

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
ACADEMIA DE POLIȚIE „Alexandru Ioan Cuza”
Nr.....din.....

NECLASIFICAT
EXEMPLAR NR.....

Gabriel Bogdan CARP

REZUMAT

ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE PRIVIND REGLEMENTAREA TRANSPORTURILOR RUTIERE ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

**Conducător de doctorat,
Profesor universitar doctor**

Nicoleta DIACONU

**Teza elaborată în vederea obținerii
titlului de DOCTOR în „Drept”**

-București, 2019-

CUPRINS

CAPITOLUL 1

1. PROLEGOMENE	7
-----------------------------	----------

CAPITOLUL 2

2.ASPECTE GENERALE PRIVIND POLITICA UNIUNII EUROPENE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR	21
---	-----------

2.1. Legătura și interdependența dintre politicile Uniunii Europene	21
---	----

2.2. Locul transporturilor în cadrul politicilor economice ale Uniunii Europene	27
---	----

2.2.1. Clasificarea activităților de transport din perspectiva reglementărilor Uniunii Europene	35
---	----

2.2.2. Categoriile de transporturi cuprinse în politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor.....	36
---	----

2.3. Competența Uniunii Europene în domeniul politicii de transport	39
---	----

2.3.1. Repartizarea competențelor între Uniunea Europeană și statele membre.....	39
--	----

2.3.2. Categoriile de competențe specifice politicii de transport.....	46
--	----

2.4. Evoluția reglementărilor politicii de transport în Uniunea Europeană... ..	49
---	----

2.4.1. Istoricul reglementării politicii de transport a Uniunii Europene	49
--	----

2.4.2. Temeiul juridic actual al politicii de transport în Uniunea Europeană	54
--	----

2.4.3. Obiectivele politicii de transport a Uniunii Europene.....	58
---	----

2.4.4. Instituțiile Uniunii Europene implicate în realizarea cadrului normativ specific transporturilor	62
---	----

2.4.5. Direcții de dezvoltare a politicii de transport a Uniunii Europene	68
---	----

2.4.6. Rolul și importanța rețelelor de transport transeuropene.....	71
--	----

CAPITOLUL 3

3. REGLEMENTĂRI SPECIFICE TRANSPORTULUI RUTIER CUPRINSE ÎN POLITICA DE TRANSPORT A U.E	87
---	-----------

3.1. Delimitări terminologice și conceptuale privind regimul juridic al transporturilor rutiere	87
---	----

3.1.1. Aspecte tehnico-juridice privind regimul juridic al transportului rutier	87
3.1.2. Definirea termenilor și conceptelor specifice transportului rutier	90
3.2. Premisele creării cadrului juridic internațional în domeniul transporturilor	94
3.2.1. Interconexiunea cadrului juridic internațional cu cel european în domeniul transportului rutier	97
3.3. Principalele reglementări ce stau la baza cadrului juridic european privind transportul rutier.....	102
3.3.1. Cadrul juridic general existent până la pachetul rutier din 2009.....	102
3.3.2. Cadrul juridic specific transportului rutier impus de pachetul rutier din 2009.....	106
3.3.3. Principalele reglementări cuprinse în prima Carte Albă referitoare la transporturile rutiere	108
3.3.4. Principalele reglementări cuprinse în Carta Albă din 2001 referitoare la transporturile rutiere	112
3.3.5. Rolul Cărții Albe din 2011 în creionarea cadrului juridic actual incident transporturile rutiere	114
3.3.6. Impactul Cartei europene a siguranței rutiere asupra transportului rutier	119
3.4. Cadrul juridic al Uniunii Europene privind politicile sectoriale aferente transportului rutier	122
3.4.1. Aspecte privind delimitarea politicilor sectoriale specifice transportului rutier	122
3.4.2. Reglementări specifice transportul rutier de mărfuri	124
3.4.3. Reglementări juridice specifice transportul rutier de pasageri	134
3.4.4. Provocări actuale ce vizează transportul de pasageri	150
3.5. Implementarea prevederilor specifice transportului rutier prevazute în politica U.E.	154
3.5.1. Măsurile luate de instituțiile abilitate ale Uniunii Europene pentru realizarea infrastructurii rutiere.....	154

