal privind insulta si calomnia, pe motiv ca reputatia persoanelor, astfel cum este garantata de Constitutie, trebuia protejata in mod imperativ prin sanctiuni de drept penal.

Cu privire la pretinsa incalcare a art. 10 din Conventie

Reclamanta sustine ca faptul ca a fost condamnata penal si civil, prin Hotararea din 28 octombrie 2002 a Tribunalului Galati, a adus atingere dreptului sau la libertatea de exprimare garantat de art. 10 din Conventie, care este redactat dupa cum urmeaza:

„1. Oricare persoana are dreptul la libertatea de exprimare. Acest drept cuprinde libertatea de opinie si libertatea de a primi sau de a comunica informatii ori idei fara amestecul autoritatilor publice si fara a tine seama de frontiere. Prezentul articol nu impiedica statele sa impuna societatilor de radiodifuziune, de cinematografie sau de televiziune un regim de autorizare.

2. Exercitarea acestor libertati, ce comporta indatoriri si responsabilitati, poate fi supusa unor formalitati, conditii, restrangeri sau sanctiuni prevazute de lege, care constituie masuri necesare, intr-o societate democratica, pentru securitatea nationala, integritatea teritoriala sau siguranta publica, apararea ordinii si prevenirea infractiunilor, protectia sanatatii sau a moralei, protectia reputatiei sau a drepturilor altora, pentru a impiedica divulgarea de informatii confidentiale sau pentru a garanta autoritatea si impartialitatea puterii judecatoresti."

Guvernul insa contesta aceasta teza.

Argumentele partilor

Argumentele reclamantei

Reclamanta considera ca articolul in litigiu se baza pe informatii factuale corecte si necontestate si ca exprima opinia sa privind lipsa de impartialitate a judecatorului C.C. In opinia sa, termenul cel mai dur folosit in articol era „stupefiant", expresie utilizata pentru a

caracteriza hotararea judecatoreasca pronuntata in cauza privind conflictul de munca, obiectul articolului sau de presa. Reclamanta afirma ca a prezentat cauza in mod corect, fara nicio intentie calomnioasa, exclusiv in scopul de a informa publicul despre o problema de ordin general, respectiv functionarea justitiei. Pe langa motivarea discutabila a deciziilor interne, reclamanta sustine ca la redactarea articolului s-a bazat pe existenta comunicatului de presa al Curtii de Apel Constanta, care mentiona o cercetare disciplinara avand ca obiect activitatea profesionala a judecatorului C.C.

Argumentele Guvernului

Guvernul considera ca era vorba despre judecati de valoare, care nu aveau niciun temei faptic. In acest sens invoca Hotararea Paturel impotriva Frantei (nr. 54.968/00, pct. 38, 22 decembrie 2005). Pe aceasta tema, Guvernul face trimitere, de asemenea, la situatia retinuta in Cauza Stangu si Scutelnicu impotriva Romaniei (nr. 53.899/00, pct. 51 si 54, 31 ianuarie 2006), in care Curtea a constatat neincalcarea art. 10 din Conventie. Guvernul considera, de asemenea, ca instantele si-au intemeiat deciziile pe motive relevante si suficiente. Referitor la amenda penala, Guvernul precizeaza ca masura a facut obiectul unei gratieri prezidentiale. Guvernul afirma totodata ca reclamanta nu a prezentat vreun document justificativ care sa ateste plata despagubirilor morale.

Opinia Curtii

Curtea considera ca pronuntarea condamnarii in litigiu se analizeaza ca o „ingerinta" in exercitarea dreptului la libertatea de exprimare de catre reclamanta. O asemenea ingerinta incalca art. 10 din Conventie, cu exceptia cazului in care este „prevazuta de lege", urmareste unul sau mai multe dintre scopurile legitime prevazute la art. 10 & 2 si este „necesara intr-o societate democratica", pentru indeplinirea acestora.

Curtea observa ca partile nu contesta faptul ca respectiva condamnare a reclamantei era prevazuta de lege, in speta de dispozitiile relevante din Codul penal si Codul civil, si ca urmarea un scop legitim, respectiv protectia reputatiei altei persoane, in sensul art. 10 & 2 din Conventie.

Curtea a subliniat in numeroase randuri rolul esential pe care il joaca presa intr-o societate democratica: desi presa nu trebuie sa depaseasca anumite limite, privind in special protectia reputatiei si a drepturilor altora, cu toate acestea ii revine sarcina de a comunica, cu respectarea obligatiilor si responsabilitatilor sale, informatii si idei despre toate problemele de interes

general, inclusiv cele care se refera la functionarea puterii judecatoresti. Desigur, actiunea instantelor, care sunt garante ale justitiei si care au o misiune fundamentala intr-un stat de drept, are nevoie de increderea publicului. Astfel, este necesara protejarea acesteia impotriva atacurilor lipsite de temei, mai ales urmare a calitatii de magistrat a victimei. Referitor la magistrati, Curtea reaminteste ca, desi nu este adevarat ca acestia se expun in mod constient unui control atent al faptelor si gesturilor lor precum oamenii politici si ca ar trebui tratati prin urmare la egalitate cu acestia din urma atunci cand este vorba despre critici la adresa comportamentului lor, nu este mai putin adevarat ca limitele criticii admisibile sunt mai mari pentru functionari atunci cand isi exercita atributiile oficiale, precum in speta, decat in cazul persoanelor fizice. Astfel, persoana in cauza, apartinand „institutiilor fundamentale ale statului", putea face, in aceasta calitate, obiectul unor critici personale in limite „acceptabile", nu numai in mod teoretic si general.

Curtea observa ca analiza articolului in litigiu facuta de cele doua instante se axeaza pe afirmatii considerate calomnioase, fara ca acestea sa fie totusi repuse in contextul lor in cadrul rationamentului. In absenta unei analize critice si circumstantiale a articolului in litigiu, aceasta metoda nu permite identificarea cu suficienta certitudine a motivelor care au condus la sanctiunea penala. Pe de alta parte, respingerea de catre Tribunalul Galati a beneficiului bunei-credinte pentru reclamanta, pe motiv ca victima era un magistrat, constituie o abordare prea formala a interpretarii articolului in cauza. Simpla mentiune a „atingerii (...) increderii cetatenilor in justitie" nu este suficienta pentru a fundamenta condamnarea reclamantei pentru calomnie.

Prin urmare, a fost incalcat art. 10 din Conventie.

Prejudicii

Reclamanta solicita 10.000 euro (EUR) cu titlu de prejudiciu moral, ca urmare a frustrarii, angoasei, neplacerilor si incertitudinii cauzate de condamnarea sa pentru calomnie. In primul sau an de exercitare a profesiei de ziarist, reclamanta afirma ca a fost grav descurajata de inscrierea in cazierul sau judiciar a condamnarii sale penale pentru calomnie.

Guvernul considera ca legatura de cauzalitate dintre prejudiciul moral invocat si suma solicitata cu acest titlu nu a fost dovedita si ca o eventuala hotarare judecatoreasca de condamnare ar constitui, in sine, o reparatie suficienta pentru prejudiciul moral prezumtiv suferit de reclamanta. Guvernul considera ca suma solicitata de reclamanta cu acest titlu este excesiva si

face trimitere la cauzele in care, in situatii similare, Curtea a acordat sume intre 1.000 si 5.000 EUR.

Reclamanta solicita totodata 4.160 EUR pentru cheltuielile de judecata efectuate in fata Curtii, respectiv 50 EUR pentru cheltuielile de corespondenta si 4.110 EUR pentru onorariul avocatului, suma care urmeaza sa ii fie platita direct reprezentantului sau.

Guvernul nu se opune ca reclamantei sa i se acorde o suma corespunzatoare cheltuielilor necesare si justificate. Acesta precizeaza ca reclamanta nu a achitat onorariul avocatului si considera ca suma solicitata cu acest titlu este excesiva.

Hotararea Curtii

a) ca statul parat trebuie sa ii plateasca reclamantei, in termen de 3 luni de la data ramanerii definitive a hotararii. in conformitate cu art. 44 § 2 din Conventie, urmatoarele sume, care urmeaza sa fie convertite in moneda nationala a statului parat la cursul de schimb aplicabil la data platii:

(i) 7.000 euro plus orice suma ce poate fi datorata cu titlu de impozit, pentru prejudiciu moral, suma ce va fi platita reclamantei:

(ii) 4.110 euro pentru cheltuielile de judecata efectuate pentru procedura din fata Curtii, suma ce se va plati direct lui D.M.,. care a reprezentat-o pe reclamanta in calitate de avocat:

b) ca, de la expirarea termenului mentionat si pana la efectuarea platii, aceste sume trebuie majorate cu o dobanda simpla, la o rata egala cu rata dobanzii facilitatii de imprumut marginal practicata de Banca Centrala Europeana, aplicabila pe parcursul acestei perioade si majorata cu 3 puncte procentuale.

Bibliografie:

- ✓ http://www.infoeuropa.md/files/libertatea-de-exprimare-in-europa-jurisprudenta-cu-privire-la-articolul-10-al-conventiei-europene-a-drepturilor-omului.pdf - Libertatea de exprimare
- ✓ http://www.curierulfiscal.ro/2012/01/18/cauza-cornelia-popa-impotriva-romaniei/ - Curierul Fiscal
- ✓ http://www.curieruljudiciar.ro/2012/01/09/cedo-a-condamnat-romania-pentru-incalcarea-dreptului-la-libera-exprimare/ - Curierul Judiciar

- ✓ https://www.juridice.ro/181631/atingerea-adusa-libertatii-de-exprimare-cedo-cauza-cornelia-popa-vs-romania.html - Juridice.ro
- ✓ http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_RON.pdf - Conventia Europeana a Drepturilor Omului

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

POLITICA ANTITRUST LA NIVELUL UNIUNII EUROPENE

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Temei juridic:

- Articolele 101-109 din TFUE, precum și Protocolul nr. 27 privind piața internă și concurența, care precizează că obiectivul pieței interne definit la articolul 3 alineatul (3) din TFUE include concurența nedenaturată;

- Regulamentul (CE) nr. 139/2004 privind concentrările economice;

- Articolele 37, 106 și 345 din TFUE privind întreprinderile publice, precum și articolele 14, 59, 93, 106, 107, 108 și 114 din TFUE privind serviciile publice, serviciile de interes general și serviciile de interes economic general; Protocolul (nr. 26) privind serviciile de interes general; Articolul 36 din Carta drepturilor fundamentale.

Normelor comunitare în materie de concurență

Obiective:

- Protejarea concurenței împotriva denaturărilor;
- Integrarea piețelor prin fluidizarea comerțului peste frontiere și a alocării resurselor în funcție de cele mai avantajoase condiții;
- Protejarea IMM care contribuie la menținerea unui mediu competitiv;
- Protejarea consumatorilor: maximum de beneficii pentru consumatori;
- Favorizarea atingerii obiectivului coeziunii economice și sociale;
- Dezvoltarea unor întreprinderi de dimensiuni optime pentru a face față concurenței în plan global.

Concurența efectivă

↳ o condiție pentru realizarea unei piețe interne libere și dinamice

Abuzul de poziție dominantă deținută pe piață (articolul 102 din TFUE)

*„O **poziție dominantă** este o poziție de putere economică deținută de o întreprindere care are capacitatea de a împiedica menținerea unei concurențe eficiente pe piața relevantă, oferindu-i posibilitatea de a se comporta independent într-o măsură semnificativă față de concurenți, clienți și, în cele din urmă, față de consumatori”* (cauza 27/76, United Brands)

Pozițiile dominante sunt examinate în raport fie cu întreaga piață internă, fie cu o parte semnificativă a acesteia. Mărimea pieței relevante depinde de caracteristicile produsului, de accesibilitatea acestuia, precum și de comportamentul sau disponibilitatea consumatorilor de a alege produse alternative.

Listă neexhaustivă de exemple de practici abuzive (Articolul 102 din TFUE)

(a) impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile;

(b) limitează producția, comercializarea sau dezvoltarea tehnică în dezavantajul consumatorilor;

(c) aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial;

(d) condiționarea încheierii contractelor de acceptarea de către parteneri a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătură cu obiectul acestor contracte.

Aplicabilitate practica a normelor comunitare antitrust

Cazul AT.39740 – Google/ produsul Google shopping

Comisia Europeană (CE) a amendat Google pentru abuz de poziție dominantă și promovarea propriului serviciu de cumpărături în defavoarea concurenței

REZUMATUL CAZULUI:

- La 13 martie 2013, Comisia a adoptat o evaluare preliminară în sensul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 adresată întreprinderii Google Inc. („Google").
- Comisia a constatat că Google aplică practici comerciale care ar putea încălca dispozițiile articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") și ale articolului 54 din Acordul privind SEE

Google shopping

REZUMATUL CAZULUI (continuare):

* În 2004, Google a intrat pe piața separată de comparare a cumpărăturilor în Europa, cu un produs numit inițial **"Froogle",** redenumit **"Google Product Search"** in 2008 pâna în 2013 când a fost numit **"Google Shopping,,** care permite consumatorilor să compare online produsele și prețurile și să găsească afaceri de la retailerii online de toate tipurile, inclusiv Amazon și eBay.

*Serviciile de comparare a cumpărăturilor se bazează pe trafic pentru a fi competitive. Mai mult trafic duce la mai multe click-uri și generează venituri. Majorarea traficului atrage mai mulți retaileri care vor să-și prezinte produsele într-un serviciu de comparare a cumpărăturilor. Ținând cont de dominația Google pe Internet, motorul său de căutare generic este o sursă importantă de trafic pentru serviciile de comparare a cumpărăturilor.

* Din 2008, Google a început să implementeze pe pieţele Europene o schimbare fundamentală a strategiei pentru a-și impune serviciul său de comparare a cumpărăturilor. În prezent, serviciul Google de comparare a cumpărăturilor este mult mai vizibil consumatorilor care folosesc motorul de căutare Google în timp ce serviciile rivalilor sunt mai puțin vizibile.

Practici abuzive invocate de Comisie in cazul Google/ Google shopping

1. favorizarea, în cadrul rezultatelor unei căutări Google pe orizontală, a link-urilor care trimit spre serviciile Google de căutare pe verticală, defavorizând, astfel, serviciile de căutare pe verticală concurente („prima practică comercială”);
2. utilizarea, în sistemul Google de căutare pe verticală, a conținutului original al site-urilor unor terțe părți, fără consimțământul acestora („a doua practică comercială”);
3. încheierea unor acorduri care, de jure sau de facto, obligă site-urile unor părți terțe (cunoscute în industrie sub numele de „editori”) să își acopere majoritatea sau totalitatea necesităților de publicitate prin motoare de căutare („search advertising”) prin intermediul Google („a treia practică comercială”);
4. introducerea unor restricții contractuale cu privire la administrarea și transferul de campanii de publicitate desfășurate prin motoare de căutare de la o platformă de publicitate prin motoare de căutare la alta („a patra practică comercială”).

Google shopping

Ilustrarea grafică. Sursa: ec.europa.eu

Descrierea cronologică

Google shopping

30.11.2010	Initierea procedurii	Articolul 11(6) din Regulamentul Consiliului Nr.1/2003 si Art. 2(1) Regulamentul Comisiei Nr. 773/2004.
03.04.2013	Comisia a informat Google despre posibilele practici abuzive, oferind un termen de 5 ani pentru inlaturarea acestora	* Se refera doar la Spatiu Economic European
05.02.2014	Comisia obține de la Google afișare comparabilă in cazul rivalilor specializați care detin produse de căutare similare	* Posibilitatea ca o societate care face obiectul unei anchete antitrust să propună angajamente pe care Comisia le poate decide să le facă obligatorii din punct de vedere juridic a fost stabilită în 2004 prin art. 9 din Regulamentul UE antitrust. Comisia a acceptat angajamentele Microsoft (a se vedea IP / 09/1941), Apple (a se vedea IP / 12/1367) și IBM (a se vedea IP / 11/1539) și le-a transformat în obligații juridice.
14.07.2016	Initierea procedurii antitrust de catre Comisie	Procedura antitrust împotriva companiei Google/ compania mamă Alphabet în cazul AT.39740
27.06.2017	**Decizia Comisie**	Comisia amendează Google cu suma de 2,42 miliarde de euro pentru abuzul de poziție dominantă ca motor de căutare prin acordarea unui avantaj ilegal propriului serviciu de comparație

Sancțiunile impuse de către Comisie:

- ✓ Aplicarea amenzii de **2,42 miliarde de euro** pentru abuzul de poziție dominantă și încalcarea normelor comunitare antitrust.
- ✓ Amenda s-a stabilit raportat la cifra medie de afaceri a companiei mame Google- **Alphabet Inc**./California S.U.A.

Revenue	**US$ 90.27 billion (2016)**

- ✓ Dacă Google nu respectă decizia Comisiei, acesteia i se vor impune penalități de neconformitate de până la 5% din cifra medie zilnică de afaceri globală a companiei Alphabet Inc., compania mamă a Google.

! Decizia Comisie este cu drept de contestare

Declarațiile Comisarului european pentru co Margrethe Vestager, în cadrul conferintei de presa de anunțare a Deciziei Comisiei , 26 iunie 2017, Brussels

"Google a abuzat de poziția sa dominantă pe piață promovând în rezultatele motorului de căutare propriul său serviciu de comparare a cumpărăturilor în defavoarea concurenților. Cea a făcut Google este ilegal conform reglementărilor antitrust din UE. Compania a negat altor firme șansa de a concura conform meritelor și de a inova. Și, cel mai important, a negat consumatorilor europeni posibilitatea de a-și alege serviciile și de a beneficia deplin de inovații"

Brussels, Belgium, June 27, 2017. REUTERS/Francois Lenoir

Cazuri inițiate împotriva Google pentru încalcarea normelor comunitare antitrust

Sursa: http://ec.europa.eu/competition

Antitrust/Cartel Cases

Refine the search | Make a new search

Policy Area	Case Number	Member State	Last Decision Date	Title
Antitrust	39740		30.11.2010	Google Search (Shopping)
Antitrust	39768			Ciao / Google
Antitrust	39775			1plusV/Google
Antitrust	40099		15.04.2015	Google Android
Antitrust	40411		14.07.2016	Google Search (AdSense)

Vă multumesc
pentru atenție!

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

RECUNOASTEREA RECIPROCA A DIPLOMELOR SI CERTIFICATELOR DE STUDII

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

La nivelul Uniunii Europene s-a acordat si se acordă o atenţie deosebită recunoaşterii reciproce a calificărilor profesionale. Pornind de la prevederile Tratatului CE, initiativele in acest sens au incercat sa acopere cat mai mult si mai complex posibil sfera ocupationala europeana.

Astfel, alineatul (1) al articolului 47 din Tratatul CE prevede că recunoaşterea reciprocă a diplomelor şi a altor calificări, necesare în fiecare stat membru pentru accesul la profesiile reglementate, poate fi folosită pentru facilitarea libertăţii de stabilire şi de a presta servicii (Directiva 85/368/CEE a Consiliului şi Rezoluţia Consiliului din 28 octombrie 1999).

Alineatul (2) se referă la necesitatea de a coordona legislaţiile naţionale pentru obţinerea şi exercitarea unei profesii, implicând o armonizare minimă a legislaţiilor, în special în formarea profesională pentru calificările solicitate.

Alineatul (3) subordonează recunoaşterea reciprocă, în cazurile în care o astfel de armonizare constituie un proces dificil, coordonării condiţiilor pentru exercitarea acestora în diverse state membre.

Procesul de armonizare a evoluat printr-o serie de directive începând cu mijlocul anilor '70, iar in aceste condiţii, legislaţia privind recunoaşterea reciprocă a fost si este ajustată în funcţie de diversele situaţii. Aceasta este mai mult sau mai puţin completă în funcţie de profesia în cauză şi a fost recent adoptată în temeiul unei abordări mai generale.

