

TRANSPORTUL RUTIER: ARMONIZAREA LEGISLAȚIEI

Instituirea unei piețe unice europene a transporturilor rutiere nu este posibilă dacă nu se armonizează dispozițiile legale din statele membre. Măsurile adoptate de Uniunea Europeană sunt de natură fiscală, tehnică, administrativă și socială.

TEMEIUL JURIDIC ȘI OBIECTIVELE

Titlul VI din Tratatul de la Lisabona, îndeosebi articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. O politică comună a transportului rutier, capabilă să asigure condiții de concurență echitabile și libertatea de a presta servicii, presupune 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 ce privește normele tehnice (dimensiunile și greutatea maxime autorizate), normele sociale și măsurile de protecție a mediului.

REZULTATE

A. Armonizarea fiscală și tehnică

1. Sistemul de accize și taxele pentru utilizarea infrastructurii

La 8 iulie 2008, Comisia a prezentat un pachet de inițiative pentru ecologizarea transporturilor, care prevedea un model transparent, cu aplicabilitate generală, pentru a calcula toate costurile externe, inclusiv costurile legate de mediu, zgomot, congestione și sănătate. Acest model a servit drept bază pentru a calcula taxele 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” (1999/62/CE) rămâne punctul de referință când vine vorba de taxele pentru utilizarea infrastructurilor rutiere aplicate întreprinderilor de transport. Directiva a fost modificată prin [Directiva 2006/38/CE](#) din 17 mai 2006 și [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 reflecte în taxe costurile generate de utilizarea infrastructurilor de către vehiculele grele de transport marfă.

În cadrul agendei sale legislative „Europa în mișcare”, publicate la 31 mai 2017, Comisia a adoptat o versiune revizuită a Directivei „Eurovigneta”. Versiunea finală a Directivei „Eurovigneta” a fost adoptată în februarie 2022 ([Directiva \(UE\) 2022/362](#)). Noile norme vor extinde domeniul de aplicare al directivei la toate vehiculele grele și ușoare, nu numai la camioanele care cântăresc peste 3,5 tone, și vor impune cerința obligația ca vehiculele grele să fie taxate pentru costurile externe generate de poluarea atmosferică produsă. În plus, statele membre pot să introducă taxe de congestione pentru orice tronson din rețeaua lor rutieră care este saturată în mod constant.

La 4 mai 2023, Comisia a publicat o propunere de directivă cu scopul de a include [efectul remorcilor și semiremorcilor asupra emisiilor de CO₂ ale ansamblurilor de vehicule grele de marfă](#) când determină reducerea taxelor rutiere. Propunerea așteaptă ca [Comisia pentru transport și turism \(TRAN\) din următoarea legislatură să ia o decizie](#) în acest dosar.

Un alt document care a fost și el 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. 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; ele fac parte din abordarea integrată față de reducerea emisiilor de CO₂. Ambele au fost modificate în 2014 [[Regulamentul \(UE\) nr. 333/2014](#) și [Regulamentul \(UE\) nr. 253/2014](#)] pentru a defini metodele prin care pot fi atinse țintele pentru 2020 de reducere a emisiilor de CO₂ la ambele tipuri de vehicule.

O [nouă propunere](#) de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (reformare) și de abrogare a [Regulamentului \(CE\) nr. 443/2009](#) și a [Regulamentului \(UE\) nr. 510/2011](#) urmărește să stabilească obiective de reducere a emisiilor pentru 2025 și 2030. Procedura de codecizie s-a încheiat și actul a fost aprobat. Actul final a fost publicat în Jurnalul Oficial din aprilie 2019 ([Regulamentul \(UE\) 2019/631](#)).

În iulie 2021, ca parte a pachetului „Pregătiți pentru 55” și pentru a duce la îndeplinire Pactul verde, Comisia a publicat o altă [propunere de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile la autoturismele și camionetele noi](#), pentru a propune obiectivele mai stricte la emisii prin modificarea Regulamentului (UE) 2019/631. Consiliul și Parlamentul au ajuns la un acord în martie 2023, iar actul final a fost semnat la 19 aprilie 2023 ([Regulamentul \(UE\) 2023/851](#)). Acordul implică [ținte de reducere a emisiilor de CO₂](#) de 55 % pentru autoturismele noi și 50 % pentru autoutilitare noi până în 2030 și o țintă de reducere de 100 % până în 2035 pentru emisiile de CO₂ la autoturismele și autoutilitarele noi.