3.5.2. Impactul măsurilor de siguranță și de securitate implementate de Uniunea Europeană și aplicarea standardelor comune la nivel european.....	177
3.5.3. Crearea și implementarea unui sistem unic de despăgubiri și asistență în caz de accident.....	185
3.5.4. Promovarea la nivelul Uniunii Europene a mijloacelor de transport ecologice – modalitate de protejare a mediului înconjurător.....	190
3.5.5. Rolul agențiilor europene în implementarea cadrului normativ al Uniunii Europene privind transporturile	204

CAPITOLUL 4

4. ASPECTE PRIVIND EVOLUȚIA CADRULUI LEGISLATIV INTERN ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE	213
4.1. Premisele implementării legislației europene specifice transportului rutier în România.....	213
4.1.1. Cadrul regional și stadiul reglementărilor juridice specifice transportului rutier în România până la începerea negocierilor de aderare la Uniunea Europeană	213
4.1.2. Progresele făcute de România în domeniul transporturilor după începerea negocierilor de aderare la Uniunea Europeană.....	216
4.2. Implementarea politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor în România	223
4.2.1. Cadrul juridic național specific transporturilor rutiere după aderarea la Uniunea Europeană	223
4.2.2. Strategia națională pentru transport	227
4.2.3. Conturarea cadrului legislativ și identificarea surselor de finanțare pentru proiectele din sectorul transportului rutier.....	238
4.2.4. Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2016-2020.....	244
4.3. Efectele implementării politicii U.E. în domeniul transporturilor rutiere asupra României	256

4.3.1. Identificarea și analiza indicatorilor de performanță și de risc ai siguranței rutiere.....	256
4.3.2. Analiza problemelor majore identificate la nivelul infrastructurii rutiere și modalitățile de soluționare	264
4.3.3. Politicile europene de mobilitate urbană și implementarea acestora la nivel național.....	280
CAPITOLUL 5	
5. CONCLUZII, CONTRIBUȚII PERSONALE ȘI PROPUNERI	287
5.1. CONTRIBUȚII PERSONALE ȘI PROPUNERI.....	294
BIBLIOGRAFIE.....	303

În ultima perioadă, mai mult decât oricând, doctrina juridică de specialitate aduce în discuție subiectul dezvoltării Uniunii Europene, dezvoltare care are la bază, printre alte elemente, și politica de dezvoltare a transporturilor în general și în particular cea a transporturilor rutiere.

Uniunea Europeană este o construcție interstatală, iar cetățenii statelor care au aderat de bună voie la acest proiect se bucură de toate libertățile, inclusiv cele de circulație (libertatea de circulație a persoanelor, libertatea de circulație a mărfurilor și a serviciilor și nu în ultimul rând libertatea de circulație a capitalurilor).

Data fiind întinderea și densitatea populației, Uniunea Europeană simte nevoia unei infrastructuri de transport utile și viabile, dar și de norme unitare care să guverneze acest domeniu pe tot cuprinsul ei.

Uniunea Europeană are nevoie de conexiuni de transport care îi sunt necesare atât din punct de vedere social cât și economic. Infrastructura de transport este punctul cheie al unei economii prospere, ea facilitând atât distribuția rapidă și eficientă a produselor cât și accesul la anumite destinații pentru cetățenii Uniunii.

Totuși, acest fenomen nu este unul nou, el apărând odată cu primele entități statele, a căror existență și prosperitate era condiționată de legăturile ce se stabileau între comunitate și teritoriu, dar perioada recentă și efectele altui fenomen și anume globalizarea, au accentuat efectele migrației.