Daca ne referim la **accesul la profesiile reglementate**, observam ca, la nivelul UE erau reglementate şapte profesii: medic, dentist, farmacist, asistent medical generalist, moaşă, medic veterinar, arhitect. Aceste reglementări sunt rezultatul unei abordări comunitare iniţiale în acest domeniu, care a implicat acordul statelor membre asupra condiţiilor minime de formare pentru fiecare din profesiile enumerate. Însă, obţinerea acordului statelor membre asupra cerinţelor detaliate de formare prevăzute de directive s-a dovedit dificil de realizat în contextul procesului decizional comunitar, iar în 1974 Consiliul Uniunii Europene a adoptat o rezoluţie prin care exprima dezideratul ca măsurile viitoare în domeniul recunoaşterii calificării profesionale să fie axate pe criterii flexibile şi calitative, precum şi ca directivele să recurgă într-o măsură cât mai mică la reglementarea cerinţelor de formare.

În ceea ce priveşte profesiile pentru care nu s-a adoptat un act comunitar specific („sectorial"), dar care sunt reglementate la nivel naţional, se aplică prevederile sistemului general de recunoaştere.

Profesiile reglementate sunt cele a căror exercitare este condiţionată în statul gazdă de posesia unui nivel de pregătire determinat (verificat prin deţinerea unei diplome, a unui certificat sau atestat profesional). Ele pot fi extrem de diverse, de la profesiile liberale până la cea de meşter artizan.

În principiu, statele membre ale UE au libertatea de a fixa (sau nu) un nivel minim al calificării necesare pentru exercitarea unei profesii. În conformitate cu principiul recunoaşterii reciproce, ele sunt însă obligate să ia în considerare calificarea obţinută de o persoană într-un alt stat membru al UE şi să aprecieze dacă aceasta corespunde exigenţelor proprii. Statul gazdă poate cere promovarea unor stagii sau examene prin care să fie îndeplinite cerinţele legislaţiei sale cu privire la exercitarea acelor profesii.

La nivelul UE, această diversitate de regimuri juridice a fost iniţial tratată prin adoptarea a numeroase directive specializate, pentru fiecare profesie. Constatându-se o eficienţa limitată a acestui tip de regim juridic, după 1988 s-a procedat la adoptarea unui sistem general care se baza pe principiul recunoaşterii reciproce.

Articolul 47 alineatul 3 (ex-57) al Tratatului de la Roma (CEE) prevede că liberalizarea progresivă a restricţiilor referitoare la profesiile medicale şi paramedicale va fi subordonată unei prealabile coordonări a condiţiilor de exercitare în diferitele state membre ale UE. Din considerente legate de necesitatea menţinerii unui nivel ridicat al sănătăţii publice, coordonarea pregătirii profesionale şi a modalităţilor de studiu a fost pusă pe primul plan.

Prin intermediul unei serii de **directive speciale**, între mijlocul anilor '70 şi mijlocul anilor '80, au fost **reglementate numeroase profesii cu privire la libertatea de stabilire şi la libertatea de a presta servicii**. În cea ce priveşte profesiile medicale au fost adoptate pentru medici: Directivele 75/362/CEE şi 75/363/CEE din 16 iunie 1978 (codificată prin Directiva 93/16/CEE din 5 aprilie 1993 – vizând facilitarea liberei circulaţii a medicilor şi recunoaşterea reciprocă a diplomelor, certificatelor şi a altor titluri. Principalele două coordonate ale directivei sunt: stricta coordonare a diverselor forme de pregătire a personalului medical şi paramedical, şi aplicarea principiului recunoaşterii reciproce a diplomelor obţinute în alte state membre, ceea ce implică accesul de o manieră nediscriminatorie la exercitarea profesiilor medicale – şi modificată prin Directiva 97/50/CE din 6 octombrie 1997); pentru stomatologi: Directivele 78/686/CEE şi 78/687/CEE din 24 august 1978; pentru asistente: Directivele 77/452/CEE şi 77/453/CEE din 27 iunie 1977; pentru chirurgi veterinari: Directivele 78/1026/CEE şi 78/1027/CEE din 23 decembrie 1978; pentru moaşe: Directivele 80/154 şi 80/155 din 21 ianuarie 1980 (aceste directive au fost suplimentate şi modificate prin Directivele 81/1057/CEE şi 89/594/CEE ale Consiliului); pentru farmacişti: Directivele 85/432/CEE şi 85/433/CEE. A fost totodată adoptată Directiva 86/653/CEE din 18 decembrie 1986 cu rolul de a reglementa situaţia agenţilor comerciali independenţi.

În vederea unei reale respectări a liberei circulaţii a serviciilor se prevede o dispensă de la obligaţia înscrierii sau afilierii la organizaţiile profesionale din statul gazdă, ceea ce nu

exonerează prestatorul de servicii de respectarea deontologiei, sau a sancţiunilor disciplinare sau profesionale în vigoare, în statul, în care prestaţia se efectuează.

In ceea ce priveste **recunoaşterea reciprocă a diplomelor şi a certificatelor,** au existat o serie de **directive generale**, dintre care amintim:

- ***Directiva 89/48/CEE din 21 decembrie 1988*** a fost prima directivă ce a pus bazele unui Sistem General de recunoaştere a diplomelor a şi calificărilor. Aceasta a avut în vedere asigurarea recunoaşterii diplomelor de învăţământ superior ce atestau pregătirea profesională a persoanei pe o perioadă de minim 3 ani. Pe baza acesteia s-au luat primele măsuri în acest sens. Aşa au fost stabilirea unei perioade de adaptare pentru profesiile unde calificările prevăzute pentru respectiva profesie diferă între ţara de origine şi ţara gazdă, introducerea testelor de aptitudini pentru a înlocui perioada de adaptare, posibilitatea recunoaşterii calificării pe baza prezentării unei dovezi a experienţei anterioare în domeniu, etc.

Principiul este acela al recunoaşterii reciproce a diplomelor cerute în statele membre de origine şi în statele gazdă pentru exercitarea aceleiaşi profesii, excepţiile putând exista atunci când formaţiunea de pregatire este mai lungă sau în mod esenţial diferită în statul gazdă. În aceste cazuri, statul gazdă poate impune dobândirea unei experienţe profesionale minime pentru a compensa durata mai mică a studiilor, sau stagii ori probe pentru a compensa diferenţele de materii din programa de învăţământ. Exigenţele statelor gazdă privind moralitatea, onorabilitatea etc. trebuie respectate, statele la rândul lor trebuind, în principiu, să accepte atestatele sau diplomele eliberate în statele membre de origine.

Dacă o profesie nu este reglementată în statul gazdă, acesta din urmă trebuie să permită libera exercitare a respectivei profesii, mulţumindu-se cu obţinerea unei diplome şi cu minim 2 ani de experienţă în statul de origine sau efectuarea cu succes a unei pregătiri profesionale în domeniul profesiei respective.

- ***Directiva 92/51/CEE din 18 iunie 1992*** privind diplomele, certificatele şi celelalte titluri eliberate după absolvirea a mai puţin de trei ani completează Sistemul General de recunoaştere a diplomelor şi calificărilor prin luarea în considerare a educaţiei şi pregătirii post-secundare, fiind extins sistemul introdus prin Directiva 89/48/CEE. Această directivă este mai complexă şi ţine cont de multitudinea de exigenţe ale diferitelor state membre ale UE.

Astfel, pentru aceeaşi profesie, statele pot să ceară atât diplomele, în sensul Directivei 89/48/CEE, cât si diplomele post-liceale sau alte certificate ori simple atestări de competenţă. Directiva încearcă să stabilească un sistem de recunoaştere reciprocă, analizând aproape toate ipotezele posibile. De aici, cinci ipoteze, cu cinci regimuri diferite permiţând compensarea insuficientei pregătirii de o mai scurtă durată din statul de origine. Principiul ramâne acelaşi –

statul gazdă poate să ceară dovada unei experienţe profesionale, efectuarea unor stagii sau trecerea unor probe de aptitudini.

- ***Directiva 1999/42/CE din 7 iunie 1999*** se referă la recunoaşterea calificărilor pentru activităţi profesionale prin care se recomandă luarea în considerare atât a calificărilor formale cât şi a calificărilor profesionale pe bază de experienţă profesională.
- ***Directiva 2001/19/CE*** completează Sistemul General prin recunoaşterea unor calificări profesionale specifice, pe baza recunoaşterii diplomelor obţinute în ţerţe ţări (ţări dinafara UE) şi prin validarea experienţei obţinute de persoana respectivă după obţinerea diplomei. Aceasta mai poartă denumirea de directiva SLIM (o legislaţie simplificată pentru Piaţa Internă) şi ca element de noutate introduce recunoaşterea automată a diplomelor şi calificărilor, măsurile compensatorii (teste de aptitudini şi perioade de adaptare) fiind necesare numai în cazuri de excepţie.

Urmare solicitării făcute de Consiliul European de la Stockholm din martei 2001, Comisia Europeană a propus o nouă directivă privind recunoaşterea calificărilor profesionale cu scopul de a crea un cadru mai uniform, transparent şi flexibil care să modernizeze întregul sistem european de recunoaştere a calificărilor. Propunerea de directivă a urmărit reunirea celor 15 directive existente – directive ale sistemului general de recunoaştere a calificărilor şi directive sectoriale referitoare la profesiile de medic, asistent medical, dentist, chirurg veterinar, moasa, farmacist şi arhitect – pentru care erau stabilite diferite sisteme de recunoaştere. Această directivă a fost adoptată cu scopul de a contribui la flexibilizarea pieţelor muncii, la accelerarea liberalizării prestării de servicii, la încurajarea recunoaşterii automate a calificărilor şi la simplificarea procedurilor administrative.

Prin urmare, ***la data de 7 septembrie 2005 a fost aprobată Directiva Parlamentului European şi a Consiliului nr. 2005/36/EC privind recunoaşterea calificărilor profesionale*** prin care sunt abrogate Directivele 77/452/CEE, 77/453/CEE, 78/686/CEE, 78/687/CEE, 78/1026/CEE, 78/1027/CEE, 80/154/CEE, 80/155/CEE, 85/384/CEE, 85/432/CEE, 85/433/CEE, 89/48/CEE, 92/51/CEE, 93/16/CEE şi 1999/42/CE.

Directiva se aplică tuturor cetăţenilor statelor membre care doresc să desfăşoare o profesie reglementată, în calitate de salariaţi sau liber profesionişti, într-un stat membru, altul decît cel în care au obţinut calificarea profesională.

Recunoaşterea calificărilor profesionale dă posibilitatea beneficiarilor de a desfăşura în statul membru gazdă profesia pentru care au obţinut calificare în statul membru de origine, precum şi dreptul de a desfăşura această activitate profesională în aceleaşi condiţii ca şi cetăţenii respectivului stat membru, în cazul în care acea profesie este reglementată.

Directiva face distincţie între „libertatea de a presta servicii" şi „libertatea de stabilire" pe baza criteriilor identificate de Curtea Europeană de Justiţie: durată, frecvenţă, regularitate şi continuitate în prestarea de servicii.

În primul caz, persoana poate presta servicii în mod temporar şi ocazional pe baza documentului original de calificare, fără a fi nevoie de recunoaşterea calificării sale. Dacă profesia nu este reglementată, prestatorul de servicii trebuie să facă şi dovada unei experienţe profesionale de 2 ani.

În cel de-al doilea caz, care implică stabilirea în alt stat membru, directiva prevede trei sisteme de recunoaştere:

i. Sistemul general de recunoaştere a calificărilor profesionale se aplică tuturor profesiilor în cazul cărora nu există reguli specifice de recunoaştere, precum şi în cazul în care persoana nu îndeplineşte condiţiile prevăzute în celelalte scheme de recunoaştere. Acest sistem general se bazează pe recunoaşterea reciprocă, sub rezerva aplicării măsurilor compensatorii în cazul în care există mari diferenţe între pregătirea persoanei şi pregătirea necesară desfăşurării activităţii în statul membru gazdă. Aceste măsuri compensatorii se pot referi la o perioadă de adaptare sau la un test de aptitudini.

ii. Sistemul de recunoaştere automată a calificărilor atestate prin experienţă profesională se aplica in cazul activităţilor industriale, meşteşugăreşti şi comerciale listate în directiva, în condiţiile stabilite prin aceasta.

iii. Sistemul de recunoaştere automată a calificărilor pentru anumite profesii se poate aplica în cazul îndeplinirii cumulative a condiţiilor minime de pregătire în următoarele profesii: medic, asistent medical, dentist, dentist specialist, chirurg veterinar, moaşă, farmacist şi arhitect.

În ceea ce priveşte cerinţele de cunoaştere a limbii statului membru gazdă, Directiva prevede posibilitatea îndeplinirii acestei condiţii necesare desfăşurării activităţii. Evaluarea cunoştinţelor de limbă este separată de recunoaşterea calificării şi ea se poate face pe baza unor teste adaptate nivelului de cunoştinţe lingvistice necesar prestării serviciului.

Cadrul legislativ european prin care se reglementeaza recunoaşterea reciprocă a diplomelor, certificatelor si calificarilor a devenit in timp mai larg si mai complex. Astfel *Directiva 2005/36/EC privind recunoaşterea calificărilor profesionale* a fost modificată prin:

- Directiva 2006/100/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006 de adaptare a anumitor directive din domeniul libertăţii de circulaţie a persoanelor, având în vedere aderarea Bulgariei şi a României;

- Regulamentul (CE) nr. 1430/2007 al Comisiei din 5 decembrie 2007 de modificare a anexelor II şi III la Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind recunoaşterea calificărilor profesionale;
- Regulamentul (CE) nr. 755/2008 al Comisiei din 31 iulie 2008 de modificare a anexei II la Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind recunoaşterea calificării profesionale;
- Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 22 octombrie 2008 de adaptare la Decizia 1999/468/CE a Consiliului a anumitor acte care fac obiectul procedurii prevăzute la articolul 251 din tratat, în ceea ce priveşte procedura de reglementare cu control – Adaptare la procedura de reglementare cu control – Partea întâi;
- Regulamentul (CE) nr. 279/2009 al Comisiei din 6 aprilie 2009 de modificare a anexei II la Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind recunoaşterea calificărilor profesionale;
- Regulamentul (UE) nr. 213/2011 al Comisiei din 3 martie 2011 de modificare a anexelor II şi V la Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind recunoaşterea calificărilor profesionale;
- Regulamentul (UE) nr. 623/2012 al Comisiei din 11 iulie 2012 de modificare a anexei II la Directiva 2005/36/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind recunoaşterea calificărilor profesionale;
- Directiva 2013/25/UE a Consiliului din 13 mai 2013 de adaptare a anumitor directive în domeniul dreptului la liberă stabilire şi în cel al libertăţii de a presta servicii, având în vedere aderarea Republicii Croaţia;
- Directiva 2013/55/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 20 noiembrie 2013 de modificare a Directivei 2005/36/CE privind recunoaşterea calificărilor profesionale şi a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieţei interne („Regulamentul IMI");
- Tratatul de aderare a Croaţiei (2012) ;
si a fost rectificată prin:
- Rectificare, JO L 271, 16.10.2007, (2005/36/CE);
- Rectificare, JO L 305, 24.10.2014, (2005/36/CE);
- Rectificare, JO L 177, 8.7.2015, (2006/100/CE).

Din punct de vedere al existentei unui cadru unitar, in prezent nu există un sistem european de recunoaştere automată a diplomelor universitare. De aceea, pentru inscrierea la cursuri postuniversitare într-o altă ţară din UE, exista varianta de a urma o procedură naţională

pentru recunoaşterea nivelului de studii sau a diplomei universitare în ţara respectivă. Guvernele ţărilor UE răspund de sistemele de educaţie şi au libertatea de a aplica propriile norme, inclusiv în materie de recunoaştere a calificărilor universitare.

Exemplu de caz real in ceea ce priveste recunoaşterea unei diplome în altă ţară: *Kathrin şi-a obţinut diploma în Germania. După aceea s-a mutat în Franţa, pentru a urma un curs postuniversitar în această ţară. Autorităţile nu i-au recunoscut însă diploma şi i-au cerut să obţină un certificat din partea unei universităţi franceze care să ateste nivelul său de studii. După discuţii cu o universitate franceză, Kathrin a obţinut echivalarea studiilor sale cu licenţa din sistemul francez - diplomă pe care studenţii din această ţară o primesc după 3 ani de studiu şi pe care tânăra a considerat-o inferioară celei obţinute în Germania. Din cauza acestei echivalări, Kathrin a fost nevoită să urmeze încă 2 ani de facultate în sistemul francez înainte de a se putea înscrie la cursul postuniversitar pe care îşi propusese să-l urmeze.*

Pentru a preintampina situatiile de acest gen, exista posibilitatea ca, in majoritatea cazurilor, sa se obţina un document prin care diploma solicitantului sa fie comparată cu cele eliberate în alte ţări din UE. Pentru a pune în aplicare Convenţia de recunoaştere de la Lisabona şi, în general, pentru a dezvolta politica şi practica pentru recunoaşterea calificărilor, Consiliul Europei şi UNESCO au creat reţeaua **ENIC (Reţeaua europeană a centrelor naţionale de informare privind recunoaşterea academică şi mobilitatea)**. Consiliul Europei şi UNESCO desfasoara împreună Secretariatul pentru reţeaua ENIC. Reţeaua ENIC cooperează îndeaproape cu reţeaua NARIC a Uniunii Europene.

Reţeaua este alcătuită din centrele naţionale de informare ale părţilor la Convenţia de recunoaştere de la Lisabona. ENIC este un organism instituit de catre autorităţile naţionale. Cu toate că competenţele specifice ENIC pot varia, în general, ele vor furniza informaţii despre:

- recunoaşterea diplomelor, certificatelor şi a altor calificări din alte tari;
- sistemele de învăţământ din ambele ţări străine şi din ţara proprie ENIC;
- oportunităţi de studii în străinătate, inclusiv informaţii privind împrumuturile şi bursele, precum şi consultanţă cu privire la aspectele practice legate de mobilitate şi echivalare.

Reţeaua NARIC (Centre Naţiouale de Informare pentru Recunoaştere Academică) este o iniţiativă a Comisiei Europene şi a fost creată în 1984. Reţeaua îşi propune să îmbunătăţească recunoaşterea academică a diplomelor şi a perioadelor de studiu în statele membre ale ţărilor Uniunii Europene (UE), ale ţărilor din Spaţiul Economic European (SEE) şi Turcia. Reţeaua face parte din Programul comunitar de învăţare de-a lungul vieţii (LLP), care

stimulează mobilitatea studenților și a personalului dintre instituțiile de învățământ superior din aceste țări.

Toate țările membre au desemnat centre naționale, al căror scop este de a contribui la promovarea mobilității studenților, a cadrelor didactice și a cercetătorilor, oferind consultanță și informații privind recunoașterea academică a diplomelor și perioadelor de studii efectuate în alte state. Principalii utilizatori ai acestui serviciu sunt instituțiile de învățământ superior, studenții și consilierii acestora, părinții, profesorii și potențialii angajatori.

Statutul centrelor NARIC și sarcinile acestora diferă de la o țară la alta. În majoritatea țărilor, instituțiile de învățământ superior sunt autonome și au puterea de a decide singure să admită studenți străini și să acorde derogări studenților pe baza studiilor urmate în străinătate. În timp ce unele centre NARIC iau decizii cu caracter obligatoriu în materie de recunoaștere a diplomelor, majoritatea oferă consiliere privind sistemele de învățământ și calificările existente în străinătate.

