



## TRANSPORTUL RUTIER: ARMONIZAREA LEGISLAȚIEI

Instituirea unei piețe unice europene a transporturilor rutiere nu este posibilă în lipsa armonizării dispozițiilor legale din statele membre. Măsurile adoptate de Uniunea Europeană (UE) sunt de natură fiscală, tehnică, administrativă și socială.

### TEMEIUL JURIDIC ȘI OBIECTIVELE

Titlul VI din Tratatul de la Lisabona, în special articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). O politică comună a transportului rutier, capabilă să mențină condiții de concurență echitabile și să asigure libertatea de a presta servicii, impune armonizarea dispozițiilor legale relevante aflate în vigoare în statele membre. Această cerință este valabilă nu doar în domeniul fiscalității (TVA, taxele de circulație, accizele la combustibili) și al ajutoarelor de stat, ci și în cazul normelor tehnice (dimensiunile și greutatea maxime autorizate), al normelor sociale și al măsurilor de protecție a mediului.

### REZULTATE

#### A. Armonizarea fiscală și tehnică

##### 1. Sistemul de accize și taxarea utilizării infrastructurii

La 8 iulie 2008, Comisia Europeană a prezentat un pachet de inițiative pentru ecologizarea transporturilor („[Pachetul privind ecologizarea transporturilor](#)”), care prevede un model transparent, cu aplicabilitate generală pentru calcularea tuturor costurilor externe, inclusiv costurile legate de mediu, zgomot, congestie și sănătate. Acest model a servit drept bază pentru calculele taxelor de utilizare a infrastructurii în contextul revizuirii [Directivei 1999/62/CE](#) din 17 iunie 1999 (cunoscută și sub denumirea de Directiva „Eurovigneta”) și a prefigurat o strategie pentru aplicarea progresivă a acestui model la toate modurile de transport.

Directiva „Eurovigneta” rămâne punctul de referință în ceea ce privește taxele pentru utilizarea infrastructurilor rutiere aplicate întreprinderilor de transport. Directiva a fost modificată de [Directiva 2006/38/CE](#) din 17 mai 2006 și de [Directiva 2011/76/UE](#) din 27 septembrie 2011. Directiva „Eurovigneta” se bazează pe principiul „poluatorul plătește” și pe internalizarea costurilor externe ale transportului rutier. Aceasta urmărește să asigure reflectarea în taxe a costurilor generate de utilizarea infrastructurilor de către vehiculele grele de transport marfă.

Comisia a prezentat două noi propuneri pentru modificarea Directivei „Eurovigneta”, în cadrul agendei sale legislative „Europa în mișcare”, publicate la 31 mai 2017:



o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri [în cadrul procedurii legislative ordinare – COD ([COM\(2017\)0275](#))] și o propunere de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor [în cadrul procedurii de consultare – CNS ([COM\(2017\)0276](#))].

Un alt document de asemenea inclus în agenda legislativă „Europa în mișcare” din 2017 este propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii ([COM\(2017\)0280](#)). În urma finalizării procedurii de codecizie, propunerea a fost aprobată și publicată ulterior în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sub forma [Directivei \(UE\) 2019/520](#).

## 2. Standardele de performanță privind emisiile

[Regulamentul \(CE\) nr. 443/2009](#) și [Regulamentul \(UE\) nr. 510/2011](#) stabilesc standardele de performanță privind emisiile pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi ca parte a abordării integrate de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>. Aceste regulamente au fost modificate de [Regulamentul \(UE\) nr. 333/2014](#) din 11 martie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 pentru a defini modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de autoturismele noi și de [Regulamentul \(UE\) nr. 253/2014](#) din 26 februarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 pentru a defini modalitățile de realizare a obiectivului prevăzut pentru anul 2020 de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de vehiculele utilitare ușoare noi.

O nouă propunere de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi ([COM\(2017\)0676](#)) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 ([2007/0297\(COD\)](#)) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 510/2011 ([2009/0173\(COD\)](#)) își propune să stabilească obiective de reducere a emisiilor pentru 2025 și 2030. Procedura de codecizie s-a încheiat și actul a fost aprobat. Acesta urmează să fie publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene [2017/0293\(COD\)](#).