Transporturile, în general, sunt nucleul de legătură pentru toate domeniile vieții sociale, nucleu în lipsa căruia economia unui stat nu ar exista, deoarece transporturile influențează toate procesele tehnologice de la producere la desfacere, precum și consum.

Obiectul acestui demers științific îl constituie prezentarea aspectelor teoretice și practice care vizează transporturile rutiere în Uniunea Europeană prin prisma formelor actuale de manifestare, aici incluzând măsurile legislative ce vin în întâmpinarea efectelor produse la nivel european.

Analiza de față își propune să arate faptul că desfășurarea oricărei activități, nu ar putea fi realizată fără componenta de transport.

În momentul inițierii acestui demers academic, am dorit să găsim răspunsul unei întrebări și anume: cadrul juridic european este în măsură și în concordanță cu dinamica acestui fenomen care se află într-o continuă schimbare?

Parcurgerea etapelor premergătoare și răspunsurile găsite pe măsură ce am aprofundat acest subiect, ne-au condus la ideea că domeniul transportului rutier la nivelul Uniunii este unul cuprinzător și complex, iar variațiunile pe care le comportă trebuie reglementate, atât în plan juridic unional, dar mai ales în plan național.

Dicționarul limbii române este locul în care regăsim definit transportul, ca fiind o ramură a economiei naționale care cuprinde toate mijloacele rutiere, aeriene și navale ce facilitează circulația bunurilor și persoanelor.

Totuși noțiunea de transport poate fi privită din mai multe perspective, toate având sensuri relativ asemănătoare, dar cu specificul fiecărui domeniu în parte. Raportându-ne la domeniul economic, transportul poate fi definit ca fiind o activitate prestată în vederea deplasării în timp și spațiu a diferitelor categorii de bunuri sau a persoanelor, utilizând diferite mijloace de transport, în scopul satisfacerii nevoilor de natură materială și spirituală specifice colectivității umane¹.

Sub acest aspect, transportul reprezintă o ramură distinctă a activității economice, de care societatea are mare nevoie.

Această activitate este cunoscută oficial încă din anii 1776, când a fost publicată lucrarea lui Adam Smith în care se reflectă diferitele aspecte ale activității de întreprinzător².

Activitatea de transport este doar una dintre ramurile activității economice a colectivității, care are drept scop învingerea distanțelor. În doctrină această activitate a fost definită ca fiind un sistem complex constituit din mijloace tehnice specifice, utilaje, căi de comunicație, etc., care reprezintă infrastructura, deservite

¹ Ciobanu I.T., *Dreptul transporturilor*, Editura ACTAMI, București, 2000, p.4.

² O. Manolache, *Dreptul Transporturilor*, Editura ALLBECK, București, 2001, p.150

de un personal specializat și destinate deplasării în timp și spațiu a persoanelor și mărfurilor³.

Diversificarea rutelor de deplasare, a metodelor și a mijloacelor de transport a generat în decursul istoriei creșterii economice, atât în plan național cât și internațional. Tot din perspectivă economică, putem afirma că aceste activități de transport, mai ales cele de bunuri, trebuie privite ca o verigă de bază în procesul de producție, dar și ca un element cheie pentru realizarea activităților tehnice, comerciale și juridice care completează traseele: marfă - produs finit și producător - consumator.

Această verigă esențială a vieții social economice, stă la baza dezvoltării și diversificării diferitelor ramuri ale economiei, contribuind în mod esențial la creșterea economiei naționale și mondiale și la dezvoltarea activităților de comerț.

Dacă în plan național, observăm interdependența și condiționarea reciprocă, pe care o are activitatea de transport la creșterea produsului intern brut, în mod permanent și nemijlocit, pe plan global, activitățile specifice transportului reprezintă modalitatea de realizare și coeziune materială, a relațiilor ce se stabilesc între state, din perspectiva economică.