Evaluarea unei diplome in raport cu alte sisteme de invatamant se poate face prin intermediul unui centru ENIC/NARIC din țara de origine sau un centru dintr-un alt stat membru, in situatia in care solicitantul doreste sa se stabileasca acolo pentru a munci sau pentru a studia.

În funcție de țara în care diploma este „evaluată" și de scopul acestui demers, centrul ENIC/NARIC o va evalua el însuși sau o va transfera către autoritatea competentă.

In Romania, Centrul Național de Recunoaștere și Echivalare a Diplomelor (CNRED) a fost creat în baza H.G. nr. 49/1999, este membru al rețelei NARIC și funcționează ca direcție în cadrul Ministerului Educației Naționale, având ca principale atribuții:

- recunoașterea și echivalarea actelor de studii obținute în străinătate,
- elaborarea de regulamente și metodologii privind recunoașterea și echivalarea actelor de studii obținute în străinătate,
- vizarea actelor de studii din învățământul superior în vederea supralegalizării sau aplicării Apostilei de la Haga,
- reprezentarea României în cadrul instituțiilor UE în domeniul recunoașterii academice și profesionale,
- coordonator național pentru transpunerea Directivei 2005/36/CE privind recunoașterea calificărilor profesionale,
- centru de asistență pentru recunoașterea calificărilor profesionale,
- coordonator de arie legislativă pentru IMI PQ România și coordonator delegat pentru Servicii în domeniul educației,

• membru al rețelei ENIC a centrelor de informare privind recunoașterea diplomelor, o inițiativă a Consiliului Europei și UNESCO, creată în baza Convenției de la Lisabona privind recunoașterea diplomelor,

• colaborează cu celelalte Centre naționale de informare ENIC/NARIC și alte organizații internaționale, precum UNESCO-CEPES, IAU.

Ministerul Educației Naționale - prin Centrul Național de Recunoaștere și Echivalare a Diplomelor (CNRED) - evaluează și recunoaște actele de studii deținute de cetățenii Uniunii Europene, ai Spațiului Economic European și de cei din Confederația Elvețiană, în vederea continuării studiilor în România, precum și a celor deținute de cetățenii din statele non-UE, în vederea accesului pe piața forței de muncă din România.

Evaluarea și recunoașterea studiilor/diplomelor obținute în străinătate se face prin comparație cu sistemul educațional din România, în vederea stabilirii nivelului/domeniului și/sau specializării.

În vederea echivalării perioadelor de studii corespunzătoare claselor I-X, elevii trebuie să se adreseze Inspectoratelor Școlare Județene sau Inspectoratul Școlar al Municipiului București. **CNRED recunoaște actele de studii de nivel preuniversitar** (clasele XI-XII, bacalaureat, școală postliceală, profesională) prin evaluarea și stabilirea nivelului, domeniului și/sau a specializării actului de studii obținut în străinătate raportat la sistemul românesc de învățământ.

În urma evaluării, CNRED poate recunoaște automat sau prin aplicarea de examene de diferență sau alte măsuri compensatorii, nivelul, domeniul de studii și/sau specializarea. În aplicarea măsurilor compensatorii, CNRED colaborează cu Inspectoratele Școlare Județene și cu Inspectoratul Școlar al Municipiului București.

CNRED recunoaște actele de studii de nivel universitar (licență, master și doctorat) prin evaluarea și stabilirea nivelului, domeniului și/sau a specializării actului de studii obținut în străinătate raportat la sistemul românesc de învățământ.

În urma evaluării, CNRED poate recunoaște automat actele de studii obținute la universități din UE și universități de prestigiu din alte state sau cu aplicarea de examene de diferență sau alte măsuri compensatorii, nivelul diplomei, domeniul de studii și/sau specializarea. În procedura de recunoaștere în vederea continuării studiilor, CNRED colaborează cu instituțiile de învățământ superior din România. Documentul emis de CNRED, în urma evaluării, este Atestatul de echivalare/recunoaștere a studiilor, document care permite continuarea studiilor sau accesul pe piața forței de muncă din România.

Desi, in prezent, recunoaşterea diplomelor la nivelul Europei nu are încă un caracter automat, o initiativa similara „procesului Bologna" si-ar putea propune deziderate mai ambitioase, îmbunătățindu-se recunoaşterea reciprocă a diplomelor de învățământ secundar şi superior, iar validarea transfrontalieră a formărilor şi a certificatelor devenind o simplă formalitate. Astfel, Comisia Europeana si-a propus să prezinte, în mai 2018, o propunere pentru a transforma această viziune în realitate.

Bibliografie

http://eur-lex.europa.eu

https://ec.europa.eu/commission/index_en

https://europa.eu/youreurope/citizens/education/university/recognition/index_ro.htm

https://ec.europa.eu/education/resources/national-academic-recognition-centres_ro

http://www.europass-ro.ro/pagina/recunoasterea_diplomelor_de_studii

https://europass.cedefop.europa.eu/ro/learning-and-working-in-europe/learning

http://www.enic-naric.net/

https://new.cnred.edu.ro/cnred/#Recunoastere-studii-inscriere-an-universitar-2017-2018-cetateni-romani-UE-SEE-Elvetia

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

REGLEMENTAREA CARTELURILOR IN UNIUNEA EUROPEANA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

*Politica în domeniul carteluri*lor

- *Pe o piaţă liberă, afacerile sunt un joc în care concurenţii se întrec.Firmele pot fi tentate să evite această întrecere şi să încerce să-şi stabilească propriile reguli de joc.*
- *Un jucător de talie mare poate încerca să-și elimine concurenții de pe piață.*
- *Comisia Europeană acţionează ca un arbitru pentru a se asigura că toate firmele joacă după aceleaşi reguli.*
- *Dacă anumite acorduri,înţelegeri între firme pot avea efecte benefice asupra pieței,altele poti nfluența negativ procesul competițional, cunoscute sub numele de carteluri.*

Legislaţia comunitară

- ***Articolul 101 al Tratatului CE*** *stipulează că sunt interzise „toate acordurile întreprinzătorilor, deciziile asociaţiilor întreprinzătorilor sau practicile concertate care pot să afecteze comerţul dintre statele membre ale UE şi care au ca obiectiv sau ca efect împiedicarea, restricţionarea sau distorsionarea concurenţei pe piaţa comună. “*

Conceptul de cartel

- *Cartelurile sunt grupuri formate din firme asemănătoare, independente, care se unesc pentru a controla preţurile, pentru a împărţi piaţa şi pentru a limita concurenţa pe acea piaţă.*
- *Participanţii la un cartel se pot baza pe cota lor de piaţă stabilită în virtutea înţelegerii cu ceilalţi şi nu au nevoie să ofere produse noi sau servicii de calitate la preţuri competitive,consumatorii plătind mai mult pentru o calitate mai slabă.*
- *Sunt dăunătoare pentru economia de ramură dar şi pentru întreaga economie europeană în ansamblul său.*

- *Efectul general al cartelurilor este de a slăbi economia în ansamblul său prin diminuarea concurenţei,prin stabilirea artificială a preţurilor şi prin influenţarea directă a comportamentului consumatorilor prin realizarea unui transfer de bogăţie de la consumatorii finali,care în condiţiile unei concurenţe reale ar fi plătit mai puţin pentru aceleaşi bunuri sau servicii către partenerii din cadrul cartelului.*
- *Politica Comisiei de a încuraja contribuţia firmelor la descoperirea şi investigarea acordurilor ce au ca scop fixarea preţurilor şi împarţirea pieţei a fost până în prezent un instrument eficient unor astfel de încălcări grave ale reglementărilor privind concurenţa.*

- *Comisia stimulează companiile implicate în carteluri să ofere informaţii ce aduc o contribuţie importantă la desfăşurarea investigaţiei, în schimbul unui tratament mai indulgent în ceea ce priveşte sancţiunile prevăzute de articolul 101.*

Politica de clemenţă

- *„Politica de Clemenţă” a fost gândită în aşa fel încât să încurajeze companiile să prezinte dovezi ale existenţei şi funcţionării cartelurilor,cel mai des acest lucru întâmplându-se cu membrii cartelului care nu mai găsesc această înţelegere ca fiind profitabilă.*
- *Compania ce denunţă şi aduce dovezi poate fi scutită de amenda în totalitate sau de un procent însemnat.*
- *La nivel naţional, Consiliul Concurenţei va acorda acestuia imunitate la amendă dacă furnizează elementele probatorii care:*

➢ *permit declanşarea proceduriide investigaţie şi efectuarea de inspecţii inopinate;*

➢ *permit probarea unei încălcări a art.5 din Legea Concurenţei nr. 21/1996 sau a art.101 din Tratatul CE.*

Calcularea amenzilor

- *Se ia în considerare gravitatea infracţiunii, durata şi existenţa eventualelor circumstanţe agravante, cota de piaţă şi mărimea acesteia , dar nu mai mare de 10% din cifra de afaceri anuale ale companie.*

Studiu de caz : Cartelul cimentului

- *Firmele care formează marile carteluri din România îşi împart pieţele, truchează licitaţiile, fixează preţurile sau stabilesc cât să producă.*
- *În 2005, Consiliul Concurenţei a investigat şi amendat companiile "Lafarge", "Holcim“ şi "Carpatcement", cu 28,5 milioane de euro, ca urmare a constituirii unui cartel pentru stabilirea ilegală a preţurilor pe piaţa internă.*

- *În România existau nouă fabrici de ciment(puncte de lucru) controlate de următorii agenţi economici:*

  LAFARGE ROMCIM S.A Bucureşti – membră a grupului francez Lafarge, deţinea fabricile: Medgidia, Hoghiz şi Tîrgu Jiu. 35 %

  HOLCIM S.A Bucureşti membră a grupului elveţian Holcim, deţinea fabricile : Turda, Aleșd și Câmpulung. 30 %

  CARPATCEMENT HOLDING S.A Bucureşti,membră a grupului german Heildelberger cement, deţinea fabricile : Bicaz, Deva și Fien. 33 %

  2% *din piaţă - IMPORTURI*

- *Clienţii erau reprezentaţi de consumatorii de ciment, agenţi economici şi persoaneel fizice.*

- *O parte din producţie era destinată exportului, realizat de către Lafarge Romcim şi reprezenta 60% din producţia fabricii de la Medgidia şi 40% din totalul producţiei obţinută de LafargeRomcim în cele trei fabrici ale sale.*

- *Vânzările de ciment se făceau pe bază de contracte, încheiate pe perioada determinată şi apoi prelungite prin acte adiţionale,după caz.*

Crearea cartelului. Obiective şi principii de funcţionare

- Lafarge,care a vândut la export sub costuri,fiind nevoită să recupereze diferentele de pe piaţa internă, a fost iniţiatoarea cartelului.
- *Datorită investiţiilor în modernizarea fabricilor, costurile reale de producţie erau în scădere, deci, profiturile creşteau mai repede decât preţurile, indicând comportamentul societăţilor de stabilire artificială a preţurilor.*

Societatea / Ani	Lafarge	Holcim	Carpatcement
2003	35%	30%	33%
2004	34%	32%	31%

- *Achiziţionarea Tagrimpex Romcif SA Fieni de către Heidelberg cement AG (devenită ulterior Carpatcement).*
- *La începutul anului 2001, Tagrimpex Romcif SA Fieni a crescut preţurile concomitent cu ceilalţi trei competitori. După declanşarea investigaţiei,în martie 2001,începe scăderea preţurile şi continuă până în octombrie 2001 când se stabilizează pe un preţ care va fi mai mic decât al competitorilor.*
- *"nealinierea"este întreruptă la sfârşitul anului 2002 când fabrica de ciment Fieni este cumpărată de către Carpatcement.*

- *La 1 februarie 2003, Carpatcement creşte preţurile cimentului produs la fabrica din Fieni cu 30% şi îl aliniază în marja de preţ a competitorilor.*
- *În acest fel a fost eliminat un competitor devenit incomod şi s-a realizat echilibrul optim între cei trei mari producători.*

Carpatcement a consolidat cartelul şi i - a asigurat stabilitatea în timp.

- *existenţa unei înţelegeri secrete în ceea ce priveşte creşterea preţurilor viitoare şi datele care vor fi operate în viitor între societăţile Lafarge,Holcim şi Carpatcement este dezvăluită de nota lui. Kurt Habersatter, director de ţară al Holcim din perioada respectivă.*
- *Legislaţia europeană în domeniul concurenţei prevede că schimbul frecvent de informatii detaliate, pieţele concentrate şi barierele semnificative la intrarea pe piaţă reprezintă motive deosebite pentru investigarea unei posibile încălcări a articolului101(1) din Tratat.*

- *În perioada respectivă, cele trei societăţi erau membre ale “ Asociaţiei Patronale a Cimentului Cirom”.*
- *Cirom a publicat un buletin trimestrial ce cuprindea informaţii sensibile și detaliate,inclusiv informaţii statistice individuale cu privire la fiecare fabrică de ciment : cifra de afaceri, capitalul social,profitul brut,numărul mediu de angajaţi ,salariul mediu brut,productivitatea muncii, investiţiile realizate, consumul de combustibil și energie pe fabrică,dezvoltarea pieţei mondiale a cimentului, poziţiile celor trei societăţi la nivel internaţional, volumele de producţie şi vânzări, dezvoltarea pieţei cimentului din România (export și import) etc.*

- *Cotele de piaţă sensibil egale au fost obţinute şi menţinute prin practicarea unor preţuri cu discount de către societăţi.*
- *Preţurile de listă au fost afișate la fabrici, iar clienții, furnizorii și presa le puteau afla cu uşurinţă, fiind preţuri transparente.*
- *Preţurile de listă nu reprezentau decât preţuri de referinţă, fiecare societate avea libertatea de a- și modifica preţurile cu discount pentru a obţine şi menţine o simetrie a cotei de piaţă sau pentru a corecta asimetriile.*

Sancţionarea cartelul

- *Ca urmare a tuturor faptelor prezentate s-a decis că S.C.Lafarge S.A, S.C. Holcim S.A., şi S.C. Carpatcement Holding S.A. Au incălcat prevederile articolului 5, alin.1, lit.a) din Legea concurenţei nr.21/1996 modificată şi completată, în perioada 2000-trim.I 2004 , prin participarea la un cartel de fixarea preţurilor pe piaţa cimentului din România.*
- *Cele 3societăţi au fost sancţionate cu **amendă** astfel:*

  - *S.C.Lafarge Romcim S.A- 37.723.743lei adică 6,5% din cifra sa de afaceri pe anul 2004*
  - *S.C.Holcim S.A.-29.004.470 lei adică 5,5% din cifrasa de afaceri pe anul 2004*
  - *S.C.Carpatcement Holding S.A - 31.321.831 lei adică 6,0% din cifra sa de afaceri pe anul 2004.*

Bibliografie

- *www.consiliuconcurentei.ro - Decizia Nr.94 privind sancţionarea societăţilor comerciale LAFARGE ROMCIM S.A.,HOLCIM S.A. şi CARPAT CEMENT HOLDING S.A.*
- *Regulamentul 2658/2000*
- *Regulamentul 2659/2000*
- *Petre Prisecaru-Politici comune ale Uniunii Europene", Editura Economică, Bucureşti, 2004*
- *www.competition.ro- Decizii ale Consiliului Concurenţei*
- *Gavrilă Ilie,Gavrilă Tatiana – Competitivitatea şi mediul concurenţial. Promovarea şi protejarea concurenţei în Uniunea Europeană, Editura Economică, Bucureşti, 2008*
- *Legea concurenţei nr.21/1996 modificată şi completată*

JM CHAIR
EU Financial Regulation

EUFIRE

Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation

Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR

Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

REGULI IMPERATIVE CARE SE ADRESEAZA INTREPRINDERIlOR

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Noțiunea de întreprindere include orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul juridic al acesteia și de modul său de finanțare. *(Cauza Hofner)*

Potrivit doctrinei, noțiunea include: societăți comerciale, societăți în nume colectiv, asociațiile profesionale, profesiile liberale, întreprinderile de stat și cooperativele.

INTERZICEREA ÎNȚELEGERILOR

- Direct sau indirect sunt stabilite prețurile de cumpărare sau de vânzare, ori alte condiții de tranzacționare;
- Se limitează ori controlează producția, comercializarea, dezvoltarea tehnică sau investițiile;
- Se împart piețele ori sursele de aprovizionare;
- Se aplică, în raport cu partenerii comeriali, condiții inegale la prestații echivalente, creând, astfel acestora un dezavantaj concurențial și;
- Încheierea de contracte este condiționată de acceptarea, de către parteneri, a unor prestații suplimentare, care prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legatură cu obiectul acestor contracte.

Cauza Chemiefarma
Cauza Imperial Chemical Industries Ltd

EXCEPTIILE ACCEPTATE DE LA INTERZICEREA ÎNȚELEGERILOR

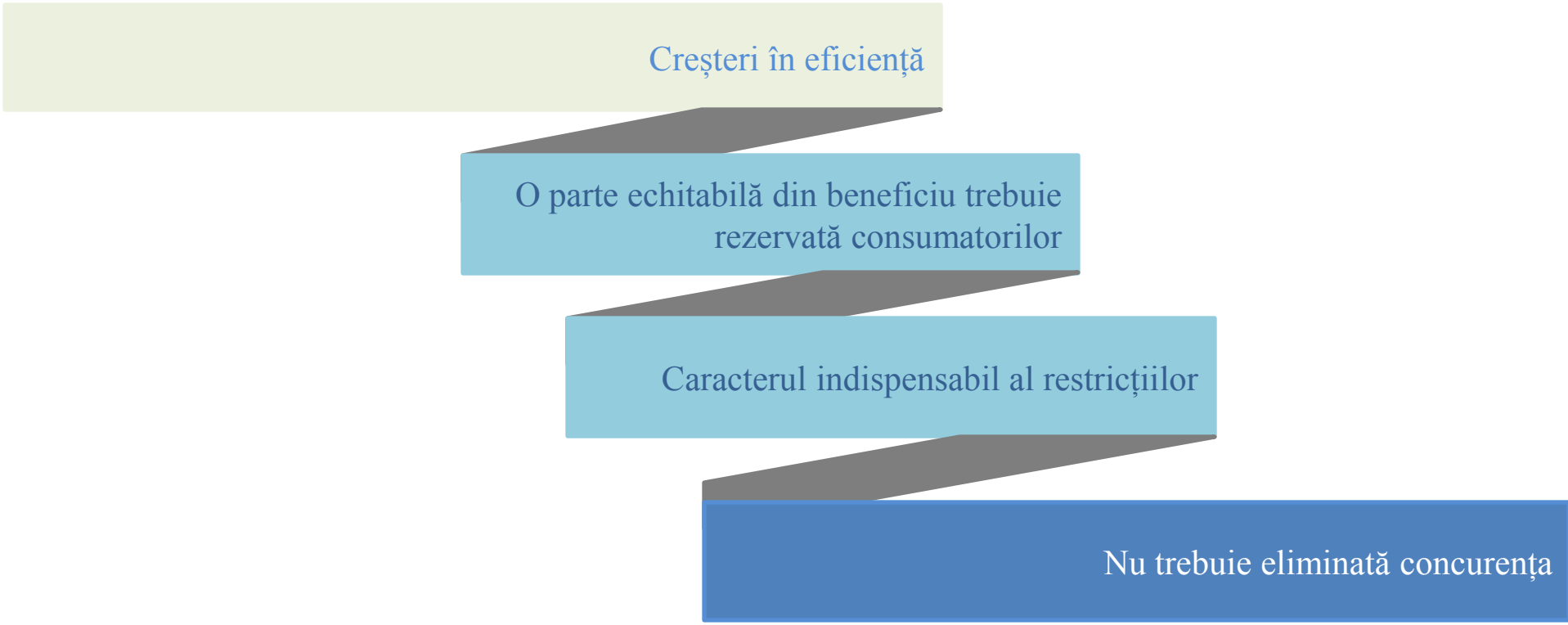
(3) Cu toate acestea, prevederile alineatului (1) pot fi declarate inaplicabile în cazul:
- oricăror acorduri sau categorii de acorduri între întreprinderi;
- oricăror decizii sau categorii de decizii ale asocierilor de întreprinderi;
- oricăror practici concertate sau categorii de practici concertate

care contribuie la îmbunătăţirea producţiei sau distribuţiei de produse ori la promovarea progresului tehnic sau economic, asigurând totodată consumatorilor o parte echitabilă din beneficiul obţinut şi care:

(a) nu impun întreprinderilor în cauză restricţii care nu sunt indispensabile pentru atingerea acestor obiective;

(b) nu oferă întreprinderilor posibilitatea de a elimina concurenţa în ceea ce priveşte o parte semnificativă a produselor în cauză.