În martie 2023, Comisia a adoptat [Recomandarea \(UE\) 2023/688](#) pentru a îmbunătăți și armoniza inspecțiile periodice ale vehiculelor. Pentru a avea siguranța că vehiculele respectă standardele de emisii pe toată durata ciclului lor de viață, este esențial ca testarea să fie precisă. Pentru a putea detecta vehiculele cu filtre de particule diesel defecte sau modificate fraudulos în timpul inspecțiilor, recomandarea Comisiei definește orientări privind echipamentul și procedura de măsurare, cerințele metrologice și tehnice și o limită de acceptare sau respingere în funcție de numărul de particule.

3. Gabarite și greutateți 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 a stabili gabaritul maxim al anumitor autovehicule care circulă între statele membre.

Această Directiva a fost amplificată și modificată prin [Directiva 97/27/CE](#) din 22 iulie 1997 (care a fost abrogată apoi prin [Directiva 2002/7/CE](#) din 18 februarie 2002 și de [Regulamentul \(CE\) nr. 661/2009](#) din 13 iulie 2009, care urmăreau mai ales să armonizeze dimensiunile maxime ale autobuzelor și vehiculelor cu remorcă pentru a permite libera circulație în Uniune și, mai ales, buna funcționare a operațiunilor de cabotaj în transportul de pasageri.

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

Mai recent, Comisia a prezentat o [propunere de decizie a Parlamentului European și a Consiliului](#) de modificare a dispozițiilor din Directiva 96/53/CE referitoare la termenul-limită pentru punerea în aplicare a normelor speciale privind lungimea maximă în cazul cabinelor care îmbunătățesc performanțele aerodinamice, eficiența energetică și performanțele în materie de siguranță. În martie 2019, Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură. Actul final a fost publicat în Jurnalul Oficial din iunie 2019 ([Decizia \(UE\) 2019/984](#)).

Comisia a adoptat o [propunere de directivă care să armonizeze cerințele unionale și naționale, să elimine barierele tehnice și de reglementare care frânează adoptarea de tehnologii cu emisii zero și de dispozitive de economisire a energiei în sectorul vehiculelor grele și să promoveze transportul intermodal](#). La 12 martie 2024, Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură. Directiva așteaptă poziția Consiliului.

B. Armonizarea la nivel administrativ

1. Obligațiile legale ale conducătorilor 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 de sănătate și capacitate. [Directiva 96/47/CE](#) din 23 iulie 1996 a stabilit un format alternativ pentru permisul de conducere având forma unui card de credit. A treia directivă privind permisele de conducere ([Directiva 2006/126/CE](#) din 20 decembrie 2006 de abrogare a Directivei 91/439/CEE) stabilește obligații, inclusiv formatul de card de credit obligatoriu pentru permisele de conducere eliberate, pe care statele membre trebuie să le respecte până cel târziu în 2033.

La 1 februarie 2017, Comisia a publicat o [propunere 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 persoane, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere](#). Propunerea urmărea să asigure aplicarea unor cerințe minime adecvate în materie de instruire și recunoașterea instruirii în întreaga UE, rezolvând problema recunoașterii

reciproce. Directiva fost publicată în Jurnalul Oficial la 2 mai 2018 ([Directiva \(UE\) 2018/645](#)).

La 1 februarie 2021, Comisia a publicat o codificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto. La data de 23 decembrie 2022, a fost publicată o comunicare în [Jurnalul Oficial](#) al Uniunii Europene.

La 1 martie 2023, Comisia a adoptat o nouă [propunere de revizuire a Directivei 2006/126/CE](#) privind permisele de conducere menită să întărească siguranța rutieră și să înlăture obstacolele care stânenesc dreptul cetățenilor UE la liberă circulație prin îmbunătățirea abilităților de șofer, testarea capacității conducătorilor auto de a conduce și reducerea sarcinii administrative. Noua inițiativă va încerca să rezolve și alte provocări legate de mobilitate, legate mai ales de digitalizare și mobilitatea durabilă (prevăzute, de altfel, în obiectivele UE din Strategia pentru o mobilitate inteligentă și durabilă din 2020). La 28 februarie 2024, [Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură cu privire la directiva revizuită](#), și se așteaptă poziția Consiliului pentru a merge înainte cu procedura legislativă.

Începând cu data de 4 decembrie 2011, atestatul de șofer 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 șofer este un document uniform care atestă că șoferul 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 condiții legale.

În iunie 2022, a fost adoptată o propunere de regulament al Comisiei privind măsuri speciale și temporare referitoare la recunoașterea documentelor șoferilor ucraineni în contextul invadării Ucrainei de către Rusia. Revizuirea include dispoziția conform căreia aplicarea legislațiilor naționale care reglementează limitarea, suspendarea, revocarea sau anularea dreptului de a conduce într-un stat membru nu este afectată de recunoașterea documentelor. Actul definitiv a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la 22 iulie 2022 ([Regulamentul \(UE\) 2022/1280](#)).