Pornind de la acești factori ai domeniului transporturilor, în general și ai transporturilor rutiere, în special, am încercat o analiză a influenței acestora asupra creșterii sau descreșterii economice, în Uniunea Europeană, având drept bază factorii de risc și impact ai activităților de transport⁴.

Cercetarea de față a urmărit și evidențierea laturii pozitive a subiectului și anume, dezvoltarea atât la nivelul Uniunii Europene a unor politici europene în domeniu, dar și implementarea corectă și conformă a acestor politici la nivel național.

Plecând de la premisele enunțate, dezideratul acestui demers științific a fost să răspundem la o serie de întrebări precum: Care sunt mijloacele de realizare etapele evoluției politicii în domeniul transporturilor? Care sunt reglementările

³ Pandele Adina Laura, *Dreptul Transporturilor*, Ed. Pro Universitaria, București, 2014, p. 2

⁴ Alexa C., *Transporturi și expediții internaționale*, București, 1995, Editura ALL, p.5.

specifice transporturilor rutiere și ce implicații au acestea pentru evoluția Uniunii Europene? Care sunt efectele domeniului supus analizei asupra țării noastre? Este România pregătită pentru aplicarea prevederilor politicii de transport a Uniunii Europene? Ce schimbări ar trebui operate în domeniul legislativ pentru dezvoltarea sectorului de transport rutier național?

Toate aceste întrebări am considerat că au rolul de a clarifica unul dintre subiectele majore a României postdecembriste, și anume dezvoltarea sectorului de transport rutier – deziderat realizabil sau incapacitate națională?

Parcurgerea etapelor premergătoare și răspunsurile găsite pe măsură ce am aprofundat acest subiect ne-au condus la ideea că domeniul transporturilor este unul cuprinzător și complex, iar variațiunile specifice transportului rutier pe care le comportă sunt reglementate atât în plan juridic european, dar mai ales în plan național.

Ca și structură teza cuprinde patru capitole dintre care unul dedicat concluziilor, recomandărilor și eventualelor propuneri de modificare a cadrului legislativ plus o parte introductivă. Metodologia cercetării subiectului abordat prin studierea aprofundată a literaturii de specialitate a îmbinat atât latura calitativă, cât și cea cantitativă.

Prin extragerea datelor necesare cercetării, din documentele emise de instituțiile europene cu atribuții în domeniu, precum Comisia europeană sau Parlamentul european, dar și din statisticile emise Registrul Auto Român sau Institutul național de statistică care vizează aspectele de siguranță și securitate a transportului rutier a fost asigurată și componenta calitativă.

Cercetarea urmărește printr-o serie de metode teoretice și empirice evidențierea necesității creării și corelării cu realitățile cotidiene, a cadrului juridic specific transporturilor rutier, în vederea efectuării în condiții optime a procesului specific de redactare și elaborare a tezei de doctorat, ținând cont totodată și de atingerea obiectivelor propuse.

Cercetarea a vizat toate mijloacele de documentare, utilizând inclusiv oportunitățile oferite de spațiile de informare și stocare electronică a informațiilor,

referindu-ne aici la o serie de baze de date care au fost consultate, baze ce cuprind acquis-ul european în domeniul supus analizei, dar și prin consultarea tratatelor, enciclopediilor, nomenclatoare, cursurilor universitare, a dicționarelor, dar și a altor materiale pe care le-am considerat utile și benefice.

Atât la nivel teoretic, cât și practic, pe tot parcursul lucrării am utilizat o serie de metode specifice cercetării științifice, metode precum: *metoda comparativă, metoda logică, metoda prospectivă, metoda istorică, metoda analizei indicatorilor economici sau de impact și, nu în ultimul rând, metoda studiului de caz.*

Pe parcursul tezei am utilizat *metoda comparativă*, în analiza opiniilor formulate în literatura de specialitate, a normelor juridice reliefate, dar mai ales în compararea modalităților de implementare a acestor prevederi, ținând seama de specificul fiecărui stat în parte, dar și de nevoia de uniformizare manifestată la nivel european.