Potrivit *Orientărilor Comisiei privind aplicarea art. 81 alin. (3) din Tratat*, o exceptare este acordată dacă se face dovada îndeplinirii următoarelor *condiţii*:



Acordurile de distribuție exclusivă și acordurile de distribuție selectivă

Acorduri de distribuție exclusivă:

În cadrul unui acord de distribuție exclusivă, furnizorul acceptă să-și vândă produsele unui singur distribuitor, în vederea revânzării pe un teritoriu determinat. În același timp, vânzările active ale distribuitorului în alte teritorii (alocate exclusiv) sunt, de regulă, limitate.

Atunci când toți furnizorii sau majoritatea aplică distribuția exclusivă, acest lucru poate slăbi concurența și facilita coluziunea, atât la nivelul furnizorilor, cât și la nivelul distribuitorilor. De asemenea, distribuția exclusivă poate duce la excluderea altor distribuitori, reducând astfel concurența la acest nivel.

Acordurile de distribuție selectivă

La fel ca si acordurile de distribuție exclusivă, și acordurile de distrubiție selectivă *“limitează”,* pe de altă parte, numărul distribuitorilor autorizați și, pe de altă parte, posibilitățile de revânzare. *Diferența* față de distribuția exclusivă constă în faptul că:

- limitarea numărului de distribuitori autorizați nu depinde de numărul de teritorii, ci de criterii de selecție legate, în primul rând, de natura produsului și

- restricția cu privire la revânzare nu se referă la vânzările active realizate într-un teritoriu, ci la toate vânzările realizate către distribuitori neautorizați, singuri cumpărători potențiali fiind astfel distribuitorii autorizați și consumatorii finali.

Interzicearea Abuzului De Poziţie Dominantă

Poziţia dominantă a fost definită (...) ca fiind o poziţie de putere economică de care beneficiază o întreprindere şi care îi permite să împiedice menţinerea unei concurenţe efective pe o piaţă dată, acordându-i posibilitatea de a se comporta, în mare măsură, în mod independent faţă de consumatori. Această noţiune de independenţă depinde de gradul de presiune concurenţială exercitată de întreprinderea respectivă. Poziţia dominantă implică faptul că presiunile concurenţei nu sunt suficient de eficace şi, astfel, firma respectivă beneficiază de o putere pe o piaţă substanţială timp de o anumită perioadă. Aceasta înseamnă că deciziile întreprinderii sunt în mare măsură insensibile la acţiunile şi reacţiile concurenţilor, ale clienţilor şi în ultimă analiză ale consumatorilor.

Formele abuzului:

- Impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare ori a altor condiții de tranzacționare inechitabile;
- Limitarea producției, comercializării sau dezvoltării tehnice în dezavantajul consumatorului;
- Aplicarea, în raporturile cu partenerii comerciali, a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial și
- Condiționarea încheierii contractelor de acceptarea, de către parteneri, a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătură cu obiectul acestor contracte.

JM CHAIR
EU Financial Regulation
EUFIRE
Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation
Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR
Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași
Faculty of Economics and Business Administration
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania
Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

IMPORTANTA TRANSPORTURILOR IN ASIGURAREA LIBERTATII DE CIRCULATIE LA NIVELUL UNIUNII EUROPENE

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Cuprins:

1. Importanţa activităţii de transport..... 1

2. Politica europeană a transporturilor..... 3

3. Transporturile în România..... 4

4. Măsuri pentru liberalizarea pietelor nationale de transport.....4

5. Parlamentul European.....5

6. Obiectivul general al politicii europene de transport.....7

7. Politici Sectoriale de transport. Transportul rutier.....8

8. Transportul feroviar.....9

9. Transportul inter-modal.....12

10. Rolul transporturilor feroviare internaţionale.....13

11. Reglementarea legală a transporturilor feroviare internaţionale de mărfuri.....14

12. Drepturile pasagerilor din transportul feroviar.....15

13. Noul plan al UE pentru un transport eficient şi durabil.....17

14. UE doreşte să extindă drepturile pasagerilor şi pentru călătoriile cu autocarul şi vaporul.....17

15. Bibliografie.....19

1. Importanța activitățăţii de transport

În condiţiile actuale ar fi de neconceput existenţa societăţii umane moderne fără existenţa unui sistem de transporturi corespunzător. Legătura dintre societate şi transporturi rezultă din aprecierea făcută de D. Broussalle, potrivit căruia "transportul constituie, deopotrivă, modelul şi reflectarea unei societăţi."[1] Latură inseparabilă a activităţii economice a societăţii umane, transporturile reprezintă "sistemul circulator" al întregii planete şi, în acelaşi timp, al fiecărei tări în parte, constituit în cadrul unui sistem naţional de transport, cu obiective specifice şi implicaţii profunde.

Importanţa transporturilor se manifestă, în primul rând, prin primordialitatea acestora în viaţa şi activitatea economico-socială, constituind un atribut important al desfăşurării în paşi normali a deplasării în spaţiu a bunurilor şi persoanelor în vederea satisfacerii nevoilor materiale şi spirituale ale societăţii.

Activitatea de transport se realizează ca fiind o ramură distinctă a producţiei materiale, a activităţii economice în genere, cu caracteristici care o delimitează de alte sisteme similare. Se poate afirma, concluzionând, că activitatea de transport reprezintă acţiunile prin care se organizează şi realizează deplasarea călătorilor şi a mărfurilor în timp şi spaţiu. Obiectul activităţii de transport constă deci în deplasarea în spaţiu de mărfuri, bunuri şi persoane, aceasta nefiind un scop în sine, ci un mijloc de realizare a multitudinii de interese practice, cu efecte economice sociale dintre cele mai diverse.

Din punct de vedere economic, transportul reprezintă elemental de infrastructură fără de care atât producţia, cât şi comerţul ar deveni lipsite de sens[2]. Având în vedere necesitatea realizării legăturii dintre producţie şi consum, transporturile sunt acelea care deplaseaza produsele obţinute în celelalte ramuri ale producţiei materiale, din locul în care au fost obţinute în cel în care urmează a fi consumate, în cadrul pieţei interne şi a celei internaţionale. Datorită accesului posibil al tuturor statelor lumii la acest mijloc de transport ca şi datorită vitezei potenţiale mai mari de deplasare, transportul feroviar are o utilizare din ce in ce mai largă în comerţul internaţionale.

În domeniul transporturilor, Consiliul este responsabil cu adoptarea, împreună cu Parlamentul European, a legislaţiei în cadrul unei politici comune a transporturilor, cum ar fi norme comune pentru transportul internaţional, condiţii pentru operatorii de transport, precum şi măsuri pentru îmbunătăţirea drepturilor călătorilor şi a siguranţei transporturilor. Unul dintre

---

[1] A se vedea D.Broussalle, *Le transport des personnes*, Ponce, 1995, p. 5.
[2] A se vedea Piperea, Gheorghe, *Dreptul Transporturilor*, Editia 3, Editura C.H. Beck, Bucureşti, 2013, p. 1.

obiectivele principale este de a implementa **sisteme de transport durabile**, în care consumul de energie este redus, dar în care mobilitatea utilizatorilor este îmbunătățită prin orare şi rute mai bune de transport.

Transporturile sunt indispensabile dezvoltării relaţiilor economice dintre ţările membre UE, constituind scheletul fizic al Pieţei Interne.

2. Politica europeană a transporturilor

Politica europeană a transporturilor este una dintre primele politici comunitare comune, baza sa legală fiind stabilită încă din 1957, prin Tratatul de la Roma. Scopul principal al acestei politici a fost liberalizarea serviciilor şi deschiderea pieţelor de transport pentru a facilita realizarea Pieţei Interne.

Transporturile contribuie la realizarea a două libertăţi fundamentale pe Piaţa Internă, respectiv circulaţia liberă a persoanelor şi a bunurilor. O a treia libertate, cea a circulaţiei libere a serviciilor, este la rândul său indispensabilă pentru realizarea unei politici de transport pan-european, în condiţii de acces concurenţial la piaţă pentru toţi operatorii de transport care activează în UE.

În ciuda obligaţiilor ce decurgeau din Tratat, progresele integrative în domeniul transporturilor au fost lente până la finalul perioadei anilor 80, din cauza unei disponibilităţi scăzute a statelor membre de cedare a prerogativelor naţionale specifice. O dată cu includerea sa în Actul Unic European (1986), politica în domeniul transporturilor a luat avânt şi a ajuns una dintre cele mai proeminente politici UE.

Politica a cunoscut evoluţii multiple în timp. În anii 90, operatorii străini şi-au putut extinde operaţiunile cu mai multă uşurinţă în alte state membre. UE a început să introducă standarde comune de poluare, siguranţă, protecţia mediului, calitatea reţelelor de transport. În 1995 a fost lansat conceptul reţelelor Trans-Europene pentru transportul feroviar, rutier şi pe apă.

După extinderea UE (în 2004 şi 2007), conectarea cu statele membre noi a devenit un obiectiv.TEN-T presupune o reţea de transport europeană unică, multimodală, care cuprinde toate modurile de transport: terestru, maritim şi aerian, asigură conexiuni internaţionale şi permite circulaţia rapidă a bunurilor şi persoanelor în Piaţa Internă şi cu ţările vecine. Până în prezent au fost investiţi 400 de miliarde de euro, bani naţionali (preponderent) şi europeni. Cele 27 de state membre au 5 milioane de kilometri de drumuri asfaltate, dintre care 61.600 kilometri sunt autostrăzi, precum şi 215.000 kilometri de cale ferată şi 41.000 de kilometri de căi navigabile.

Din anul 2008 a început un proces de revizuire a TEN-T, concretizat prin publicarea, de Comisia Europeană, a propunerii de Regulament privind noile orientări ale reţelelor trans-

europene de transport şi a propunerii de Regulament de înfiinţare a instrumentului financiar Connecting Europe Facility (ambele la 19 octombrie 2011). Revizuirea era necesară fiindcă sistemul actual de transport al UE este format din „petice", cu multe întreruperi la frontierele dintre statele membre. Conceptul cheie al noii abordări este concentrarea resurselor UE asupra conexiunilor lipsă (transfrontaliere şi alte tipuri), care aduc maximum de valoare adăugată europeană şi care nu s-ar realiza de la sine. Se preconizează agrearea noilor Regulamente până la sfârşitul anului 2013, încât noul concept să fie funcţional din 2014, o dată cu intrarea în vigoare a noului cadru financiar 2014-2020.

În prezent, politica în domeniul transporturilor a ajuns să cuprindă toate modurile de transport şi să reglementeze aspecte foarte punctuale, cum ar fi folosirea tahografelor sau a sloturilor orare pe aeroporturi. În 2011, Comisia Europeană a lansat un nou exerciţiu vizionar – Carte Albă - privind viitorul politicii de transport la orizontul 2050, care pune accent pe sustenabilitate (reducerea impactului asupra mediului – transportul consumă circa 30% din energia generată în UE) şi continuarea liberalizării.

3. Transporturile în România

Pentru România rămâne prioritar obiectivul de reducere a decalajelor şi deficitelor de infrastructură faţă de restul UE. Cuplarea la politica în domeniul transporturilor prezintă însemnătate aparte ca urmare a distanţei mai mari faţă de centrul geografic al UE, unde se situează state membre cu care România derulează relaţii economice şi comerciale intense. Ca ţară aflată la frontiera Uniunii, pentru România este relevantă şi dezvoltarea legăturilor de transport cu ţările vecine non-UE, la standarde europene.

Transporturile reprezinta una dintre politicile ce au fost considerate de interes comunitar inca de la infiinatarea Comunitatilor Europene. De la semnarea Tratatului de la Roma, politica in acest domeniu sa axat pe desfiintarea frontierelor intre tarile membre, contribuind astfel la atingerea obiectivului de libera circulatie a bunurilor si personalelor.

Scopul politicii in domeniul transporturilor este de a contribui la crearea pietei interne, de a asigura dezvoltarea durabila a sectorului, de a extinde retelele de transport in toata Uniunea Europeana, de a maximiza folosirea retelelor de transport si de a promova cooperarea internationala.

4. Măsuri pentru liberalizarea pietelor nationale de transport

Realizarea pietei unice europene a insemnat un punct de turnura pentru politica in domeniul transporturilor. Astfel, inlaturarea granitelor interne ale Uniunii Europene a dus la o crestere semnificativa a transportului de bunuri si persoane pe distante lungi. Pentru ca cetatenii europeni si companiile din UE sa se bucure pe deplin de beneficiile pietei interne, in ultimul deceniu Uniunea Europeana a luat masuri pentru liberalizarea pietelor nationale de transport, in special cele privind transportul rutier si aerian si intr-o mai mica masura transportul pe caile ferate.

In urma deschiderii pietelor transportului rutier, camioanele pot actiona si in alte tari decat cea de origine, astfel ca nu mai sunt nevoite sa parcurga distante foarte lungi fara incarcatura. In 2003 a intrat in vigoare un prim pachet de masuri vizand liberalizarea transportului pe caile ferate, deschizand liberei concurente aproximativ 70-80% din totalul traficului pe cai ferate.

Ca efect al liberalizarii transportului aerian, calatorii beneficiaza de tarife mai mic si de conexiuni mai bune intre statele membre. Mai mult, in 2007, UE a semnat un acord de „cer deschis" cu SUA conform caruia orice linie aeriana europeana poate zbura din orice oras al Uniuni catre orice oras din SUA.

De asemenea, Uniunea Europeana promoveaza proiecte majore de infrastructura de transport, asa numitele Retele Trans-Europene ale caror obiective sunt de a elimina blocajele pe principalele cai navigabile est-vest ce fac legatura intre Rin, Main si Dunare; de a pune in aplicare un program menit sa reglementeze traficul pe rutele maritime congestionate aflate de-a lungul coastelor tarilor UE si de moderniza mai multe cai ferate ce leaga nordul de sudul Europei, respectiv estul de vest.

In 2001, prin Cartea Alba a Transporturilor, revizuita in 2006, Comisia a stabilit o serie de masuri pentru fiecare segment de transport in parte, din care unele sunt deja puse in aplicare (spre exemplu perioada obligatorie de odihna pentru soferii de camioane a crescut de la 8 la 9 ore). Alte obiective vizate de Cartea Alba sunt: stoparea declinului transportului de calatori si marfa pe caile ferate; reducerea intarzierilor avioanelor prin crearea unei structuri integrate la nivel european petru controlul traficului aerian; investitii mai mari in modernizarea rutelor navigabile interne si maritime; combinarea modalitatilor de transport pentru diminuarea blocajelor, reducerea preturilor si ameliorarea calitatii aerului.

5. Parlamentul European

Actori instituţionali ai politicii de transport Parlamentul European – Comitetul de Transport şi Turism Ca şi în cazul parlamentelor naţionale, Parlamentul European are comitete ce se ocupă de anumite probleme (afaceri externe, mediu, transport etc.). Comitetul de Transport

şi Turism este responsabil de probleme legate de dezvoltarea unei politici comune pentru transportul feroviar, rutier, fl uvial, maritim şi aerian, în particular de: 1. elaborarea unor reguli comune aplicabile transporturilor din cadrul Uniunii Europene; 2. stabilirea şi dezvoltarea reţelelor trans-europene din domeniul infrastructurii de transport; 3. asigurarea serviciilor şi relaţiilor de transport cu state din afara Uniunii Europene; 4. siguranţa transporturilor; 5. relaţiile cu organismele şi organizaţiile internaţionale din domeniul transporturilor. Consiliul European Consiliul European întruneşte şefi de state sau guverne din cadrul Uniunii Europene şi preşedintele Comisiei Europene. Consiliul defi neşte direcţiile politice generale ale Uniunii Europene. 2 La data de 29 octombrie 2004, şefi i de stat sau de guvern ai celor 25 de State Membre şi ai celor 3 state în curs de aderare au semnat Tratatul ce stabileşte o Nouă Constituţie pentru Europa, adoptat în unanimitate la data de 18 iunie 2004. Acest tratat poate intra în vigoare după ce este ratifi cat de fi ecare stat semnatar în conformitate cu procedurile constituţionale naţionale. Ratifi carea poate avea loc prin vot în parlamentele naţionale sau prin votul cetăţenilor în cadrul unui referendum. După ratificare în toate Statele Membre, Tratatul poate întra în vigoare la 1 noiembrie 2006. 3 Comisia Europeană Comisia Europeană desfăşoară multe din activităţile de zi cu zi ale Uniunii Europene. Elaborează propuneri de noi legi europene, pe care le prezintă Parlamentului şi Consiliului European. Comisia se asigură că deciziile UE sunt implementate corect şi supraveghează modul în care sunt cheltuite fondurile UE. Monitorizează, de asemenea, respectarea tratatelor şi legislaţiei europene. Directoratul General pentru Energie şi Transport este responsabil de dezvoltarea şi implementarea politicilor europene din sectorul energie şi din cel de transport. Misiunea sa este să se asigure că politicile energetice şi de transport sunt proiectate în benefi ciul tuturor sectoarelor societăţii, companii, municipalităţi, zone rurale, şi mai presus de toate, cetăţeni.

Banca Europeană de Investiţii Banca Europeană de Investiţii (BEI) a fost înfiinţată în 1958 în urma prevederilor Tratatului de la Roma. Banca sprijină îndeplinirea obiectivelor UE prin fi nanţarea anumitor tipuri de proiecte de investiţii.

Banca împrumută bani pentru proiecte de investiţii de interes european, în special proiecte ce aduc benefi cii regiunilor mai puţin dezvoltate. Finanţează, de exemplu, legături feroviare, autostrăzi, aeroporturi, planuri de mediu, iar prin intermediul unor bănci partenere întreprinderile mici şi mijlocii, fapt ce ajută la crearea de locuri de muncă şi creşterea economică. Împrumuturile băncii sprijină, de asemenea, procesul de extindere a Uniunii Europene şi politica sa de dezvoltare. Banca are sediul în Luxemburg şi foloseşte fonduri de pe pieţele de capital. Fiind o organizaţie non-profi t, oferă împrumuturi cu termeni şi condiţii avantajoase. Comitetul Economic şi Social Fondat în 1957 prin Tratatul de la Roma, Comitetul Economic şi Social este un organism consultativ ce reprezintă angajatori, sindicate, fermieri, consumatori, ecologişti şi

alte grupuri de interese, ce alcătuiesc împreună „societatea civilă organizată". Comitetul prezintă punctele de vedere ale membrilor şi le apără interesele în discuţiile asupra politicilor cu Comisia Europeană, Consiliul şi Parlamentul European. Comitetul Regiunilor Înfi inţat în 1994 prin Tratatul Uniunii Europene (Maastricht), Comitetul Regiunilor este un organism consultativ alcătuit din reprezentanţi ai autorităţilor locale şi regionale din Europa. Comitetul se asigură că aceste autorităţi au un cuvânt de spus în elaborarea politicilor Uniunii Europene şi că sunt respectate identitatea şi prerogativele locale şi regionale. Comitetul trebuie să fi e consultat asupra problemelor ce privesc administraţiile locale şi regionale, precum politica regională, mediul, educaţia şi transporturile.