2. Aplicarea normelor de transport rutier

De multe ori contravenienții din străinătate nu sunt pedepsiți, deoarece nu pot fi localizați sau contravențiile rămân fără efect. Prin urmare, UE a lansat o serie de inițiative pentru a ajuta statele membre să îi tragă la răspundere pe acești contravenienți.

În octombrie 2011, a fost adoptată [Directiva 2011/82/UE](#) de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Acesta stabilește proceduri prin care să scadă șansele ca infractorii din alte țări să rămână nepedepsiți pentru încălcări periculoase ale traficului, facilitând schimbul de informații între autoritățile polițienești din statele membre ale UE pentru a-i identifica pe făptași.

În martie 2015, Parlamentul și Consiliul au adoptat [Directiva \(UE\) 2015/413](#) privind schimbul transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație, cu relevanță pentru Acordul privind Spațiul Economic European (acordul UE cu Islanda, Liechtenstein și Norvegia).

În mai 2022, Comisia a adoptat două noi regulamente de punere în aplicare: [Regulamentele Comisiei de punere în aplicare \(UE\) 2022/694](#) și, respectiv [\(UE\) 2022/695](#), care fac parte din [Pachetul 1 privind mobilitatea](#), pentru a asigura controale mai focalizate și mai coerente prin care să se verifice respectarea normelor UE în domeniul transportului rutier. Primul regulament de punere în aplicare modifică [Regulamentul \(UE\) 2016/403](#) al Comisiei actualizând lista încălcărilor grave care ar putea aduce știrbi reputația unui operator de transport rutier [așa cum se prevede în [Regulamentul \(CE\) nr. 1071/2009](#)]. Al doilea regulament de punere în aplicare stabilește o formulă comună pentru a calcula scorul de risc în transportul rutier din UE. Sistemele naționale de clasificare în funcție de risc sunt incluse în [Directiva 2006/22/CE](#).

La 1 martie 2023, Comisia a adoptat o [revizuire a Directivei \(UE\) 2015/413 privind aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație rutieră](#). Revizuirea ajută autoritățile statelor membre să-i urmărească pe contravenienți, permițându-le să afle identitatea persoanei din vehiculul înmatriculat, lărgiște plaja contravențiilor care intră sub incidența sa și introduce posibilitatea de a trata personalizat procedurile de anchetă transfrontaliere. La 29 noiembrie 2023, Comisia TRAN a adoptat proiectul său de raport și decizia de a deschide negocieri interinstituționale. La 12 martie 2024, Președinția Consiliului și negociatorii Parlamentului [au ajuns la un acord provizoriu cu privire la propunerea de directivă](#), care a fost apoi adoptată de Parlament la 24 aprilie 2024.

În aceeași perioadă, Comisia a adoptat o [propunere de directivă privind efectul la nivelul întregii Uniuni al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule](#). Propunerea va lansa un nou mecanism care va permite o suspendare a dreptului de a conduce la nivelul UE dacă un stat membru decide să decadă un conducător auto din dreptul de a conduce din cauza infracțiunilor comise pe teritoriul său. La 6 februarie 2024, Parlamentul și-a adoptat și se așteaptă poziția Consiliului pentru a continua procedura legislativă.

3. Înmatricularea vehiculelor și închirierile de mașini

[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.

În prezent, la nivelul UE nu există nicio reglementare privind închirierea de autoturisme.

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

[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. 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). În aprilie 2022, Comisia a introdus un [act delegat \(C\(2022\)2055\)](#) care să completeze Regulamentul (CE) nr. 561/2006 pentru a-i proteja pe conducătorii de camioane și încărcătura lor prin publicarea de noi orientări care să ajute la dezvoltarea de zone de parcare sigure și securizate în întreaga UE.

[Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) a modificat și [Regulamentul \(CEE\) nr. 3821/85](#) din 20 decembrie 1985, introducând obligația de a folosi tahograful digital. Având în vedere că nu poate fi manipulat, cu ajutorul tahografului se poate detecta mai ușor dacă s-a încălcat legislația 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 legat și de [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#), care reglementează cerințele pe care trebuie să le îndeplinească tahografele. 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](#), reintroducând 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 șase 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 este permisă decât în condiții stricte, care garantează siguranța rutieră și prevăd obligația conducătorilor auto de a lua perioade de repaus săptămânale imediat înainte și după prestarea serviciului. Începând cu 1 ianuarie 2014, au apărut 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 trei 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 depus pachetul legislativ „Europa în mișcare”, care includea o [propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului](#) de modificare a dispozițiilor din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) privind cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele

de repaus zilnic și săptămânal și a dispozițiilor din [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#) privind poziționarea cu ajutorul tahografelor. Actul final a fost publicat în Jurnalul Oficial la 31 iulie 2020. La 16 iulie 2021, Comisia a adoptat un [regulament de punere în aplicare](#) care să ofere mai multe detalii despre regulamentul revizuit privind tahografele. Începând din august 2023, autobuzele și camioanele trebuie să fie echipate cu o nouă versiune de tahografe inteligente.