## 3. Dimensiuni și greutate maxime autorizate

[Directiva 96/53/CE](#) din 25 iulie 1996 de stabilire a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional este textul de referință pentru normele Uniunii în materie de dimensiuni ale vehiculelor grele care circulă între statele membre. Totuși articolul 4 din această directivă permite anumite derogări la nivel național: statele membre pot permite vehiculele mai lungi și mai grele față de pragurile stabilite în anexa la directivă (18,75 m și 40 t) pentru operațiuni de transport care nu afectează în mod semnificativ concurența la nivel internațional în sectorul transporturilor (de exemplu operațiunile legate de exploatarea și industria silvică). Statele membre trebuie să informeze Comisia cu privire la măsurile luate, iar aceasta emite ulterior derogările în cauză.



Această directivă este completată și modificată de [Directiva 97/27/CE](#) din 22 iulie 1997 [care a fost abrogată ulterior de Regulamentul (CE) nr. 661/2009 din 13 iulie 2009] și de [Directiva 2002/7/CE](#) din 18 februarie 2002, care vizau în special armonizarea normelor privind dimensiunile maxime ale autobuzelor pentru a permite libera circulație în Uniune și, îndeosebi, buna funcționare a operațiunilor de cabotaj în domeniul transportului de pasageri.

[Directiva \(UE\) 2015/719](#) din 29 aprilie 2015 a modificat Directiva 96/53/CE a Consiliului și a stabilit, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, dimensiunile maxime autorizate în traficul național și internațional și greutatea maximă autorizată în traficul internațional.

Recent, Comisia a prezentat o propunere de decizie a Parlamentului European și a Consiliului ([COM\(2018\)0275](#)) de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului în ceea ce privește termenul-limită pentru punerea în aplicare de norme speciale privind lungimea maximă în cazul cabinelor care îmbunătățesc performanțele aerodinamice, eficiența energetică și performanțele în materie de siguranță. În martie 2019, Parlamentul a adoptat o poziție în primă lectură, iar procedura de codecizie este încă în desfășurare [2018/0130\(COD\)](#)

## **B. Armonizarea la nivel administrativ**

### **1. Obligațiile legale ale conducătorului auto**

[Directiva 91/439/CEE](#) din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere a uniformizat formatul acestora și categoriile de vehicule, a introdus principiul recunoașterii reciproce și a stabilit cerințele minime cu privire la sănătate și capacitate. [Directiva 96/47/CE](#) din 23 iulie 1996 a stabilit un format alternativ pentru permisul de conducere având forma unei cărți de credit. Cea de a treia directivă privind permisele de conducere ([Directiva 2006/126/CE](#) din 20 decembrie 2006 de abrogare a Directivei 91/439/CEE) stabilește că acest format este obligatoriu pentru toate permisele de conducere eliberate în UE de la 19 ianuarie 2013. De altfel, atunci când sunt reînnoite sau cel târziu până în 2033, toate permisele de hârtie aflate în prezent în circulație trebuie să treacă la noul format de cartelă de plastic. Toate permisele noi au o perioadă de valabilitate fixă (între 10 și 15 ani, în cazul motocicletelor și al autoturismelor, în funcție de țară și cinci ani în cazul camioanelor și autobuzelor) și sunt valabile oriunde în Uniune. Prin această armonizare se urmăresc următoarele obiective: combaterea fraudei, reducerea turismului în vederea obținerii permisului de conducere, garantarea liberei circulații și îmbunătățirea siguranței rutiere.

La 1 februarie 2017, Comisia a publicat o propunere de directivă (UE) 2018/645 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere ([COM\(2017\)0047](#)). Directiva a fost publicată în [Jurnalul Oficial](#) la 2 mai 2018.

Începând cu data de 4 decembrie 2011, atestatul de conducător auto a fost reglementat de [Regulamentul \(CE\) nr. 1072/2009](#) din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri. Acest act legislativ



înlocuiește [Regulamentul \(CE\) nr. 484/2002](#) de modificare a regulamentelor ([CEE](#)) [nr. 881/92](#) și ([CEE](#)) [nr. 3118/93](#) ale Consiliului. Atestatul de conducător auto este un document uniform care atestă că un conducător auto al unui vehicul care efectuează transporturi rutiere de mărfuri între statele membre este fie angajat cu forme legale de operatorul de transport din UE în cauză în statul membru în care este stabilit operatorul, fie pus la dispoziția respectivului operator în mod legal.

