



---

*Document de ședință*

---

**B9-0201/2024**

25.3.2024

## **PROPUNERE DE REZOLUȚIE**

depusă în conformitate cu articolul 227 alineatul (2) din Regulamentul de procedură

referitoare la operarea vehiculelor grele de transport marfă la punctele de trecere a frontierei, pe baza petiției nr. 0146/2023 (2024/2540(RSP))

**Dolors Montserrat**  
în numele Comisiei pentru petiții

**Rezoluția Parlamentului European referitoare la operarea vehiculelor grele de transport marfă la punctele de trecere a frontierei, pe baza petiției nr. 0146/2023 (2024/2540(RSP))**

*Parlamentul European,*

- având în vedere articolele 26, 28-37, 67 alineatele (1) și (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE),
- având în vedere deliberările referitoare la petiția nr. 0146/2023 din cadrul reuniunii Comisiei pentru petiții la 29 noiembrie 2023,
- având în vedere audierea publică pe tema „Frontierele Schengen – probleme ridicate de petiționari”, organizată în comun la 18 iulie 2023 de către Comisia pentru petiții, în asociere cu Comisia pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne,
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 16 noiembrie 2022, intitulată „Consolidarea spațiului Schengen prin participarea deplină a Bulgariei, României și Croației la spațiul fără controale la frontierele interne” (COM(2022)0636),
- având în vedere rezoluția sa din 18 octombrie 2022 referitoare la aderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen<sup>1</sup> și rezoluția sa din 12 iulie 2023 referitoare la aderarea la spațiul Schengen<sup>2</sup>,
- având în vedere decizia unanimă a Consiliului din 30 decembrie 2023 de a primi România și Bulgaria în spațiul Schengen, începând cu eliminarea controalelor la frontierele aeriene și maritime din martie 2024,
- având în vedere rezoluția sa din 25 noiembrie 2021 referitoare la siguranța parcarilor pentru camioane în UE<sup>3</sup>,
- având în vedere rezoluția sa din 9 mai 2023 referitoare la noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană<sup>4</sup>,
- având în vedere rezoluția sa din 13 iunie 2023 referitoare la mari proiecte de infrastructură de transport în UE - implementarea proiectelor și monitorizarea și controlul fondurilor UE<sup>5</sup>,
- având în vedere propunerea de regulament privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) 1315/2013

---

<sup>1</sup> JO C 149, 28.4.2023, p. 11.

<sup>2</sup> Texte adoptate, P9\_TA(2023)0278.

<sup>3</sup> JO C 224, 8.6.2022, p. 95.

<sup>4</sup> JO C, C/2023/1058, 15.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/1058/oj>.

<sup>5</sup> JO C, C/2024/481, 23.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/481/oj>.

(COM(2021)0812),

- având în vedere articolul 227 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,
- A. întrucât sute de vehicule de transport marfă sunt ținute zilnic la frontierele interne ale Uniunii, inclusiv la frontierele dintre statele membre ale UE care fac parte din spațiul Schengen și cele din afara spațiului Schengen, unde se confruntă cu perioade de așteptare extrem de lungi și cu întârzieri cauzate de procesare și controale; întrucât actualul cadru juridic european nu abordează și nu reglementează în mod specific durata maximă pentru prelucrarea mărfurilor la frontiere;
- B. întrucât motivele acestor cozi și întârzieri la frontierele statelor membre pot fi atribuite mai multor factori administrativi, operaționali, de siguranță, tehnici sau de interoperabilitate, cum ar fi capacitatea operațională și tehnică insuficientă, deficitul de personal, birourile de control sau podurile-bascul pentru vehiculele de transport marfă, precum și concentrarea multor organisme instituționale la frontiere și verificările de lungă durată ale mărfurilor; întrucât articolul 22 din Codul frontierelor Schengen<sup>6</sup> consacră principiul absenței verificărilor și controalelor la frontierele interne dintre țările Schengen, în conformitate cu principiul liberei circulații prevăzut la articolul 26 alineatul (2) din TFUE, întrucât articolul 24 prevede în mod expres că statele membre trebuie să elimine toate obstacolele care împiedică fluidizarea traficului la punctele rutiere de trecere a frontierelor interne;
- C. întrucât acumularea la frontiere a vehiculelor grele de transport marfă înmatriculate în UE poate avea un efect negativ asupra sănătății și condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, asupra siguranței rutiere și asupra funcționării societăților de transport de mărfuri, precum și un efect negativ asupra concurenței și a funcționării pieței unice a Uniunii, majorând, de asemenea, cheltuielile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri;
- D. întrucât Bulgaria și România încă așteaptă o decizie a Consiliului privind data eliminării controalelor la frontierele terestre interne; întrucât eliminarea verificărilor și a controalelor la frontierele terestre interne ar avea un impact pozitiv asupra participării României și Bulgariei la piața unică a UE, înlăturând obstacolele din calea mobilității, care provoacă întârzieri în activitățile comerciale, ca urmare a perturbării orarelor de livrare a mărfurilor;
- E. întrucât întârzierile vehiculelor de marfă la frontiere provoacă pierderi de sute de milioane de euro companiilor europene, în special în sectoarele logisticii, turismului și ospitalității; întrucât riscurile prezentate de aceste constrângeri legate de trecerea frontierei au devenit deosebit de evidente în timpul pandemiei de COVID-19; întrucât menținerea statu-quo-ului slăbește considerabil reziliența UE în fața altor potențiale urgențe de sănătate publică;
- F. întrucât lungimea cozilor de vehicule de transport marfă la frontierele externe ale UE cu

---

<sup>6</sup>Regulamentul (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul frontierelor Schengen), JO L 77, 23.3.2016, p. 1.