Tot din pachetul legislativ „Europa în mișcare” din 2017 face parte și [propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului](#), prezentată de Comisie, de modificare a dispozițiilor [Directivei 2006/22/CE](#) privind 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. În iulie 2020, Parlamentul a încheiat a doua lectură, ceea ce a condus la adoptarea actului și la publicarea sa în Jurnalul Oficial ([Directiva \(UE\) 2020/1057](#)). Aceste norme revizuite privind detașarea conducătorilor auto, perioadele de conducere și perioadele de repaus și o mai bună aplicare a normelor privind cabotajul (adică transportul de mărfuri efectuat temporar de transportatorii nerezidenți într-un stat membru gazdă) au scopul de a pune capăt denaturării concurenței în sectorul transportului rutier și de a oferi condiții de repaus mai bune pentru conducătorii auto.

În martie 2023, Comisia a publicat o [propunere de modificare a dispozițiilor din Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006 referitoare la cerințele minime privind pauzele minime și perioadele minime de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători](#). Regulamentul propus urmărește să asigure o concurență loială și să îmbunătățească condițiile de muncă și siguranța rutieră printr-o armonizare a normelor privind pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport rutier de persoane. Propunerea mai urmărește totodată să ofere siguranța că statele membre pot impune sancțiuni în cazul încălcării normelor privind tahograful depistate pe teritoriul lor, indiferent de locul în care au fost săvârșite încălcările respective. La 13 martie 2024, Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură față de propunere. Consiliul a adoptat-o pe 12 aprilie 2024, iar actul final a fost semnat pe 24 aprilie 2024.

ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul și-a folosit competențele legislative pentru a susține, în principiu, majoritatea propunerilor de armonizare ale Comisiei Europene, insistând însă, în același timp, pe anumite aspecte pe care le consideră deosebit de importante. În [rezoluția sa din 15 martie 2017](#) referitoare decizia luată de Comisia Europeană de a aproba planul revizuit al Germaniei de a introduce o taxă rutieră de trecere, Parlamentul a indicat că era în curs o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva Germaniei pentru a soluționa problema discriminării indirecte pe motiv de cetățenie sau naționalitate, care încălca legislația UE și principiile fundamentale ale tratatelor.

În [rezoluția sa din 9 septembrie 2015](#) intitulată „[Punerea în aplicare a Cărții albe privind transporturile din 2011](#)”, Parlamentul a invitat Comisia Europeană să revizuiască a treia Directivă privind permisele de conducere ([Directiva 2006/126/CE](#)) cu scopul de a îndeplini cerințele referitoare la permisele de conducere și pregătirea

conducătorilor auto. Parlamentul a mai rugat insistent Comisia să revizuiască [Directiva \(UE\) 2015/719](#) din 29 aprilie 2015 de modificare a [Directivei 96/53/CE](#) de stabilire a dimensiunilor maxime autorizate și a greutății maxime autorizate în traficul național și/sau internațional.

Parlamentul a solicitat Comisiei Europene 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](#), adoptat la 14 aprilie 2014, prezintă evoluția pieței transportului rutier de mărfuri și descrie dimensiunea socială a acestui sector.

La 16 octombrie 2017, Comisia TRAN și Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale au organizat o audiere publică comună în Parlament pe tema condițiilor de muncă ale lucrătorilor mobili din sectorul 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”](#) (Cercetare pentru Comisia TRAN – Transportatorii rutieri de marfă din UE: condiții sociale și de muncă), care actualizează un studiu realizat în 2013.

Parlamentul și-a adoptat recent poziția în primă lectură referitoare la o propunere de directivă [privind permisele de conducere](#), o propunere de directivă privind [efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule](#), o propunere de directivă [privind dimensiunile și greutatele maxime autorizate în traficul național și internațional](#) și o propunere de directivă care reglementează [schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră](#). În plus, [Regulamentul \(UE\) 2024/1258](#) privind pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal în sectorul transportului ocazional de călători a fost acum promulgat ca lege.

În următoarea legislatură, Parlamentul se va ocupa de propunerea de directivă [privind clasa de emisii de CO₂ a vehiculelor grele cu remorci](#).

Olena Kuzhym / Davide Pernice
04/2024