Metoda comparativă are meritul de a ajuta la determinarea factorilor care fac diferența între o implementare corectă și completă și o implementare fracționată și, uneori, nesigură sau plină de lacune.

O altă metodă de cercetare utilizată este cea a *studiului de caz*, metodă prin care am arătat cum scăpări ale legiuitorului sunt exploatare de către anumiți actori, cum lipsa unor măsuri legislative ferme și unitare pot crea ”panică” în latura economiei rezervată transporturilor rutiere. Metoda are meritul de a reliefa mult mai lesne anumite disfuncționalități pe care le-am întâlnit în decursul documentării acestei cercetări, disfuncționalități care au fost generate de aplicarea ineficientă a politicii de transport.

Am utilizat *metoda istorică* pentru surprinderea trăsăturilor care reliefează structura și dinamica activităților de transport, toate acestea dintr-o perspectivă istorică și o perspectivă evolutivă; toate acestea pentru evidențierea ritmului alert care face ca reglementările juridice din acest domeniu să fie într-o veșnică întârziere față de dinamica societății.

Reperete, cadrul, politicile și instrumentele juridice europene existente în domeniul transporturilor rutiere au fost deduse prin interpretarea textelor, tratatelor, regulamentelor, directivelor și deciziilor europene și, mai ales, prin modalitățile practice de implementare ale acestora.

Metoda logică a mai fost folosită și pentru descifrarea și înțelegerea considerentelor și fundamentelor reglementărilor din domeniul, dar și în identificarea implicațiilor, factorilor și posibilelor măsuri care trebuie luate. Formularea concluziilor și propunerilor de modificări legislative, au avut la bază tot metoda logică, aceasta fiind ajutată de sintetizarea rezultatelor cercetării din capitolele precedente.

Tot în cercetarea de față am folosit și *metoda de analiză a indicatorilor economici și de impact*, când am analizat efectele economico-sociale pe care le produce transportul rutier în societatea europeană, dar și atunci când am expus implicațiile mecanismelor financiare care ar putea juca rolul principal pentru dezvoltarea acestui domeniu. Este clar că fără o intervenție a sectorului financiar în dezvoltarea infrastructurii rutiere acest domeniu al economiei europene nu poate progresa.

Am utilizat *metoda prospectivă* în capitolul final, tocmai pentru a prezenta tendințele și perspectivele specifice transporturilor rutiere, dar și a cadrului juridic care trebuie să însoțească aceste tendințe, atât în plan național cât și în plan european.

De asemenea, problematica care face obiectul acestei teze a fost analizată din perspectiva diverșilor actori, state membre sau instituții cu atribuții în domeniu, tocmai pentru a crea premisele unui punct de vedere exhaustiv și bine documentat. Transporturile rutiere sunt un punct central al dezvoltării Uniunii Europene, iar liderii acesteia au înțeles acest lucru, însă perspectiva din care aceștia privesc dezvoltarea acestui sector economic este de multe ori alta, iar metoda prospectivă are rolul de a face un tur complet a problemei și de vizualizarea a acesteia din toate unghiurile.

Teza își propune sesizarea și încercarea de a etala o serie de propuneri ce au rol consultativ pentru soluționarea unor probleme specifice transporturilor rutiere, iar dacă aplicabilitatea acestor propuneri este surprinsă și de către actorii principali din domeniu, meritul cercetării este cu atât mai mare.

În primul capitol am realizat o prezentare a în decursul timpului a vastului domeniu al transporturilor rutiere, care s-a dovedit a fi un factor accelerant și agravant al fenomenului de globalizare, fenomen care și-a lăsat amprenta și asupra domeniului analizat.

Interconexiunea activităților economice cu cele de transport a produs efecte, nu doar în plan economic, ci și în plan juridic, fapt ce a presupus necesitatea stringentă pentru elaborarea unor acte normative, care au rolul de a asigura buna desfășurare și dezvoltarea acestor activități, atât în plan național, cât și în plan european și internațional⁵.