6. Obiectivul general al politicii europene de transport

Obiectivul general al politicii europene de transport este stabilirea unui echilibru între dezvoltarea economică pe de o parte şi cerinţele de calitate şi siguranţă ale societăţii pe de cealaltă parte, pentru a dezvolta un sistem de transport modern, durabil pentru 2010. Comisia Europeană a propus circa 60 de măsuri pentru dezvoltarea unui sistem de transport capabil să modifi ce ponderea modurilor de transport, să revitalizeze transportul feroviar, să promoveze transportul maritim şi fl uvial şi să controleze creşterea transportului aerian.

Transport rutier. Îmbunătăţirea calităţii, aplicarea în mod mai efi cient a reglementărilor existente printr-un control şi sancţiuni mai aspre.

Transport feroviar. Revitalizarea căilor ferate prin crearea unei zone feroviare integrate, efi ciente, competitive şi sigure şi înfi inţarea unei reţele destinate serviciilor de transport de bunuri.

Transport aerian. Controlul creşterii transportului aerian, menţinerea standardelor de siguranţă şi protecţia mediului.

Transport maritim şi fluvial. Dezvoltarea infrastructurii, simplifi carea cadrului de reglementare şi integrarea legislaţiei sociale pentru a putea crea veritabile „autostrăzi maritime".

Transport inter-modal. Modificarea ponderii modurilor de transport prin intermediul unei politici pro-active de promovare a transportului inter-modal şi a transportului feroviar, maritim şi fl uvial. În acest sens, una din iniţiativele majore este programul „Marco Polo", ce înlocuieşte programul Acţiuni Pilot pentru Transport Combinat. Reţelele trans-europene şi eliminarea blocajelor: Construirea obiectivelor de infrastructură propuse în programul de reţele trans-europene identifi cate în 1996 într-un set de linii directoare, precum şi a proiectelor prioritare selectate în 1994 de către Consiliul European.

Utilizatorii. Poziţionarea utilizatorilor în centrul politicii de transport, respectiv reducerea numărului de accidente, armonizarea sancţiunilor şi dezvoltarea unor tehnologii mai sigure şi mai curate.

7. Politici Sectoriale de transport. Transportul rutier.

Obiectivul politicii comunitare privind transportul rutier de bunuri şi de pasageri este crearea condiţiilor optime pentru furnizarea efi cientă a serviciilor de transport; promovarea unui sistem comun efi cient de transport rutier; contribuirea la armonizarea condiţiilor de concurenţă dintre operatorii de transport; încurajarea respectării regulilor privind condiţiile de muncă în acest sector. În acest sens, este important faptul că anumite aspecte din politica de transport rutier trebuie dezvoltate în continuare, precum: reguli comune pentru accesul pe piaţă şi la profesie; condiţii echitabile de concurenţă; aspecte sociale (orar de lucru, perioade de lucru şi odihnă, tahograf); taxarea transportului rutier (taxe şi tarife); constrângeri şi sancţiuni; promovarea acordurilor internaţionale (Interbus, acorduri de tranzit); restricţii de circulaţie. Transportul rutier de bunuri Începând de la data de 1 ianuarie 1993, orice transportator dintr-un Stat Membru poate transporta fără restricţii bunuri către un alt Stat Membru. Până la acea dată, astfel de operaţiuni necesitau autorizaţii speciale în aplicarea acordurilor bilaterale, sau cote comunitare; în prezent, dreptul de a desfăşura aceste activităţi se bazează pe condiţii de calitate pe care operatorii de transport trebuie să le respecte şi care le conferă dreptul de a primi o licenţă de transport în cadrul Comunităţii. Astfel de activităţi transnaţionale nu trebuie însă să ducă la perturbări grave ale pieţei de transport, şi, din acest motiv, Consiliul a stabilit un sistem de monitorizare, ce oferă un mecanism de protecţie a pieţei. Pe o piaţă unică însă, un operator de transport trebuie să îşi poată desfăşura activităţile de transport şi în alt Stat Membru (cabotaj). Această evoluţie naturală a dat naştere unor îngrijorări în privinţa distorsiunilor pieţei, şi din acest motiv, sistemul de cabotaj a fost introdus treptat începând cu 1 iulie 1990, sub forma unor cote comunitare progresive. Liberalizarea sistemului de cabotaj a fost însoţită de adoptarea unor aranjamente privind taxele pentru autostrăzi, permiţând astfel supunerea utilizării infrastructurii unor taxe, pe o bază non-discriminatorie. Transportul rutier de pasageri Deşi serviciile pentru pasageri dintr-un Stat Membru în altul erau relativ nerestricţionate, legislaţia comunitară nu conţinea prevederi referitoare la furnizarea de către un operator dintr-un Stat Membru a serviciilor de transport în alt Stat Membru. Pentru a aplica principiul libertăţii de a oferi servicii de transport şi în urma anulării de către Curtea de Justiţie a Reglementării (EEC) 2454/92, Consiliul a adoptat o nouă Reglementare privind cabotajul. Această Reglementare defi neşte diversele tipuri de transport de pasageri pentru care este posibil cabotajul. Pentru a armoniza condiţiile de concurenţă pentru transportul rutier de bunuri şi de pasageri, începând cu anii '70 Comunitatea Europeană a luat o serie de măsuri pentru armonizarea condiţiilor de acces la ocupaţia de operator naţional şi

internaţional de transport rutier şi pentru a permite libertatea efectivă a înfi inţării unor astfel de operatori. Într-un efort de simplifi care a legislaţiei comunitară şi de a o face mai transparentă, Comisia a adoptat o Directivă consolidând aceste măsuri. Pentru a îmbunătăţi siguranţa rutieră, Comunitatea Europeană a adoptat un program de acţiune pentru perioada 2003-2010. În acelaşi timp, Carta Europeană privind Siguranţa Rutieră are ca scop promovarea măsurilor efective pentru reducerea numărului de accidente rutier în Europa. Obiectivul este reducerea numărul de victime cu 50% până în anul 2010.

8. Transportul feroviar

Comunitatea Europeană încearcă să creeze condiţiile pentru efi cientizarea sectorului feroviar şi adaptarea sa la cerinţele pieţei unice. În acest sens, a propus introducerea unei licenţe de operare care să ofere accesul uniform la infrastructură şi a stabilit un sistem care să asigure alocarea capacităţii de infrastructură pe o bază non-discriminatorie şi că utilizatorii plătesc costul real al facilităţilor pe care le folosesc. În Carta Albă din iulie 1996, Comisia Europeană a stabilit o strategie de revitalizare a căilor ferate comunitare, în special prin raţionalizarea situaţiei lor fi nanciare, asigurarea accesului liber la toate serviciile publice şi de trafi c, şi promovarea integrării sistemelor naţionale şi a aspectelor sociale. În 2001 a fost prezentat „pachetul de infrastructură", cu scopul de a deschide pieţele de transport feroviar de bunuri, prin crearea unui cadru pentru condiţiile de acces al companiilor feroviare la reţelele naţionale. În 2002, Comisia a propus un nou pachet de măsuri proiectat să revitalizeze căile ferate prin construcţia rapidă a unei zone feroviare integrate în Europa. În final, în 2004 Comisia a adoptat un al treilea pachet 5 de măsuri destinat să continue reforma sectorului feroviar prin deschiderea spre concurenţă a serviciilor de transport internaţional de pasageri în UE, întărind drepturile pasagerilor, stabilind un sistem de certifi care pentru mecanicii de locomotivă şi îmbunătăţind calitatea serviciilor de transport feroviar de bunuri. Transportul feroviar a înregistrat un declin îngrijorător în Europa în ultimii treizeci de ani, în special transportul de bunuri. În 1970, cota căilor ferate a fost de 21% din totalul bunurilor transportate în cele 15 state ale Uniunii Europene (dinainte de extinderea UE). În 2000, această valoare scăzuse la 8,1%. În aceeaşi perioadă, cota transportului rutier de bunuri a crescut de la 30,8% la 43,8%. Sectorul feroviar este singurul care a înregistrat o scădere, toate celelalte şi-au îmbunătăţit performanţele. Traficul feroviar de pasageri a scăzut de asemenea, însă nu la fel de dramatic. Principala cauză a acestei stări de fapt este că sectorul feroviar nu este la fel de competitiv ca transportul rutier. Transportul feroviar este mai puţin sigur decât cel rutier în ceea ce priveşte termenii de livrare, ce sunt mai puţin predictibili în cazul căilor ferate. Pe unele rute internaţionale, termenii de livrare s-au dublat sau triplat chiar în

ultimii ani. Aceasta se datorează în principal opririlor foarte lungi pe traseu, deoarece alte trenuri (în special serviciile pentru pasageri) au prioritate, iar procedurile de la frontiere sunt complicate (echipajele şi locomotivele trenurilor trebuie schimbate din cauza diferenţelor dintre sistemele de semnalizare de la o ţară la alta, etc.). Termenii de livrare sunt foarte importanţi pentru multe sectoare de activitate. Căile ferate au, totuşi, avantaje unice: reprezintă un mod de transport sigur şi curat, iar un tren poate transporta încărcătura a 50- 60 de camioane. Infrastructura feroviară acoperă mult teritoriu şi este în general într-o stare bună, însă nu se mai potriveşte cu cerinţele clienţilor. I.4.3 Transportul fl uvial Începând cu 1 ianuarie 1993, transportul fl uvial a benefi ciat de liberalizarea cabotajului, a cărui efect principal a fost sfârşitul sistemului de cote ce împiedicau fi rmele ce foloseau aceste servicii în a-şi alege liber transportatorul. Împreună cu transportul feroviar şi cel maritim pe distanţe scurte, transportul fl uvial poate contribui mai mult la re-echilibrarea ponderii diferitelor moduri de transport, după cum este recomandat în Carta Albă privind Politica Europeană de Transport pentru 2010. În comparaţie cu alte moduri, ce se confruntă adesea cu probleme de ambuteiaje şi capacitate, transportul fl uvial este caracterizat de siguranţă şi are o considerabilă capacitate neexplorată. În ultimii 15 ani, fl ota a fost modernizată în continuu. În special în lungul reţelei fl uviale europene, transportul fl uvial este o alternativă competitivă la transportul rutier şi cel feroviar. Transportul fl uvial este efi cient, emisiile sunt reduse, şi are un consum de energie pe tonă-kilometru pentru bunurile transportate ce corespunde unei a şasea părţi din consumul în transportul rutier şi unei jumătăţi din cel pentru transportul feroviar. Potrivit unor studii recente, costurile externe totale ale navigaţiei fl uviale (în termeni de accidente, ambuteiaje, zgomot, poluarea aerului şi alte categorii de impact asupra mediului) sunt de 7 ori mai mici decât pentru transportul rutier. Transportul fl uvial asigură un nivel ridicat de siguranţă, în special când este vorba de transportul materialelor periculoase. Contribuie la de-congestionarea reţelei supra-încărcate de transport rutier în regiuni cu populaţie densă. În contextul unui sistem de navigaţie complet liberalizat începând cu 1 ianuarie 2000 (Directiva 96/75/EC), Comisia Europeană are drept obiectiv promovarea şi întărirea unei poziţii competitive a transportului fl uvial în cadrul sistemului de transport, şi facilitarea integrării sale în lanţul logistic inter-modal. Prin crearea condiţiilor favorabile pentru dezvoltarea viitoare a sectorului, Comisia doreşte să încurajeze companiile să utilizeze acest mod de transport. În acest scop, navigaţia fl uvială necesită şi o infrastructură corespunzătoare. Îndepărtarea obstacolelor şi blocajelor din reţeaua de transport fl uvial trebuie să constituie o componentă a politicii privind reţelele trans-europene de transport. În plus, Comisia are ca obiectiv dezvoltarea perspectivelor pentru un cadru legal armonizat pentru navigaţia fl uvială în Europa. I.4.4 Transportul maritim Transportul maritim internaţional este prin defi niţie o activitate liberalizată. Dacă nu ar fi fost astfel,. nimeni nu ar benefi cia de pe urma rolului pe care îl joacă acest mod de transport în

comerţul internaţional. Introducerea cabotajului în anul 1993 şi necesitatea intervenţiei Comunităţii Europene în îmbunătăţirea condiţiilor din transportul maritim au dus la adoptarea 6 măsurilor legate de politica privind concurenţa, de prevenire a unor practici inechitabile de taxare, a standardelor pentru vasele utilizate pentru transportul materialelor periculoase şi privind condiţiile de lucru. Au fost defi nite şi condiţiile pentru admiterea în profesiile din sector. În Comunicarea din 13 martie 1996, aprobată de către Consiliu în acelaşi an, Comisia Europeană a reiterat cele trei priorităţi în dezvoltarea politicilor maritime: siguranţă, întreţinerea unor pieţe deschise şi competitivitate crescută. În privinţa siguranţei maritime, scufundarea vasului Erika în decembrie 1999, urmată de cea a vasului Prestige în noiembrie 2002, au determinat noi măsuri în procesul de stabilire a politicii europene privind siguranţa maritimă, îndreptate în particular asupra riscurilor de mediu cauzate de tancurile petroliere. Măsurile propuse se referă la următoarele aspecte: inspecţii mai riguroase în porturi, interzicerea tancurilor petroliere cu o singură carenă, stabilirea unui sistem comunitar de monitorizare, inspecţie şi informaţii pentru trafi cul maritim, înfi inţarea unei fond de compensare pentru daunele provocate de poluarea cu petrol, şi înfi inţarea unei Agenţii Europene pentru Siguranţa Maritimă. I.4.5 Transportul aerian Politica comunitară privind liberalizarea transportului aerian cuprinde patru domenii principale: accesul pe piaţă, controlul capacităţii, costul biletelor de călătorie şi emiterea licenţelor de operare pentru companii. Politica a fost lansată în 1980 şi implementată în trei etape. Punctele cheie în cadrul acestui proces au fost următoarele: - introducerea unei licenţe unice de transport aerian emisă pentru operatorii din cadrul Comunităţii; - condiţiile de acces al transportatorilor aviatici la rute din cadrul Comunităţii; - biletele de călătorie, inclusiv în privinţa intervenţiei directe a Comisiei Europene în cazul taxării inechitabile; - serviciile de transport de bunuri. Având în vedere că liberalizarea duce la crearea unei pieţe unice reale pentru transportul aerian, Comunitatea a armonizat multe reguli şi reglementări pentru a crea un cadru echitabil pentru toate liniile aeriene. În acest sens, au fost stabilite, de exemplu, standardele tehnice şi procedurile administrative comune pentru conformarea aeronavelor, şi a fost legiferată recunoaşterea reciprocă a licenţelor pentru persoanele ce lucrează în industria aeronautică civilă, permiţând recrutarea directă a piloţilor din orice Stat Membru. Comunitatea a stabilit, de asemenea, procedurile pentru aplicarea regulilor privind concurenţa pentru transportatorii aviatici şi pentru diverse tipuri de acorduri şi practici concertate. A fost adoptată şi o Directivă privind accesul la piaţa serviciile aeroportuare la sol. Comisia Europeană a adoptat un set de propuneri pentru managementul trafi cului aerian menite să creeze un „Cer European Unic" până la 31 decembrie 2004. Acest pachet stabileşte obiectivele şi principiile de operare pe baza a şase direcţii de acţiune: managementul în comun al spaţiului aerian, stabilirea unui organism comunitar puternic de reglementare, integrarea treptată a managementului civil şi militar, sinergia instituţională

dintre Uniunea Europeană şi Eurocontrol, introducerea unei tehnologii moderne adecvate şi mai buna coordonare a politicii de resurse umane în sectorul de control al trafi cului aerian. Dintre toate modurile de transport, cel aeriana înregistrat de departe cea mai impresionantă creştere în Uniunea Europeană în ultimii douăzeci de ani. În termeni de pasageri-kilometri, trafi cul a crescut cu o medie de 7,4% pe an între 1980 şi 2001, pe când trafi cul în cadrul aeroporturilor din cele 15 State Membre (de dinainte de extinderea UE) a crescut de cinci ori din 1970. După criza ce a afectat această industrie la începutul anilor '90, eforturile de restructurare şi liberalizare a pieţei europene au permis liniilor aeriene să revină la performanţe înalte. Există însă şi un revers al monedei: înflorirea transportului aerian exacerbează probleme legate de nivelurile de saturaţie ale aeroporturilor şi sistemul supra-încărcat de control al traficului aerian. Liniile aeriene au probleme cu fragmentarea spaţiului aerian european, care, după părerea lor, duce la inefi cienţă şi întârzieri majore. În fi ecare an, aeroporturile europene se apropie tot mai mult de limita de capacitate. Unele dintre aeroporturile majore au atins deja punctul de saturaţie, limitând astfel accesul unor noi companii ce doresc să intre în competiţie cu transportatorii cu tradiţie. Programul de Lucru al Comisiei Europene în domeniul transportului aerian planifi că abordarea acestor probleme.

9. Transportul inter-modal

Obiectivul politicii privind transportul inter-modal de bunuri este de a sprijini mişcarea efi cientă a bunurilor „door to door" utilizând două sau mai multe moduri de transport, într-un lanţ integrat de transport. Fiecare mod de transport are avantajele sale, referitor la capacitate potenţială, nivelurile de 7 siguranţă, flexibilitate, consum de energie, impact asupra mediului; transportul inter-modal permite fi ecărui mod să îşi joace rolul în crearea lanţurilor de transport, ce sunt per ansamblu mai efi ciente, mai ieftine şi durabile. Se estimează că transportul rutier va creşte cu 50% în perioada 1998-2010. În acord cu Concluziile Consiliului de la Gothenburg din iunie 2001, unul din obiectivele Cartei Albe este atingerea unui echilibru între modurile de transport. În acest sens, politica europeană are drept obiectiv limitarea creşterii transportului rutier la 38%, printr-un pachet integrat de măsuri. Carta Albă propune atingerea acestui obiectiv în primul rând prin îmbunătăţirea performanţei alternativelor la transportul rutier – transportul maritim pe distanţe scurte, transportul feroviar şi cel fl uvial. Acţiunile se vor concentra, astfel, asupra sprijinirii alternativelor la transportul rutier în special pentru distanţele mari. Acest fapt nu numai că reduce numărul de ambuteiaje, dar şi îmbunătăţeşte siguranţa rutieră şi reduce impactul asupra mediului. În iulie 2003, Consiliul şi Parlamentul au adoptat programul Marco Polo. Acest program se derulează în perioada 2003-2006 şi are drept scop sprijinirea re-

direcţionării creşterii preconizate a transportului internaţional de bunuri către transportul maritim pe distanţe scurte, transportul feroviar şi cel fl uvial. Predecesorul său a fost programul Pact (Acţiuni Pilot pentru Transport Combinat), desfăşurat între 1997 şi 2001. În iulie 2004, Comisia a propus continuarea programului Marco Polo – Marco Polo II. Propunerea Comisiei se bazează pe experienţa acumulată în programele Pact şi Marco Polo şi ar reprezenta o extindere semnifi cativă a dimensiunilor şi ariei de acţiune a programului. Carta Albă a propus şi dezvoltarea Autostrăzilor Maritime, ca „alternative real competitive pentru transportul terestru". În aprilie 2004 au fost adoptate noile Linii Directoare pentru TEN-Transport, oferind cadrul legal şi pentru fi nanţarea autostrăzilor maritime. Implementarea proiectelor va începe în 2005. Au fost desemnate patru coridoare pentru implementarea proiectelor de interes european: - Autostrada Mării Baltice (ce leagă Statele Membre de la Marea Baltică cu Statele Membre din Europa Centrală şi de Vest, până în anul 2010); - Autostrada Maritimă a Europei de Vest (din Portugalia şi Spania către Marea Nordului şi Marea Irlandei, până în anul 2010); - Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Est (ce leagă Marea Adriatică de Marea Ioniană şi estul Mediteranei, inclusiv Cipru, până în anul 2010); - Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Vest (vestul Mediteranei, legând Spania, Franţa, Italia, Malta; face legătura cu Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Est şi Marea Neagră; până în anul 2010). Pentru a sprijini dezvoltarea transportului intermodal, Comisia fi nanţează şi o serie de activităţi de cercetare, demonstrative şi de lucru în reţea pe teme prioritare. Aceste activităţi sunt propuse şi gestionate de consorţii independente de organizaţii europene. În aprilie 2003, Comisia a propus o Directivă Cadru a Parlamentului şi Consiliului European privind standardizarea şi armonizarea unităţilor inter-modale. Obiectivul acestei măsuri este creşterea efi cienţei transportului inter-modal prin standardizarea dimensiunilor containerelor ce circulă în Europa. În plus, măsura va ajuta la integrarea efectivă a transportului maritim pe distanţe scurte în lanţul de transport inter-modal.