țările din Balcanii de Vest este deosebit de îngrijorătoare;

- G. întrucât aceste evenimente pun grav în pericol sănătatea și siguranța conducătorilor auto profesioniști, compromițând condițiile lor de muncă și subminând calitatea locurilor de muncă din această profesie, contribuind, în plus, la penuria de șoferi de camioane la nivel mondial; întrucât șoferii de camioane din toate statele membre ale UE suferă adesea de multiple forme de durere cronică, cum ar fi dureri lombare, dureri de genunchi și umăr; întrucât, în același timp, cerința arbitrară frecventă de a descărca și reîncărca mărfurile implică riscuri suplimentare însemnate pentru sănătate, ducând adesea la vătămări, deoarece e posibil ca șoferii de camioane să nu aibă, de multe ori, forța fizică sau echipamentul adecvat pentru ridicarea greutăților mari în cauză; întrucât angajatorii impun în mod aleatoriu această obligație și responsabilitate șoferilor de camioane, fără o remunerație suplimentară;
- H. întrucât cozile de vehicule de transport marfă care așteaptă la frontiere au un efect direct asupra sănătății cetățenilor europeni, afectând calitatea aerului și cauzând poluarea apei și poluarea fonică, având și un impact negativ asupra siturilor Natura 2000; întrucât, de exemplu, comunicarea Comisiei din 16 mai 2023 a subliniat că 46 000 de tone de CO<sub>2</sub> sunt emise anual din cauza persistenței controalelor la frontierele interne pentru România și Bulgaria;
- I. întrucât congestionarea traficului din cauza vehiculelor de transport marfă deteriorează și calitatea infrastructurii existente, afectând totodată siguranța rutieră și crescând riscul de accidente rutiere;
- J. întrucât creșterea finanțării publice și private în vederea construirii unor spații de parcare sigure și securizate pentru camioane este necesară pentru a permite șoferilor să își ia pauzele în siguranță totală; întrucât consolidarea instrumentelor de securitate, de exemplu prin dezvoltarea de aplicații mobile specifice, ar reduce riscul ca șoferii de camioane să cadă victime infrafracționalității,
1. solicită Parlamentului, Consiliului și Comisiei ca, atunci când elaborează politici-cheie ale UE, cum ar fi rețeaua transeuropeană de transport, să se concentreze asupra adoptării unor măsuri specifice care să asigure trecerea fluidă și eficientă a frontierei pentru transportul de mărfuri;
  2. invită Comisia ca, în urma unei evaluări a impactului pe teme descrise în prezenta propunere de rezoluție, să propună măsuri legislative imediate și obligatorii pentru a fixa o durată medie standard, la nivelul UE, de un minut, pentru procesarea vehiculelor grele de transport marfă la punctele de trecere a frontierei din interiorul UE, astfel încât să se garanteze fluiditatea la frontierele interne Schengen și la cele din afara spațiului Schengen, permițând mărfurilor și serviciilor să circule rapid și eficient; subliniază că o astfel de măsură ar îmbunătăți în mod semnificativ competitivitatea sectorului transportului rutier și ar asigura buna funcționare a acestuia pe piața unică; subliniază că persistența controalelor la frontierele terestre dăunează intereselor economice ale tuturor statelor membre;
  3. evidențiază că, din 2011, Comisia repetă că atât România, cât și Bulgaria au îndeplinit toate criteriile oficiale pentru aderarea lor la spațiul Schengen; reliefează că decizia Consiliului din 30 decembrie 2023 de a elimina controalele la frontierele aeriene și

maritime ale României și Bulgariei abordează doar parțial problema denaturării actuale a pieței unice; subliniază că această decizie nu abordează problema cea mai mare și mai presantă, și anume punctele de frontieră terestre, unde se mențin controalele la granița terestră a spațiului Schengen, împiedicând trecerea fără piedici a vehiculelor de marfă, a autobuzelor, a autoturismelor personale și a trenurilor; își reafirmă poziția de lungă durată în sprijinul aplicării integrale a *acquis*-ului Schengen în Bulgaria și România; îndeamnă Președinția belgiană și toți membrii Consiliului să adopte cât mai curând posibil și nu mai târziu de jumătatea anului 2024 o decizie privind aplicarea integrală a *acquis*-ului Schengen în România și Bulgaria;

4. solicită, prin urmare, Comisiei să garanteze respectarea și monitorizarea aplicării măsurilor luate, inclusiv prin impunerea de sancțiuni; evidențiază necesitatea unei finanțări și a unui sprijin tehnic adecvat și suficient din partea UE;
5. invită Comisia și statele membre să ia măsuri astfel încât legislația UE să permită șoferilor de camioane să utilizeze puncte de trecere a frontierei mai mici atunci când arterele principale sunt închise pentru întreținerea drumurilor, pentru a evita ca șoferii să depindă de acțiunile arbitrare ale unui stat, aceasta fiind o chestiune de interes general al UE;
6. invită Comisia, în cooperare cu statele membre și cu părțile interesate relevante, să prezinte măsuri concrete pentru a aborda deficitul de conducători auto profesioniști din UE; prin stimularea interesului în rândul tinerilor, prin finanțarea (re)formării și calificărilor specifice și prin promovarea parteneriatelor dintre școlile profesionale și societățile de transport, inclusiv acordând sprijin bugetar specific din partea Uniunii;
7. invită statele membre să își intensifice eforturile de consolidare a cooperării transfrontaliere în vederea combaterii furturilor din vehiculele de transport marfă;
8. încredințează Președintei sarcina de a transmite prezenta rezoluție Comisiei, Consiliului și autorităților naționale de resort.