Istoria ne-a confirmat că orice creștere economică, fie că vorbim la nivel național sau internațional, este ajutată și uneori intensificată de existența unui sistem de transport concurențial și progresiv, sistem care este adaptat nevoilor cerute de piață și se bazează pe o rețea durabilă, oferind astfel servicii accesibile și calitative.

Totuși, pentru a avea un astfel de sistem, trebuie plecat de la o serie de premise esențiale, și anume de la coordonarea măsurilor luate, ajungând până la armonizarea politicilor din spectrul european. Acestea au rolul nu doar de a dezvolta economia și comerțul, ci și de a elimina o serie de costuri suplimentare specifice activităților de transport, fapt ce în final generează o creștere a capitalului și a productivității în cadrul economiei Uniunii Europene.

Apariția unei noi ramuri de drept denumită dreptul transporturilor, este în principal efectul dezvoltării, diversificării și evoluției activităților de transport.

Ca o definiție din perspectiva economică, această ramură de drept reprezintă ansamblul actelor normative care reglementează relațiile ce apar în

⁵ Gh.Filip, L.Filip, C.Roditis, *Dreptul transporturilor*, București, Casa de editură și presă “Șansa”, 1998, p. 17.

societatea umană, care vizează organizarea și coordonarea întreprinderilor de transport și clienții săi, beneficiari ai activităților de transport prestate.

Cu toate acestea putem afirma că apariția unei ramuri de drept poate fi semnalată atunci când aceasta este distinctă prin obiectul și metoda de reglementare și prin normele ei juridice asigură conduita necesară a oamenilor în calitatea lor de subiecți de drept.

Interesul doctrinei a fost surescitat de apariția acestei noi ramuri de drept, care a plasat de o parte și de alta susținători ai unor teze pro și contra. Și în acest caz găsim păreri în doctrină care afirmă că activitățile de transport nu putea fi grupate într-o ramură distinctă de drept, ci ele mai degrabă ar putea fi considerate ca fiind doar o subramură sau o instituție a sistemului de drept. Un astfel de susținător este Pipera Gh., care arată rolul important pe care îl joacă contractele de transport și din această perspectivă consideră că avem de-a face cu un drept al transporturilor, guvernat de noile prevederi ale Codului Civil și Codului de procedură civilă inserate în contractele de transport⁶.

Coroborând părerea domnului Piperea cu cea exprimată de doamna Emilia Ezer în „Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele”, putem discuta de particularitățile acestui contract și din perspectiva legislației internaționale și mai ales a celei europene⁷.

Achiesăm la opinia doctrinară, care definește dreptul transporturilor, ca fiind format din totalitatea actelor normative care legiferează relațiile sociale ce apar în interiorul activităților de transport planificate ale întreprinderilor și organizațiilor, utilizând mijloacele de transport⁸.

Doctrina internațională, prin vocea lui Schwartz H. definește dreptul transportului ca fiind ansamblul de norme juridice care legiferează relațiile sociale,

⁶ Pipera Gh., *Dreptul transporturilor*, Editura ALL Beck, București, 2003, p. 238.

⁷ Ezer Emilia, *Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele*, Editura Universul Juridic, București, 2010, p. 392

⁸ Călin A., *Dreptul transporturilor*, Editura PAX AURA MUNDI, Galați, 1997. p. 12

care apar și se valorifică în momentul corespunzător, dar se sting în procesul de transport⁹.

Activitățile de transport, pot fi definite în continuare ca fiind acele activități ce presupun deplasarea spațială a bunurilor sau a persoanelor, prin utilizarea unui mijloc și a unei căi de transport adecvate. Activitatea de transport auto poate fi desfășurată doar de persoanele fizice sau persoanele juridice, care au în proprietate mijloace de transport, au obținut licența, autorizația și alte cerințe legale în domeniul respectiv¹⁰.