10. Rolul transporturilor feroviare internaţionale

Transporturile feroviare internaţionale prezintă trăsături specifice datorită opoziţiei care se constată între suveranitatea teritorială a fiecărui stat şi necesităţile comerţului internaţional. Suveranitatea fiecărui stat impune anumite norme obligatorii cu caracter de localizare între graniţele respective, materializată în principal prin legislaţia naţională.

Privită din alt punct de vedere, suveranitatea statală consacră tarife şi costuri proprii pe teritoriul naţional, prezentând o importanţă deosebită pentru că acestea contribuie prin taxe şi încasări la venituri economice naţionale. De asemenea, suveranitatea implică aderenţa infrastructurii la rolul statului (linii ferate, poduri, tuneluri, viaducte). Toate aceste elemente

prezentate vin într-o oarecare măsură în contradicţie cu exigenţele comerţului internaţional care promovează ideea liberei circulaţii a mărfurilor dincolo de hotarele statului suveran.

Sub presiunea acestor exigenţe, suveranitatea statelor în cauză a acceptat o serie de compromisuri sub formă de derogări. Aproape toate statele lumii au fost de acord să coordoneze infrastructurile, şi indeosebi ecartamentul liniilor ferate (excepţie fac şi astăzi statele care au aparţinut fostei URSS, având în continuare distanţa mai mare între sinele de cale ferată).

O altă propunere aproape unanim acceptată constă în limitarea şi raţionalizarea formalităţilor prevazute în traficul feroviar. Prin aceasta se asigură rapiditatea, calitatea şi o mai bună desfăşurare a controlului[3]. O soluţie ar consta în adoptarea unui document de transport unic, care să fie valabil pe întreg parcursul feroviar, indiferent de numărul de teritorii de state care sunt străbătute. Acest document de transport poartă denumirea de "Scrisoare de trăsură internaţională".[4] De asemenea, se procedează prin înţelegeri între statele limitrofe la simplificarea formalităţilor vamale. În acest scop, se constituie echipe mixte cu grăniceri şi vameşi ai celor două ţări vecine astfel încât să se efectueze controlul o singură dată şi nu de două ori, la fiecare graniţă de ieşire şi respectiv de intrare din şi în ţara respectivă.

Pentru a se asigura un regim uniform pe cât posibil, statele au acceptat ca la nivel internaţional să se creeze o instituţie de resort care îşi are sediul în Europa, la Berna. O altă derogare constă în colaborarea tarifară dintre ţări în vederea ajungerii la tarife convenabile în cadrul transportului internaţional de mărfuri şi de persoane.

11. Reglementarea legală a transporturilor feroviare internaţionale de mărfuri

În statele cu o legislaţie perfecţionată, cadrul legal a fost consacrat prin Pactul societăţii naţiunilor unite, care a intrat în vigoare în 1920 şi a fost valabil până înaintea celui de-al doilea război mondial. Articolul 23 din acest pact prevede că statele membre s-au angajat "să asigure garantarea libertăţii comunicaţiilor şi tranzitului"[1]. Contractul de transport este supus legii alese de părţi, potrivit principiului autonomiei de voinţă, iar în lipsă, legii sediului transportatorului sau expeditorului[5].

Trebuie precizat că în materie se aplică în mod prioritar convenţiile internaţionale privitoare la transporturile feroviare internaţionale de mărfuri, şi în subsidiar, în limitele arătate de aceste convenţii, dreptul intern. Deosebim în acest sens două categorii de reglementări:

- Convenţii care reglementează relaţia Est şi

---

[1] A se vedea Căpăţină, Octavian, Stancu, Gheorghe, *Dreptul Transporturilor*, Ediţia a II-a, revăzută şi adăugită de Gheorghe Stancu, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 2003, p. 239.

[2] A se vedea Făinişi, Florin, *Dreptul transporturilor*, Editura Fundaţiei România de Mâine, Bucureşti, 2000, p. 41.

[5] A se vedea Filipescu, Ion, Filipescu, Andrei, *Tratat de drept internaţional privat*, Ediţie revizuită şi adăugită, Editura Universul Juridic, Bucureşti, 2007, p. 362

➢ Convenţii care reglementează schimburi în relaţia Vest.

Din această primă categorie fac parte o serie de convenţii încheiate de România relativ recent, respectiv "Acordul cu privire la transporturile internaţionale de mărfuri efectuat cu participarea Căilor Ferate Române şi ale Republicii Moldova" din 26 mai 1997 şi "Acordul între Societatea Naţională a Căilor Ferate Române şi Administraţia de Stat a Transporturilor Feroviare din Ucraina cu privire la transporturile internaţionale de mărfuri" din 29 decembrie 1997.[6]

Litigiile României cu Republica Moldova pe de o parte şi cu Ucraina pe de alta, se rezolvă potrivit S.M.G.S. în cazul în care conflictul a avut loc pe teritoriul Moldovei sau al Ucrainei, iar dacă a avut loc pe teritoriul ţării noastre se rezolvă potrivit Convenţiei de la Berna.

Din cea de-a doua categorie de convenţii fac parte în principal "Acordul European al Fondului Comun pe palete plate", încheiat la OSLO în anul 1968, şi "Convenţia de la Berna din 1890", la care România a aderat prima dată în 1904.

În România, transportul feroviar de mărfuri este reglementat în principal de Regulamentul de transport pe căile ferate aprobat prin O.G. nr. 7/2005, act normative care utilizează pentru documentul de transport denumirea de scrisoare de trăsură. Dispoziţiile Regulamentului de transport pe C.F.R. asigură normele uniforme cu character ethnic şi juridic de transport pe calea ferată. În idea creării unui cadru instituţional necesar introducerii concurenţei în domeniul transportului feroviar, precum şi a armonizării legislaţiei româneşti cu legislaţia tărilor member ale Uniunii Europene, fostul operator naţional de transport feroviar, S.N.C.F.R., a fost divizat în 5 societăţi comerciale şi o regie autonomă.

12. Drepturile pasagerilor din transportul feroviar

Drepturile de pasager al transportului feroviar sunt valabile în cazul tuturor trenurilor internaţionale care circulă în UE. Fiecare stat membru decide dacă aceste drepturi sunt valabile şi în cazul transportului intern de călători (urban, suburban, regional etc.) sau al curselor internaţionale pentru care punctul de plecare sau de sosire se află în afara UE.

Anulări sau întârzieri

În cazul **anulărilor sau întârzierilor**, companiile feroviare au obligaţia **să vă informeze** asupra evoluţiei situaţiei.

Dacă se anunţă că veţi ajunge la destinaţia finală cu **o întârziere** de cel puţin **o oră**, puteţi:

---

[1] A se vedea Acordul între Societatea Naţională a Căilor Ferate şi Administraţia de Stat a Transporturilor Feroviare din Ucraina, cu privire la transporturile internaţionale de mărfuri între România şi Ucraina, 20 noiembrie 1997, Atena.

- să vă anulaţi călătoria şi să solicitaţi **rambursarea** imediată a preţului biletului (integral sau doar pentru segmentul de călătorie neefectuat).

Dacă întârzierea vă împiedică să vă îndepliniţi scopul călătoriei, aţi putea să beneficiaţi inclusiv de **transport gratuit înapoi la punctul de plecare sau să vă continuaţi călătoria cu prima ocazie**, ori la o dată ulterioară aleasă de dumneavoastră. Această soluţie poate presupune alte mijloace de transport, dacă trenul este blocat, iar serviciile respective au fost suspendate.

- **să primiţi gustări şi băuturi răcoritoare** (în funcţie de durata de aşteptare)
- **să beneficiaţi de cazare** – dacă trebuie să aşteptaţi peste noapte.

Dacă alegeţi **să vă continuaţi călătoria** în condiţiile date sau acceptaţi propunerea de a folosi alt mijloc de transport pentru a ajunge la destinaţie, aţi putea avea dreptul la **despăgubiri** după cum urmează:

- **25%** din preţul biletului pentru întârzieri **între 1 şi 2 ore**
- **50%** din preţul biletului pentru întâzieri de **peste 2 ore.**

Nu aveţi dreptul la despăgubiri dacă:

- aţi fost informat în legătură cu întârzierea înainte de a cumpăra biletul

Bagaje înregistrate pierdute sau deteriorate

Dacă bagajele dumneavoastră **înregistrate** au fost pierdute sau deteriorate în cursul călătoriei, aveţi dreptul la despăgubiri. Acest drept nu se aplică însă dacă bagajele erau împachetate necorespunzător, aveau o natură specială sau nu erau adecvate pentru transport.

Valoarea despăgubirilor

- Dacă puteţi dovedi valoarea conţinutului bagajului, puteţi primi despăgubiri în valoare de până la 1 300 €/ bagaj înregistrat.
- În caz contrar, valoarea despăgubirii este de 330 €/ bagaj înregistrat.

În cazul producerii unui accident feroviar în urma căruia un călător a murit sau a fost rănit, acesta/persoanele aflate în întreţinerea sa are/au dreptul la despăgubiri de până la 1 500 € pentru **bagajul de mână pierdut sau deteriorat, indiferent dacă acesta a fost înregistrat sau nu.**

Rănire şi deces

Dacă un călător **este rănit sau moare în urma unui accident feroviar**, acesta/persoanele aflate în întreţinerea sa are/au dreptul la despăgubiri care să acopere nevoile imediate. Compania feroviară trebuie să achite o parte din sumă în termen de **15 zile de la producerea accidentului.** În caz de **deces**, valoarea acestei prime plăţi este de minim 21 000 €/ persoană.

13. Noul plan al UE pentru un transport eficient şi durabil

Peste 70% din cetăţenii europeni locuiesc în mediul urban şi 9 din 10 consideră că transportul local ar trebui gestionat mai bine. Aglomeraţiile şi accidentele sunt semnele vizibile ale gestionării defectuoase a traficului - unul din trei accidente rutiere fatale se înregistrează în oraşe sau la periferia acestora.

Traficul din mediul urban generează aproximativ 40% din emisiile de CO2 şi 70% din restul emisiilor asociate transportului rutier.

UE a elaborat un plan de acţiune pe patru ani care cuprinde 20 de măsuri vizând modernizarea sistemelor de transport pentru ca acestea să devină mai eficiente şi mai durabile. Măsurile prevăd, printre altele, drepturi sporite pentru persoanele care circulă cu mijloacele de transport în comun şi suplimentarea fondurilor alocate cercetării în domeniul vehiculelor cu emisii zero. Îmbunătăţirea transportului urban va contribui, de asemenea, la combaterea schimbărilor climatice, la ameliorarea sănătăţii publice şi la reducerea disparităţilor economice dintre regiuni.

14. UE doreşte să extindă drepturile pasagerilor şi pentru călătoriile cu autocarul şi vaporul.

Pasagerii care călătoresc cu autocarul şi vaporul vor beneficia, potrivit noilor propuneri, de aceleaşi drepturi ca şi cei care aleg avionul sau trenul. Este vorba, în special, de dreptul de a primi masa, cazare la hotel şi servicii alternative în cazul în care deplasarea este anulată sau întreruptă. Companiile care nu se conformează vor fi nevoite să restituie pasagerilor cel puţin o parte din suma plătită.

Persoanele cu handicap şi cele cu mobilitate redusă au dreptul la asistenţă gratuită pe durata întregii călătorii. Operatorii vor fi traşi la răspundere dacă bagajele se deteriorează sau se pierd ori dacă un pasager este rănit sau îşi pierde viaţa în timpul călătoriei.

De asemenea, pasagerii vor avea dreptul la anumite informaţii privind călătoria şi la proceduri eficiente de înaintare a plângerilor. Companiile vor avea la dispoziţie două luni pentru a contesta plângerea unui pasager, înainte ca aceasta să fie acceptată.

Pasagerii care călătoresc cu avionul şi trenul beneficiază de drepturi similare în încă din 2005. În cazul companiilor aeriene, conformarea la aceste reguli costă aproximativ 60 de eurocenţi pe pasager. Se preconizează că aceste costuri vor fi şi mai mici în cazul transportului cu autocarul şi vaporul. Pentru soluţionarea eventualelor conflicte se vor înfiinţa organisme naţionale independente. Regulile se vor aplica atât curselor interne, cât şi celor internaţionale.

„UE nu poate permite ca drepturile pasagerilor să fie diferenţiate în funcţie de mijloacele de transport alese" a declarat Antonio Tajani, vicepreşedinte al Comisiei, responsabil pentru transport. „Cu aceste două noi prevederi, vor fi reglementate toate mijloacele de transport", a adăugat oficialul european.

Noile propuneri vor ridica nivelul calitativ al călătoriilor cu autocarul şi vaporul, obiectiv pe care liberalizarea pieţelor nu a reuşit să-l realizeze. Între timp, Comisia pregăteşte un raport privind aplicarea de către companiile aeriene a regulilor privind drepturile pasagerilor.

Bibliografie:

- Broussalle, D., *Le transport des personnes*, Ponce, 1995.
- Căpăţînă, Octavian, *Contractul Comercial de Transport*, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 1995.
- Căpăţînă, Octavian, *Tratat de drept al comerţului internaţional*, Editura Academiei, 1997.
- Căpăţînă, Gheorghe, Stancu, Gheorghe, *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 2002.
- Căpăţînă, Octavian, Stancu, Gheorghe, *Dreptul Transporturilor*, Ediţia a II-a, revăzută şi adăugită de Gheorghe Stancu, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 2003.
- Cărpenaru, Stanciu, *Tratat de drept comercial român*, Editura Universul Juridic, Bucureşti, 2012.
- Deleanu, Sergiu, *Drept european al afacerilor. Partea internă a Uniunii Europene*, Editura Universul Juridic, Bucureşti, 2013.
- Filip, Gheorghe, Badea, Cristina, Manoliu, Mihai, Paramon, Gavril, *Dreptul Transporurilor*, Editura Junimea, Iaşi, 2002.
- Piperea, Gheorghe, *Drept comercial*, Vol. I, Editura C.H. Beck, Bucureşti, 2008.
- Piperea, Gheorghe, *Dreptul Transporturilor*, Editia 3, Editura C.H. Beck, Bucureşti, 2013.
- Pop, Liviu, Popa, Ionuţ-Florin, Vidu, Stelian Ioan, *Tratat elementar de drept civil. Obligaţiile*, Editura Universul Juridic, 2012.
- Rodiere, R., *Droits des transports terestres et aeriens*, Paris, 1981.

II. Jurisprudenţă

- Acordul între Societatea Naţională a Căilor Ferate şi Administraţia de Stat a Transporturilor Feroviare din Ucraina, cu privire la transporturile internaţionale de mărfuri între România şi Ucraina, 20 noiembrie 1997, Atena.
- **Convenţia de la Berna - 1980 - Convenţia privind transporturile internaţionale feroviare (C.O.T.I.F.).**
- **Convenţia de la Varşovia -1948- S.M.G.S.**
- Curtea de Apel Constanţa, Secţia Comercială, decizia civilă nr. 228/COM din 05.07.2004.

III. Site-uri web

- www.portal.just.ro
- http://www.europa.eu
- www.eur-lex.europa.eu

JM CHAIR
EU Financial Regulation

EUFIRE

Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation

Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR

Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

UNIUNEA ECONOMICA SI MONETARA IN EUROPA

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

Uniunea economică şi monetară reprezintă un pas important în procesul de integrare a economiilor statelor membre ale UE. Lansată în 1992, uniunea presupune coordonarea politicilor economice şi bugetare, aplicarea unei politici monetare comune şi utilizarea unei monede unice, euro. Toate cele 28 de state membre ale UE fac parte din uniunea economică, dar unele dintre ele şi-au aprofundat şi mai mult integrarea şi au adoptat moneda euro. Împreună, aceste ţări alcătuiesc zona euro. Moneda unică prezintă avantaje incontestabile: reduce costurile tranzacţiilor financiare, facilitează călătoriile şi consolidează rolul UE la nivel internaţional.[1]

Încă din 1969, şefii de stat de atunci au decis că trebuie redactat un plan în legătură cu UEM. Astfel, a fost stabilit un comitet sub preşedinţia lui Werner, primul ministru al Luxemburgului. Acesta a concluzionat că UEM ar atrage fie convertibilitatea totală a monedelor europene, liberă de fluctuaţiile ratelor de schimb, fie ca, de preferinţă aceste monede să fie înlocuite cu o singură monedă comunitară. Raportul a fost urmat de o Rezoluţie a Consiliului cu privire la realizarea UEM în etape. Cu toate acestea, progresul a fost oprit ca urmare a modificării situaţiei economice. Raportul Werner s-a bazat pe premisa ratelor de schimb fixe, ceea ce aceasta a fost subminat la începutul anilor 70. Ca urmare a problemelor economice ale SUA, monedele europene au început să oscileze şi s-a impus necesitatea urgentă de a le împiedica să se îndepărteze prea mult unele de celelalte. A constituit catalizatorul introducerii "şarpelui", care a stabilit principiul că diferenţa dintre ratele de schimb a două state membre nu ar trebui să fie mai mare de 2,25%. Presiunile economice asupra anumitor state membre au dus însă, la îndepărtarea de "şarpe", astfel că până în 1977, doar jumătate din cele zece state membre au rămas în limitele acestuia.

O încercare mai generală de a da naştere stabilităţii monetare a prins contur în 1978 prin instituirea Sistemului Monetar European (SME), prin intermediul unei Rezoluţii a Consiliului European. Există o nemulţumire crescândă referitoare la ratele de schimb fluctuante, care erau percepute ca producând un impact negativ asupra investiţiilor transfrontaliere. În plus, circulaţia monedelor străine avea un efect destabilizator asupra monedelor europene. SME a instituit Mecanismul Ratei de Schimb (MRS) şi Uninea Monetară Europenă (ECU). Rata ECU era determinată pe baza unui coş al monedelor statelor membre. MRS funcţiona prin fixarea, pentru fiecare stat participant, a unei rate de schimb faţă de ECU. Aceste valori erau determinate în mod colectiv. Odată ce valoarea fiecărei monede era stabilită în raport cu ECU, era posibilă determinarea valorii oricărei monede naţionale în

[1] http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/emu/ro/

raport cu toate celelalte monede naționale. Aceste valori relative erau cunoscute drept cursuri de schimb centrale bilaterale. Orice țară participantă nu putea permite ratei de schimb să oscileze cu mai mult de 2,25% peste sau sub aceste cursuri de schimb centrale bilaterale, cu o bandă de excepție de 6%. Atunci când o monedă atingea limitele bilaterale față de altă monedă, era necesară intervenția băncilor centrale corespunzătoare pentru a corecta problema.