## 2. Înscrierea vehiculelor în circulație

[Directiva 1999/37/CE](#) din 29 aprilie 1999 (modificată de [Directiva 2003/127/CE](#) și ulterior de [Directiva 2014/46/UE](#), inclusă în pachetul legislativ privind inspecția tehnică auto) armonizează documentele referitoare la înscrierea în circulație a autovehiculelor, simplificând controalele privind proprietatea și transferul între cetățenii a două state membre. [Regulamentul \(CE\) nr. 2411/98](#) al Consiliului din 3 noiembrie 1998 (privind recunoașterea în cadrul traficului intracomunitar a semnului distinctiv al statului membru în care sunt înmatriculate autovehiculele și remorcile acestora) introduce obligativitatea afișării steagului european reflectorizant pe plăcuța de înmatriculare și a afișării semnului distinctiv al statului membru pe extrema stângă a plăcuței.

## C. Armonizarea socială privind timpul de lucru și perioadele de conducere și de repaus

Sectorul transporturilor a fost exclus din domeniul de aplicare al [Directivei 93/104/CE](#) din 23 noiembrie 1993 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru. [Directiva 2002/15/CE](#) din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier urmărește să impună cerințe minime cu privire la structura timpului de lucru care să permită îmbunătățirea stării de sănătate și siguranța șoferilor. Conform directivei, timpul mediu de lucru săptămânal este de 48 de ore. Acesta poate ajunge însă până la 60 de ore, cu condiția ca media săptămânală pe o perioadă de patru luni să nu depășească 48 de ore. Perioada maximă de conducere zilnică și săptămânală, pauzele și durata minimă de repaus zilnic sunt reglementate de [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) din 15 martie 2006, care abrogă [Regulamentul \(CEE\) nr. 3820/85](#) din 20 decembrie 1985. Regulamentul se aplică șoferilor care efectuează transporturi de mărfuri (vehicule cântărind mai mult de 3,5 tone) sau de călători (vehicule cu mai mult de nouă locuri). Regulamentul a stabilit pauze mai frecvente și a îmbunătățit și simplificat măsurile privind controalele și sancțiunile. [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) a modificat, de asemenea, [Regulamentul \(CEE\) nr. 3821/85/CE](#) din 20 decembrie 1985, introducând obligativitatea utilizării tahografului digital. Având în vedere că nu poate fi manipulat, tahograful facilitează identificarea încălcărilor legislației UE în domeniul social. [Directiva 2006/22/CE](#) din 15 martie 2006 stabilește condițiile minime de respectat pentru aplicarea regulamentelor menționate mai sus și numărul minim de controale (cel puțin 3 % din zilele de lucru ale șoferilor în 2010) care trebuie efectuate de către statele membre pentru a verifica respectarea normelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus. [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) este, de asemenea, legat de [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#), care reglementează cerințele privind tahografele. Se aștepta ca înlocuirea tahografelor analogice cu tahografe digitale să permită treptat controlarea mai rapidă și mai exactă a unui volum mai mare de date și, din acest motiv, statele membre să poată efectua mai multe controale.



În cadrul pachetului legislativ privind transportul rutier din 2009, [Regulamentul \(CE\) nr. 1073/2009](#) din 21 octombrie 2009 a modificat [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) pentru a reintroduce în cazul serviciului de transport rutier ocazional de călători „regula celor 12 zile”, care dă posibilitatea șoferilor de a lucra 12 zile consecutive (în loc de maxim 6 zile), cu condiția să fie vorba de un serviciu internațional ocazional de transport de călători care include cel puțin o pauză de 24 de ore. Această derogare nu ar trebui autorizată decât în condiții stricte, care garantează siguranța rutieră și prevăd obligația conducătorilor auto de a lua perioade de repaus săptămânale imediat înaintea serviciului și după acesta. Începând cu 1 ianuarie 2014, există noi condiții: vehiculul trebuie dotat cu un tahograf digital și, în cazul în care conducătorul auto conduce între orele 22.00 și 6.00, fie schimbul unui șofer este redus cu 3 ore, fie sunt și alți șoferi la bord pentru a prelua schimbul. Legislația din domeniul transporturilor rutiere, cum ar fi [Directiva 2002/15/CE](#) și [Directiva 2006/22/CE](#), completează [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#), în special în ceea ce privește timpul de lucru și asigurarea respectării legislației.