Normele juridice care formează această ramură, sunt grupate în norme generale și norme speciale¹¹, ele configurând cadrul juridic general în care se desfășoară activitatea de transport. De asemenea, aceste norme vin să lămurească și completeze dispozițiile specifice fiecărei categorii de transport în parte. De aceea fiecare modalitate și tip de transport prezintă, după caz, anumite particularități, reglementări distincte, în funcție de caracteristicile căilor sau mijloacelor de transport.

Ajuns în acest punct am considerat necesar să facem distincția între domeniul mare al transportului și obiectul analizei noastre, transportul rutier reliefând totodată componentele acestuia, respectiv transportul rutier de mărfuri, transportul rutier de pasageri sau importanța dezvoltării rețelelor de comunicație rutieră.

Astfel, transportul rutier este definit ca fiind ansamblul activităților de organizare și efectuare a deplasării în spațiu și timp a persoanelor fizice, bagajelor și mărfurilor cu mijloace de transport specifice căilor de comunicații, precum și a activităților conexe transportului, în scopul satisfacerii nevoilor și cerințelor materiale și spirituale ale colectivității naționale¹².

⁹Favre-Rochex, Courtieu G., <http://ru.scribd.com/doc/55168113/Contractul-de-Expeditie-dr-Transporturi>, consultat la 20.03.2017.

¹⁰ Garștea Nina, *Regimul juridic al activității de transport*, 2015, p.56

¹¹ Bădescu, M., *Teoria răspunderii și sancțiunii juridice*, în vol. „Concepte fundamentale în teoria și filosofia dreptului”, București, Ed. Lumina Lex, 2001, p. 13

¹² Ciobanu I. T., *Dreptul transporturilor*, Editura ACTAMI, București, 2000, p. 14

Deși avem de-a face cu un domeniu complex al dreptului, dreptul transporturilor este rezultatul evoluției societății și a sistemului juridic care o guvernează, rezultat ce presupune o dezvoltare naturală a ideii de independență relativă a normelor juridice care reglementează relațiile de transport.

Putem astfel afirma că avem un drept al transporturilor care să reglementeze prin norme juridice aspectele cu care se confruntă acest domeniu vast, care după aria de aplicare, grupează normele juridice specifice activității de transport în norme juridice care reglementează transportul în interiorul unui stat și norme juridice care sunt aplicabile activităților de transport exercitate în plan european și internațional¹³.

Structura tezei, are la bază întrebările formulate inițial, dar pe măsura aprofundării subiectului structura a fost creionată spre atingerea dezideratului final, și anume identificarea aspectelor ce vizează domeniul transporturilor rutiere în Uniunea Europeană.

Demersul pe care ni l-am propus, pleacă de la premisa că avem deja un cadru juridic bine definit la nivelul macro al domeniului și mă refer aici la politica de transport a Uniunii Europene și la celelalte acte normative care fac parte din acquisul european specific acestui domeniu, cadru care nu de fiecare dată sau pentru fiecare stat membru este în pas cu dinamica societății, fiind influențat astfel de cauze și factori perturbatori.

În cadrul analizei am urmărit și modul în care instituțiile cu atribuții în aplicarea legislației în domeniu, răspund și se adaptează la cerințele și mutațiile specifice domeniului, ajungând spre final să constatăm că domeniul este unul atât de intens și de important pentru construcția europeană, încât o influențează în mod direct.

Actualitatea și importanța temei rezidă și din dinamica evoluției societății, evoluție de multe ori destul de tumultuoasă și nepredictibilă, lucru care face ca adaptarea cadrului juridic specific domeniului transportului rutier să nu țină pasul cu aceasta.

¹³ Adina Laura Pandeale, *Dreptul Transporturilor*, Ed. Pro Universitaria, București, 2014, p. 16

Identificarea lacunelor juridice și încercarea de găsim de soluții pentru a clarifica spețele incerte, ne-au condus la tema de astăzi, temă care a fost mai puțin analizată în doctrina juridică națională.