MRS a fost însă destabilizat de crizele monetare din 1992-1993. Agenții de schimb speculau că anumite monede mai slabe nu se vor putea menține în cadrul benzilor relativ strâmte ale MRS. Băncile centrale au căutat să mențină integritatea MRS, dar nu au putut face față în cele din urmă presiunilor de piață. Lira italiană și cea sterlină au fost suspendate din MRS. Presiunile de piață continue au dus la lărgirea benzilor bilaterale la 15% și la devalorizarea anumitor monede care au rămas în MRS. Aceste măsuri au menținut în mod oficial MRS, dar i-au subminat rațiunea inițială, din moment ce ele au slăbit semnificativ eforturile de realizare a stabilității ratei de schimb.

Cele trei etape ale Uniunii Economice și Monetare:

1) Etapa întâi și Raportul Delors

În ciuda faptului că Actul Unic European (AUE) nu conținea niciun angajament față de UEM, aceasta declara în preambul că, în 1972, șefii de stat aprobaseră obiectivul înaintării către UEM. Aceasta a constituit catalizatorul reintroducerii subiectului pe agenda politică a summit-ului de la Hanovra din 1988. S-a stabilit un comitet prezidat de Jacques Delors președintelui comisie, pentru a asista Consiliul European, care a prezentat un raport în cadrul summint-ului de la Madrid în 1989. Raportul recomanda ca UEM să fie abordată în trei etape.

Etapa întâi consta în finalizarea pieței interne, convergența economică mai strânsă și participarea tuturor statelor la MRS. Aceasta nu necesita crearea de noi competențe prin tratat. În etapa a doua trebuia să fie creat un Sistem European al Băncilor Centrale (SEBC) cu sarcina de a coordona politicile monetare naționale și de a formula o politică monetară comună a Comunității. Etapa a treia avea în vedere blocarea ratelor de schimb și apariția unei monede unice gestionate de SEBC. Raportul Delors a recunoscut că ar trebui să existe un control central asupra politicii fiscale naționale din moment ce, în caz contrar, acțiunea unui anumit stat ar putea avea consecințe dăunătoare asupra inflației sau ratelor dobânzilor în toate statele.

2) Etapa a doua și Acordul de la Maastricht

Tratatul de la Maastricht a pus bazele pentru UEM și a prevăzut că a doua etapă ar trebui să înceapă la 1 ianuarie 1994. "Arhitectura" dispozițiilor UEM se bazează pe o

dihotomie între uniunea monetară şi cea economică, rămasă în mare neschimbată în Tratatul de la Lisabona.

Politica Monetară

Uniunea monetară urmărea tocmai realizarea monedei unice, iar articolele din tratate erau puternic influenţate de modelul economic german, care cerea independenţa BCE, guvernarea de către experţi şi prioritatea stabilităţii preţurilor. Aceste percepte de bază erau consacrate în articolele iniţiale din tratate. Independenţa BCE a fost consfinţită la art.130 TFUE, care prevede că BCE nu primeşte intrucţiuni din partea instituţiilor UE, a statelor membre sau a oricărui alt organism, fiind întărită şi de art 282 alin (3) TFUE. Guvernarea de către experţi a fost prevăzută în legătură cu structura decizională a BCE. Comitetul executiv este compus dintr-un preşedinte, un vicepreşedinte şi alţi patru membri, care trebuie să fie experţi recunoscuţi în domeniul monetar sau bancar. Importanţa expertizei a fost accentuată şi mai mult de SEBC, care este compus din BCE si băncile centrale naţionale, deşi BCE şi bancile centrale naţionale a căror monedă este Euro sunt cele care dirijează politica monetară a UE. Stabilitatea preţurilor a fost pusă la loc de cinste între obiectivele politicii monetare a UE încă de la început, acum găsindu-se la art. 127 TFUE.

O parte integrantă a Acordului de Maastricht a fost faptul că politica monetară structurată în modul de mai sus a fost europenizată. Acest fapt a fost întărit prin dispoziţiile obligatorii ale tratatului care exclud intrucţiunile sau ingerinţele din partea oricărui terţ, indiferent că acesta ar fi un stat membru sau o altă instituţie a UE. Importanţa acestui principiu se reflectă în simetria art.130 TFUE. Acesta impune în sarcina BCE, a băncilor centrale naţionale şi a celor implicaţi în procesul decizional ala acestora o obligaţie de a nu solicita sau primi instrucţiuni din partea oricărei alte instituţii, inclusiv instituţiile, organele, oficiile sau agenţiile UE, a oricărui guvern al statelor membre sau a oricărui alt organ. El impune de asemenea, în sarcina instituţiilor UE şi a guvernelor statelor membre o îndatorire de a respecta acest principiu şi a nu încerca să influenţeze membrii organelor de decizie ale BCE sau ale băncilor centrale naţionale în îndeplinirea misiunii lor.

Faptul că politica monetară se situează cu adevărat în domeniul UE a fost consolidat prin dispoziţiile Tratatului de la Lisabona referitoare la competenţele UE. Articolul 3 TFUE afirmă clar că pentru acele ţări care au subscris la euro, politica monetară ţine de competenţa exclusivă a UE, cu consecinţa că numai UE poate legifera şi adopta acte obligatorii, cu rezerva că statele membre pot face acest lucru în cazul în care sunt împuternicite de către UE sau pentru punerea în aplicare a actelor Uniunii.

Politica economică

Soluțiile promovate de Acordul de la Maastricht au fost semnificativ diferite în materie de politică economică. Ele au fost construite pe două premise conexe, conservarea autorității naționale și conservarea răspunderii naționale.

Cea dintâi s-a reflectat în faptul că statele membre păstrau autoritatea fiscală pentru bugetele naționale subordonată supravegherii și coordonării din partea UE, menite să convingă statele membre, cu posibilitatea ultimă a aplicării de sancțiuni, să își echilibreze bugetele și să nu înregistreze deficite excesive.

Cea din urmă, conservarea răspunderii naționale a fost consecința celei dintâi. Aceasta își găsește cea mai puternică exprimare în dispoziția care nu permite sprijinirea financiară a statelor membre, art 125 alin (1) TFUE. Aceasta prevede în esență că UE nu răspunde și nu își asumă angajamentele autorităților administrațiilor publice centrale, ale autorităților regionale sau locale, ale celorlalte autorități publice sau ale altor organisme publice și nici un stat membru nu răspunde și nu își asumă angajamentele unor astfel de organisme din alt stat membru. Mesajul era că guvernele naționale își păstrau autoritatea asupra politicii naționale, subordonată normelor tratatelor menite să le convingă să își echilibreze bugetele, corolarul fiind acela că, în cazul în care nu procedau astfel, răspunderea rămânea în sarcina lor.

Aceasta a fost "înțelegerea" la care s-a ajuns la Maastricht, iar trăsăturile principale au rămas neschimbate în Tratatul de la Lisabona, deși gradul de supraveghere a fost de fapt, redus în anii care au urmat. Statele membre au recunoscut conexiunea strânsă dintre politica economică și cea monetară. Ele au înțeles că sănătatea economică a economiilor individuale ale statelor membre ar putea produce un impact însemnat asupra evaluării euro, de unde necesitatea unei supravegheri și coordonări a politicii economice naționale. Ele au fost însă, atente la deciziile politice adoptate în cadrul și prin intermediul bugetelor naționale, inclusiv cele de natură redistributivă și nu au dorit să acorde UE un control prea marea asupra unor astfel de hotărâri, indiferent dacă era vorba de un nivel individual sau de un nivel de masă.

3) Etapa a treia și cadrul juridic

A treia etapă a UEM trebuia să înceapă cel târziu la 1 ianuarie 1999. Comisia și Institutul Monetar European, precursorul BCE, trebuiau să raporteze Consiliului cu privire la progresul înregistrat de state către UEM. Aceste rapoarte trebuiau să examineze măsura în care statele au autonomizat băncile lor centrale și dacă fuseseră îndeplinite criteriile de convergență, o condiție prealabilă pentru ca un stat să adopte moneda unică. Statele membre care nu îndeplineau criteriile erau numite "state membre care fac obiectul unei derogări". Pe baza acestor rapoarte, Consiliul evalua dacă fiecare stat membru îndeplinea condițiile

necesare pentru adoptarea monedei unice. Consiliul întrunit la nivelul şefilor de stat şi de guverne trebuia să decidă cu majoritate calificată, cel târziu până la 31 decembrie 1996, dacă majoritatea statelor membre îndeplineau condiţiile pentru adoptarea unei monede unice. Dacă data de începere a celei de-a treia etape nu ar fi fost stabilită până la sfârşitul lui 1997, atunci a treia etapă ar fi fost considerată ca începând la 1 ianuarie 1999. Decizia oficială a Consiliului, întrunit la nivelul şefilor de stat şi de guverne, că statele candidate cu excepţia Greciei au îndeplinit criteriile de convergenţă, a fost adoptată la 1 ianuarie 1999. Ratele de schimb ale ţărilor participante au fost fixate în mod irevocabil şi euro a devenit o monedă de sine stătătoare, în ciuda celor care s-au îndoit dacă unele state ar întruni într-adevăr criteriile de convergenţă, având în vedere nivelurile înalte ale datoriilor Italiei şi Belgiei. Regatul Unit a negociat un protocol de opt-out, care presupunea că acest stat să nu fie obligat să treacă la a treia etapă a UEM, chiar daca îndeplinea criteriile de convergenţă. La 1 ianurie 2002 au fost introduse noile bancnote şi monede, iar monedele naţionale au fost retrase din circulaţie spre sfârşitul lui februarie 2002. În prezent, optsprezece state membre au adoptat moneda euro: Austria, Belgia, Cipru, Estonia, Finlanda, Franţa, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Luxemburg, Malta, Ţările de Jos, Portugalia, Slovacia, Slovenia şi Spania. [2]

[2] Dreptul Uniunii Europene - Paul Craig, Grainne De Burca, Editura Hamangiu 2017.

Bibliografie

1) http://publications.europa.eu/webpub/com/factsheets/emu/ro/

2) Dreptul Uniunii Europene - Paul Craig, Grainne De Burca, Editura Hamangiu 2017

JM CHAIR
EU Financial Regulation

EUFIRE

Research and Teaching Activities on European Union Financial Regulation

Project number 574702-EPP-1-RO-EPPJMO-CHAIR

Period of implementation: 2016-2019

Alexandru Ioan Cuza University of Iași

Faculty of Economics and Business Administration

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

Carol I Boulevard, no.22
Iasi, Romania

Email: eufire@uaic.ro
Official Site: www.eufire.uaic.ro

UNIUNEA VAMALA A UNIUNII EUROPENE

STUDIU DE CAZ

Lucrarea este rezultat al activitatii de cercetare si predare in cadrul Catedrei Jean Monnet finantate cu sprijin financiar din parte Uniunii Europene
JM CHAIR EU Financial Regulation EUFIRE
Project number 574702 – EPP – 1 – RO – EPPJMO – CHAIR

- Uniunea vamală a fost înființată la 1 iulie 1968, cu 18 luni mai devreme decât fusese prevăzut. Au dispărut taxele vamale care încă mai existau pentru comerțul intracomunitar și a fost introdus un tarif vamal comun pentru comerțul cu restul lumii, în locul taxelor vamale naționale.
- În 1993 au fost eliminate controalele vamale la frontierele interne, ceea ce a dus la dispariția cozilor lungi de vehicule comerciale de la punctele de trecere a frontierei.
- La fiecare extindere a Uniunii Europene, noile țări au aderat și la uniunea vamală, armonizându-și legislația națională cu prevederile Codului vamal. Monaco, stat din afara UE, făcea parte deja dintr-o uniune vamală cu Franța, iar Andorra și San Marino au stabilit acorduri în 1991.
- Uniunea vamală dintre UE și Turcia a intrat în vigoare în 1995, însă, ca și în cazul acordului cu Andorra, se limitează la produsele industriale și la produsele agricole procesate

Consacrată prin lege

- TRoma din 1957 a inițiat uniunea vamală ca bază esențială a Comunității. Astăzi, prevederile referitoare la libera circulație a mărfurilor se regăsesc în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (partea a treia, titlul II)
-). Acestea interzic taxele vamale pentru mărfurile comercializate între statele membre ale UE și indică faptul că, de îndată ce se aplică un tarif vamal comun la granițele externe ale Uniunii, mărfurile trebuie să poată circula liber.
- Codul vamal al Uniunii (fostul Cod Vamal Comunitar) stă la baza gestionării uniunii vamale și este convenit de Parlamentul European și de Consiliul Uniunii Europene. Pe măsură ce se aplică noi proceduri și apar noi provocări, Comisia și autoritățile vamale naționale lucrează împreună la revizuirea diverselor proceduri de aplicare a Codului.

Ce este Uniunea Vamala?

- Uniunea Vamala, asa cum este definita în Dreptul international, reprezinta expresia integrarii a doua sau mai multe economii nationale într-un spatiu economic unic, prin eliminarea imediata sau treptat a obstacolelor tarifare comerciale din circulatia marfurilor între statele respective, precum si prin stabilirea unui tarif vamal extern comun fata de terte parti
- Uniunea vamală este o **zonă unică de comerț**, în care toate bunurile **circulă liber**, indiferent dacă au fost fabricate în Uniunea Europeană sau importate din afara acesteia. Astfel, un telefon mobil produs în Finlanda poate fi trimis în Ungaria fără taxe vamale și fără control vamal.

Obiectiv principal

Libera circulaţie a mărfurilor între ţările membre, prin eliminarea obstacolelor tarifare intracomunitare şi a celorlante resticţii comerciale şi prin practicarea, în relaţiile cu ţările terţe, a unui tarif vamal extern comun, rezultat din fuzionarea tarifelor vamale ale statelor membre. Pentru a nu fi discriminate produsele importate din ţările membre faţă de produsele autohtone s-a prevăzut instituirea unui regim fiscal comun la nivelul spaţiului comunitar, adica a unui regim similar de impozite indirecte şi elaborarea şi adoptarea unor reguli comune privind desfăşurarea concurenţei în cadrul comunităţii.

Datorită uniunii vamale, în UE:

- **taxele vamale** la **frontierele** dintre statele membre **sunt de domeniul trecutului**
- avem un **sistem uniform de taxare a importurilor** provenind din țări terțe.
- Pentru produse fabricate în afara UE - de exemplu televizoare din Coreea de Sud - taxa vamală este percepută, în general, doar la prima intrare pe teritoriul UE, după care nu mai sunt necesare alte taxe sau controale.

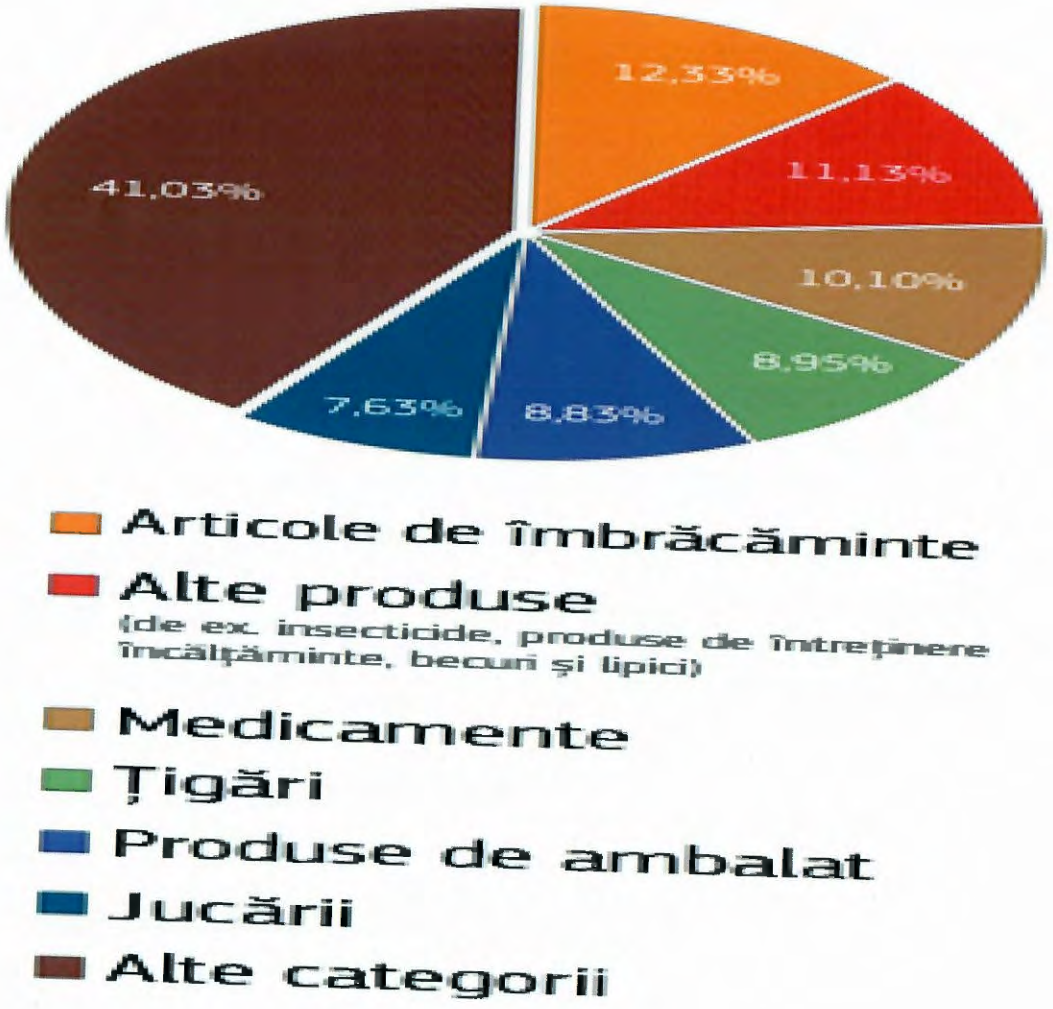
Anual, serviciile vamale ale UE:

- gestionează **aproximativ 16 % din importurile mondiale**, adică peste 2 miliarde de tone de mărfuri
- prelucrează peste 270 de milioane de declarații vamale.

Protecția vamală include:

- aplicarea normelor privind protecția **mediului, a sănătății și siguranței**(de exemplu, interzicerea intrării în UE a produselor alimentare contaminate sau a aparatelor electrice potențial periculoase)
- verificarea legalității exporturilor de **tehnologii sensibile**, care ar putea fi folosite la fabricarea de arme nucleare sau chimice
- luarea de măsuri împotriva **pirateriei** și **contrafacerii produselor**, pentru a proteja atât sănătatea și siguranța oamenilor, cât și locurile de muncă furnizate de producătorii care își desfășoară activitatea în mod legal

- efectuarea verificărilor necesare pentru a garanta că persoanele care călătoresc cu sume mari de bani lichizi (sau cu echivalentul acestora) nu se fac vinovate de **spălare de bani** sau **evaziune fiscală**
- sprijinirea serviciilor de poliție și imigrare în combaterea actelor de terorism și crimă organizată - **trafic de persoane, droguri, arme de foc, pornografie**
- protejarea **speciilor pe cale de dispariție**, de exemplu prin supravegherea comerțului cu fildeș, animale, păsări și plante protejate
- protejarea **patrimoniului cultural** european, prin căutarea operelor de artă furate.