La 31 mai 2017, Comisia a prezentat pachetul legislativ „Europa în mișcare”, care includea o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#) în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor ([COM\(2017\)0277](#)). Ca parte a pachetului legislativ „Europa în mișcare” din 2017, Comisia a prezentat și o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a [Directivei 2006/22/CE](#) în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la [Directiva 96/71/CE](#) și la [Directiva 2014/67/UE](#) privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier ([COM\(2017\)0278](#)). În aprilie 2019, Parlamentul a adoptat o decizie în primă lectură cu privire la ambele propuneri, procedura de codecizie fiind în desfășurare.

## ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul și-a folosit competențele legislative pentru a susține majoritatea propunerilor de armonizare ale Comisiei, insistând însă, în același timp, asupra mai multor aspecte pe care le consideră deosebit de importante. La ultima revizuire a Directivei „Eurovigneta”, Parlamentul a subliniat importanța aspectelor legate de mediu, astfel că din a doua jumătate a anului 2013, prețul taxelor rutiere poate include costurile legate de poluarea sonoră și atmosferică. Acest rezultat, considerat de Parlament standardul minim necesar pentru asigurarea aplicării principiului poluatorul plătește, a fost obținut datorită angajamentului ferm al Comisiei TRAN. În [rezoluția sa din 15 martie 2017](#) referitoare la aprobarea de către Comisie a planului revizuit al Germaniei de a introduce o taxă rutieră de trecere, Parlamentul European a indicat că este în curs o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva Germaniei pentru a soluționa problema discriminării indirecte pe motiv de cetățenie sau naționalitate, care încalcă legislația Uniunii și principiile fundamentale ale tratatelor.

În [Rezoluția sa din 9 septembrie 2015](#), intitulată „Implementarea Cărții albe privind transporturile 2011”: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei



mobilități sustenabile”, Parlamentul a invitat Comisia să propună măsuri legislative suplimentare în unele dintre domeniile menționate mai sus. PE a solicitat revizuirea celei de-a treia Directive privind permisele de conducere ([Directiva 2006/126/CE](#)) în vederea consolidării cerințelor pentru eliberarea permiselor de conducere și pentru formarea conducătorilor și reexaminarea [Directivei \(UE\) 2015/719](#) din 29 aprilie 2015 de modificare a [Directivei 96/53/CE](#) de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.

Chiar dacă a asigurat controale mai atente asupra perioadelor de conducere și de repaus, Parlamentul a pledat în mod constant pentru armonizarea socială efectivă în UE. În acest sens, Parlamentul a solicitat Comisiei ca, până la sfârșitul lui 2013, să revizuiască cadrul de reglementare privind perioadele de conducere și de repaus în contextul transportului de mărfuri și de călători și să armonizeze mai bine aplicarea și controlul regulilor. Raportul privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană ([COM\(2014\)0222](#)), adoptat la 14 aprilie 2014, prezintă evoluția pieței transportului rutier de mărfuri și descrie dimensiunea socială a acestui sector.

La 16 octombrie 2017, a avut loc o audiere publică comună a comisiilor TRAN și EMPL în Parlament cu privire la condițiile de muncă ale lucrătorilor detașați în domeniul transporturilor. În plus, Departamentul tematic pentru politici structurale și de coeziune al Parlamentului, a publicat un studiu intitulat [„Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions”](#), care actualizează un studiu realizat în 2013. Acesta analizează legislația socială aplicabilă conducătorilor auto profesioniști care își desfășoară activitatea în sectorul transportului rutier de mărfuri și condițiile de lucru ale acestora. El se concentrează asupra chestiunilor de ordin social care survin în acest segment de transport, printre care se numără perioadele de conducere și de repaus și aspecte practice care au un impact direct asupra calității vieții conducătorilor auto, cum ar fi programele de ocupare a forței de muncă și nivelul venitului.

Esteban Coito  
04/2019