12,33%
11,13%
10,10%
8,95%
8,83%
7,63%
41,03%
Articole de îmbrăcăminte
Alte produse
(de ex. insecticide, produse de întreținere încălțăminte, becuri și lipici)
Medicamente
Țigări
Produse de ambalat
Jucării
Alte categorii

Prevenirea fraudei

- O altă misiune importantă a serviciilor vamale din UE este combaterea fraudei, care privează guvernele de încasări fiscale de care au nevoie pentru a acoperi cheltuieli publice esențiale. Frauda se referă, în special, la:
- **certificate de origine false** folosite pentru a arăta că produsele provin dintr-o țară care beneficiază de taxe vamale reduse la import
- **declarații și plăți frauduloase de TVA** corespunzând unor operațiuni comerciale fictive
- **sustragerea de la plata accizelor** pentru anumite produse, cum ar fi țigările

INTERPOL

WORLD TRADE ORGANIZATION

Autoritățile vamale din țările UE și din câteva țări din afara UE efectuează periodic operațiuni vamale comune:

acțiuni coordonate și specifice pentru a combate contrabanda sau frauda pe anumite rute comerciale. Oficiul pentru Lupta Antifraudă (OLAF) sprijină aceste operațiuni, mai ales prin furnizarea de analize strategice, prin punerea la dispoziție a unei platforme IT pentru schimbul de informații secrete în timp real și prin mobilizarea de investigatori și examinatori.

Ocazional, operațiunile implică Europol, Interpol și Organizația Mondială a Comerțului (OMC)

Contribuția la bugetul Uniunii Europene

In ciuda faptului că, în prezent, pentru aproape trei sferturi din importurile către UE nu se plătesc taxe sau se plătesc taxe reduse (nivelul mediu este de numai 1,2 %), în 2012 au fost strânse 22 de miliarde de euro din taxe vamale. Statele membre reţin 25 % pentru a acoperi costurile de colectare, însă 16,3 miliarde de euro au revenit UE, reprezentând aproximativ 13 % din bugetul Uniunii. Taxele vamale reprezintă o parte semnificativă din resursele proprii „tradiționale” ale UE, alături de prelevările agricole și cotizațiile pentru zahăr.

„Vamă 2020”

- **REGULAMENTUL (UE) NR. 1294/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 11 decembrie 2013 de instituire a unui program de acțiune pentru domeniul vamal în Uniunea Europeană pentru perioada 2014-2020 (Vamă 2020) și de abrogare a Deciziei nr. 624/2007/CE**
- Este un program pe care se bazează pe inițiative similare din perioada 2007-2013. Programul a început în 2014 și se va derula pe o perioadă de 7 ani, dispunând de un buget de peste 500 de milioane de euro. Acesta va sprijini cooperarea dintre autoritățile vamale, facilitând crearea de rețele, inițierea de acțiuni comune și de cursuri de formare pentru personalul vamal.

- Obiectivul general al programului este de a sprijini funcționarea și modernizarea uniunii vamale în vederea consolidării pieței interne prin intermediul cooperării între țările participante, autoritățile lor vamale și funcționarii acestora. Obiectivul general este urmărit prin realizarea obiectivelor specifice.
- Obiectivele specifice sunt de a sprijini autoritățile vamale în protejarea intereselor financiare și economice ale Uniunii și ale statelor membre, inclusiv lupta împotriva fraudei și protecția drepturilor de proprietate intelectuală, pentru a spori siguranța și securitatea

Uniunea vamală aduce o valoare adăugată clară și de necontestat societății și mediului de afaceri din UE. Rămânând un organism de colectare a unor venituri considerabile pentru UE și statele membre, ea este din multe puncte de vedere un apărător al pieței interne și un sprijin indispensabil pentru asigurarea fluidității comerțului în cadrul UE, oferind în același timp întreprinderilor, societăților și mediului din UE și o valoroasă protecție împotriva diverselor amenințări pe care le prezintă comerțul internațional cu mărfuri. În ultimii ani, uniunea vamală s-a angajat într-un proces amplu de reformă și modernizare a legislației, procedurilor și metodelor de lucru. Cu toate acestea, reformele trebuie aplicate în totalitate. În plus, reforma trebuie să fie extinsă pentru a cuprinde și structurile sale interne, precum și guvernanța funcționării sale operaționale

Cauza -46/16

CJUE. Uniunea vamala- Determinarea valorii marfurilor in vama

LS Customs Services

împotriva

Administratīvā rajona tiesa (**Curtea Administrativă Districtuală, Letonia**)

BIBLIOGRAFIE

- http://curia.europa.eu
- ttps://europa.eu/european-union/topics/customs_ro
- Uniunea vamală a UE: protejarea cetățenilor și facilitarea comerțului,emisa de Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2014
- http://eur-lex.europa.eu
- Programul ,,Vama 2020".

Numărul cauzei	
	C-46/16
2.	**Părțile**
	LS Customs Services împotriva Administratīvā rajona tiesa (**Curtea Administrativă Districtuală, Letonia**)
3.	**Cuvinte-cheie**
	„Cerere de decizie preliminară – Uniunea vamală – Mărfuri care au fost sustrase de sub supravegherea vamală pe teritoriul vamal al Uniunii în cursul procedurii de tranzit extern – Determinarea valorii în vamă – Condițiile aplicării metodei valorii de tranzacție – Vânzare pentru export către un stat terț – Determinarea valorii în vamă pe baza datelor disponibile pe teritoriul Uniunii – Obligațiile de anchetă și motivare care incumbă administrațiilor vamale din statele membre”
4.	**Cadrul juridic UE**
	Potrivit articolului 4 punctul 13 din Codul vamal comunitar (denumit în continuare „Codul vamal [al UE]” sau „Codul vamal”), supravegherea de către autoritățile vamale „reprezintă acțiunile desfășurate, în general, de respectivele autorități pentru a asigura respectarea reglementărilor vamale și, atunci când este cazul, a altor dispoziții aplicabile mărfurilor aflate sub supraveghere vamală”.

Potrivit articolului 37 alineatele (1) şi (2) din Codul vamal, „mărfurile introduse pe teritoriul vamal al Comunităţii se află sub supraveghere vamală din momentul intrării lor" şi „pot fi supuse controalelor vamale [...]". Mărfurile necomunitare „rămân sub o astfel de supraveghere [...] până ce [...] se reexportă [...]".

Articolul 6 alineatele (1) şi (3) din Codul vamal prevede următoarele: „(1) Atunci când o persoană solicită autorităţilor vamale să ia o decizie privind aplicarea reglementărilor vamale, acea persoană trebuie să furnizeze toate informaţiile şi documentele cerute de autorităţile respective pentru a se lua decizia menţionată. (3) Deciziile adoptate de autorităţile vamale în scris, care fie resping solicitările, fie sunt în detrimentul persoanelor cărora le sunt adresate, trebuie să stipuleze motivele pe care se întemeiază. Ele trebuie să menţioneze posibilitatea exercitării unei căi de atac prevăzute la articolul 243." Articolul 29 alineatul (1) din Codul vamal are următorul conţinut: „(1) Valoarea în vamă a mărfurilor importate este valoarea de tranzacţie, respectiv preţul efectiv plătit sau de plătit pentru mărfuri atunci când sunt vândute pentru export pe teritoriul vamal al Comunităţii, ajustat, când este cazul, în conformitate cu articolele 32 şi 33."

Valoarea în vamă aşa cum este stabilită prin aplicarea prezentului articol este

(a) valoarea de tranzacţie a mărfurilor identice vândute pentru export în Comunitate şi exportate în acelaşi sau aproximativ acelaşi moment cu mărfurile care se evaluează;

(b) valoarea de tranzacţie a mărfurilor similare vândute pentru export în Comunitate şi exportate în acelaşi sau aproximativ acelaşi moment cu mărfurile care se evaluează;

(c) valoarea bazată pe preţul unitar care corespunde vânzărilor în Comunitate de mărfuri importate sau de mărfuri identice sau similare importate totalizând cantitatea cea mai mare, către persoane care nu au legătură cu vânzătorii;

(d)valoarea calculată egală cu suma:

– costului sau valorii materialelor şi fabricării sau altor transformări în procesul de fabricare a mărfurilor importate;

– valorii profitului şi cheltuielilor generale egale cu cele care se reflectă în mod obişnuit în vânzările de mărfuri de aceeaşi natură sau tip cu mărfurile evaluate care sunt fabricate de producători în ţara exportatoare pentru a fi exportate în Comunitate;

– costului sau valorii elementelor menţionate la articolul 32 alineatul (1) litera (e).

Articolul 94 din Codul vamal are următorul conţinut:

„(1) Principalul obligat este ţinut să constituie o garanţie pentru asigurarea plăţii datoriei vamale sau a altor taxe care pot lua naştere în ceea ce priveşte mărfurile.

(2) Garanţia este:

(a) fie o garanţie individuală care acoperă o singură operaţiune de tranzit,

(b) fie o garanţie globală care acoperă mai multe operaţiuni de tranzit în care principalul obligat a fost autorizat să folosească o astfel de garanţie de către autorităţile vamale ale statului membru în care este stabilit.

Articolul 192 alineatul (1) din Codul vamal are următorul cuprins:

„(1) Atunci când, potrivit legislaţiei vamale, constituirea unei garanţii este obligatorie şi sub rezerva dispoziţiilor specifice prevăzute pentru tranzit în conformitate cu procedura comitetului, autorităţile vamale stabilesc valoarea garanţiei la un nivel egal cu:

–valoarea exactă a datoriei vamale sau datoriilor respective atunci când valoarea poate fi stabilită cu certitudine în momentul solicitării garanţiei; -în alte cazuri valoarea maximă, aşa cum a fost estimată de autorităţile vamale, a datoriei sau datoriilor vamale care au luat sau pot lua naştere.

5.	**Cadrul juridic național**
	Articolul VII alineatul 2 literele a) și b) din Acordul General pentru Tarife și Comerț 1994 (denumit în continuare „GATT 1994") prevede următoarele: „2. a) Valoarea în vamă a mărfurilor importate trebuie să se bazeze pe valoarea reală a mărfurilor importate, la care se aplică taxele, sau a unor mărfuri similare și nu se va baza pe valoarea produselor de origine națională sau pe valori arbitrare sau fictive. b) «Valoarea reală» va trebui să fie prețul la care, la data și locul stabilite prin legislația țării importatoare și cu ocazia operațiunilor comerciale normale, aceste mărfuri sau mărfuri similare sunt vândute sau oferite spre vânzare în condiții de deplină competitivitate. Articolul 1 alineatul 1 din Acordul GATT privind valoarea în vamă are următorul conținut: „1. Valoarea în vamă a mărfurilor importate va fi valoarea de tranzacție, adică prețul efectiv plătit sau de plătit pentru mărfuri, când acestea sunt vândute pentru export cu destinația țării de import [...]" Articolul 2 alineatul 1 litera a) din Acordul GATT privind valoarea în vamă prevede următoarele: „1. a) Dacă valoarea în vamă a mărfurilor importate nu poate fi determinată prin aplicarea prevederilor articolului 1, valoarea în vamă va fi valoarea de tranzacție a mărfurilor identice vândute pentru export cu destinația aceleiași țări de import [...]" Articolul 3 alineatul 1 litera a) din Acordul GATT privind valoarea în vamă prevede că: „1. a) Dacă valoarea în vamă a mărfurilor importate nu poate fi determinată prin aplicarea prevederilor articolelor 1 și 2, valoarea în vamă va fi valoarea de tranzacție a mărfurilor similare vândute pentru export, cu destinația aceleiași țări de import [...]." Potrivit articolului 6 alineatul 1 litera b) din Acordul GATT privind valoarea în vamă: „Valoarea în vamă a mărfurilor importate, determinată prin aplicarea prevederilor

	În conformitate cu considerațiile ce precedă, propunem să se răspundă la prima întrebare preliminară după cum urmează: articolul 29 alineatul (1) din Codul vamal trebuie interpretat în sensul că metoda de determinare a valorii în vamă prevăzută la articolul menționat trebuie aplicată numai atunci când valoarea de tranzacție a mărfurilor în discuție corespunde unui preț utilizat la exportul către teritoriul vamal al Uniunii. Astfel, nu prezintă relevanță dacă datoria vamală ia naștere ca urmare a sustragerii mărfurilor de sub supravegherea vamală în cursul procedurii de tranzit extern. Astfel, art. 29, al (1) din Reg. CEE și al Consiliului din 13 aprilie 1992 trebuie interpretat în sensul că metoda de stabilire a valorii în vamă prevăzute de acesta nu este aplicabilă în privința unor mărfuri care nu au fost vândute p/u export în UE.
10.	**Link** link
11.	**Articole legislație națională incidente în speță** **Codul vamal al României** http://www.e-customs.ro/wp-content/downloads/Codul-Vamal-al-Romaniei-Legea86.pdf
12.	**Impact asupra legislației naționale**
	Instanțele naționale ale statelor membre se pot adresa Curții de Justiție a Uniunii Europene prin intermediul unor „întrebări preliminare" care să clarifice un anumit aspect privind dreptul Uniunii. Deciziile lor devin hotărâri sau ordonanțe motivate, de care instanțele naționale trebuie să țină cont în soluționarea litigiului dar și în cazul unor probleme identice. Fiind o directivă a Uniunii Europene, aceasta are aplicabilitate generală pentru toate țările membre și este obligatorie de îndată ce intră în vigoare sub forma legislației naționale. De asemenea, aceasta poate fi invocată în fața instanțelor de judecată naționale în soluționarea litigiilor ce fac obiectul respectivei directive. Directiva din speță se aplică și în România, astfel în dreptul național există de asemenea prevederi în Codul vamal.

7.	**Întrebarea preliminară adresată**
	„1) Articolul 29 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar trebuie interpretat în sensul că metoda prevăzută la articolul menționat este aplicabilă de asemenea în cazul în care importul mărfurilor și punerea lor în liberă circulație pe teritoriul vamal al Comunității au avut loc ca urmare a faptului că în cursul procedurii de tranzit acestea au fost sustrase de sub supravegherea vamală, în condițiile în care aceste mărfuri sunt supuse taxelor la import și nu au fost vândute pentru export pe teritoriul vamal al Comunității, ci pentru export în afara Comunității? 2) Expresia «prin parcurgerea succesivă», utilizată la articolul 30 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului vamal comunitar trebuie interpretată, în raport cu dreptul la bună administrare consacrat la articolul 41 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și coroborat cu principiul motivării actelor administrative, în sensul că, pentru a putea concluziona că este aplicabilă metoda prevăzută la articolul 31, administrația vamală este obligată să indice în fiecare act administrativ motivele pentru care în împrejurările concrete respective nu se pot utiliza metodele de stabilire a valorii în vamă a mărfurilor prevăzute la articolele 29 și 30? 3) Pentru a nu aplica metoda prevăzută la articolul 30 alineatul (2) litera (a) din Codul vamal, trebuie să se considere că este suficient ca administrația vamală să indice că nu dispune de informații corespunzătoare sau aceasta are obligația de a obține informații de la producător? 4) Administrația vamală trebuie să indice motivul pentru care nu este obligatorie utilizarea metodelor prevăzute la articolul 30 alineatul (2) literele (c) și (d) din Codul vamal, în cazul în care aceasta stabilește prețul unor mărfuri similare în temeiul articolului 151 alineatul (3) din Regulamentul nr. 2454/93? 5) Decizia administrației vamale trebuie să conțină o motivare exhaustivă cu privire la tipul de informații disponibile în Comunitate, în sensul articolului 31 din Codul vamal,

	prezentului articol, se va baza pe o valoare calculată. Valoarea calculată va fi egală cu totalul: b) sumei pentru beneficiile şi cheltuielile generale, egală celei care intră în mod general în vânzările mărfurilor de aceleaşi categorii sau de acelaşi tip ca mărfurile de evaluat care sunt făcute de către producătorii ţării de export pentru export cu destinaţia ţării de import;" Articolul 7 alineatele 1 şi 2 literele e) şi g) din Acordul GATT privind valoarea în vamă prevede următoarele: „1. Dacă valoarea în vamă a mărfurilor importate nu poate fi determinată prin aplicarea prevederilor articolelor 1-6, valoarea în vamă va fi determinată prin mijloace rezonabile compatibile cu principiile şi prevederile generale ale prezentului acord şi ale articolului VII al GATT 1994 şi pe baza datelor disponibile în ţara de import.
6.	**Situaţia de fapt**
	La 2 iunie 2011, SIA „LS Customs Services" (denumită în continuare „LSCS"), în calitate de principal obligat, a depus la biroul vamal leton „Rīgas brīvostas MKP" o declaraţie vamală de tranzit pentru mărfuri în cadrul regimului de tranzit extern din Republica Populară Chineză către Federaţia Rusă pe teritoriul Uniunii Europene. Întrucât mărfurile respective nu au fost prezentate acestei autorităţi, LSCS nu a putut face dovada încheierii procedurii de tranzit. În consecinţă, administraţia fiscală letonă a considerat că procedura de tranzit nu s-a încheiat şi că titularul tranzacţiei nu şi-a îndeplinit obligaţiile. Astfel, mărfurile au fost sustrase de sub supravegherea vamală şi a luat naştere o datorie vamală în sarcina LSCS. Autoritatea fiscală letonă a considerat că nu se aplică dispoziţiile articolului 29 din Codul vamal, întrucât mărfurile în discuţie nu au fost vândute în scopul exportului pe teritoriul vamal comunitar, ci în vederea exportului către Federaţia Rusă. Astfel, pentru a determina valoarea în vamă a mărfurilor respective, autoritatea fiscală letonă nu s-a întemeiat pe valoarea de tranzacţie a acestora. În consecinţă, autoritatea fiscală în discuţie a determinat valoarea în vamă pe baza articolului 31 din Codul vamal, utilizând datele disponibile în cadrul Uniunii.

Art-29 CVamal => Valoarea în vamă a mărfurilor importate este valoarea de tranzacție, respectiv prețul efectiv plătit sau de plătit p/u mărfuri atunci cînd sunt vîndute p/u export pe teritoriul vamal al Comunității, ajustat, cînd este cazul, în conf. 32-33.

	sau administrația menționată are posibilitatea să o motiveze ulterior, în cadrul procedurii judiciare, prin prezentarea unor dovezi mai detaliate?"
8.	**Reținerile Curții**
	1) Articolul 29 alineatul (1) din Codul vamal trebuie interpretat în sensul că metoda pentru determinarea valorii în vamă prevăzută la articolul menționat trebuie aplicată numai atunci când valoarea de tranzacție cu mărfurile în discuție este egală cu prețul pentru exportul mărfurilor respective pe teritoriul vamal al Uniunii. Astfel, nu prezintă relevanță dacă datoria vamală ia naștere ca urmare a faptului că mărfurile în discuție sunt sustrase de sub supravegherea vamală în cursul procedurii de tranzit extern. 2) Autoritatea vamală nu are obligația de a colecta de la producătorul mărfurilor informații care sunt necesare pentru aplicarea articolului 30 alineatul (2) litera (a) din Codul vamal. Înainte de a putea decide să nu aplice această dispoziție, autoritatea trebuie să consulte totuși toate sursele de informații și toate bazele de date disponibile care îi stau la dispoziție și să dea operatorilor economici respectivi posibilitatea de a prezenta datele necesare pentru aplicarea dispoziției menționate. 3) Din articolul 6 alineatul (3) din Codul vamal, precum și din obligația generală de motivare care incumbă autorităților administrative și din raportul de subsidiaritate dintre diferitele metode de calcul al valorii în vamă rezultă că administrația vamală are obligația să își motiveze în mod suficient decizia de a aplica o anumită metodă, și nu o metodă care trebuie utilizată cu prioritate. De asemenea, administrația vamală are obligația de a-și motiva suficient decizia privind modul în care și pe baza căror date s-a calculat cuantumul final al valorii în vamă. Aspectul dacă și în ce măsură lipsa unei motivări poate fi regularizată în cadrul procedurii judiciare intră sub incidența dreptului național și trebuie reglementată cu respectarea principiilor echivalenței și efectivității."
9.	**Decizia Curții**