În capitol secund al acestui demers am prezentat aspectele generale legate de politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor, reliefând implicațiile pe care le produce, implicații ce se manifestă atât în plan național, cât și în plan regional, dar și categoriile de transport la care face trimitere politica.

Fiind un domeniu de vast interes, transporturile se bucură de un caracter aparte, lucru ce ne-a determinat să stabilim competența Uniunii în raport cu statele membre, subliniind categoriile de competențe specifice acestui domeniu.

O consecință importantă a caracterului multifuncțional care privește procesul de elaborare a politicilor în Uniunea Europeană, este că o anumită secțiune din negocieri presupune schimburi intersectoriale. Legătura, corelarea și interdependența politicilor Uniunii au fost prezentate în doctrina specifică domeniului, ca o combinație de metode verticale și orizontale pentru evidențierea temeliei elaborării politicilor, după care se ghidează U.E.

Implementarea acquis-ului Uniunii Europene, în general și a celui specific domeniul transporturilor, presupune nu numai o armonizarea legislativă între statele membre și Uniunea Europeană, dar mai ales, existența unui nivel recomandabil al capacității administrative pentru punerea în aplicare a acestei legislații.

Apariția și dezvoltarea pieței unice marchează un punct de răscruce în politica europeană a transporturilor, de vreme ce măsurile pe care le introduce permit răspunderea față de cererea mereu crescândă în domeniul transporturilor și combaterea în felul acesta a problemelor de congestie și saturare legate de această creștere.

Analiza din acest capitol cuprinde și prezentarea evoluției politicii în domeniul transportului, care are la bază Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și reliefează tipurile de transport terestru, care sunt de două feluri : rutier și feroviar. Transportul rutier la nivel comunitar reprezintă un pilon

de bază în cadrul politicii de transport de la nivelul Uniunii Europene prin ponderea ridicată pe care o are, atât cu privire la transportul de oameni, cât și transportul de mărfuri.

În ceea ce privește legislația Uniunii Europene în cadrul transportului rutier, aceasta presupune adoptarea unor reglementări de cadru social, tehnic, fiscal, de siguranță și privind protejarea mediului, dar și pentru profesarea ca transportor de mărfuri și pasageri, la standardele, caracteristicile și mărimile vehiculelor.

Tot aici am prezentat dinamica evenimentelor și factorilor care stau la baza evoluției, încercând să realizăm o incursiune în evoluția acestei politici, insistând totodată pe instituțiile care au atribuții și competențe în creionarea cadrului juridic specific domeniului. Analiza astfel realizată ne-a condus cercetarea și spre aflarea obiectivelor pe termen mediu și lung ale politicii în domeniul transporturilor, dar și a competențelor pe care le are Uniunea în acest domeniu.

Uniunea Europeană are la bază un patrimoniu comun al societăților europene, prin valori, principii și reguli specifice acestor popoare, dezvoltate de-a lungul istoriei lor. În acest context trebuie menționat că, deși ne dorim crearea un spațiu politic comun al popoarelor europene, această construcție pornește totuși de la ideea de stat și deci nu poate să ignore sau să treacă dincolo de granițele acestui concept, fără a regla în mod corespunzător acest tip de relații.

Dezvoltarea treptată a politicilor comune lasă de înțeles că integrarea multinațională între state suverane este un proces care se găsește într-o continuă evoluție, fără un sfârșit bine determinat. Uniunea Europeană pentru buna gestionare a politicilor comune a creat un număr de instituții și agenții care au rolul de a aplica și supraveghea aplicarea acestora. Caracterul specific al Uniunii Europene vizează și exercitarea competențelor de către state referitoare la politicile europene. În acest registru menționăm că statele membre au transferat către UE o

serie de competențe¹⁴ exercitate în mod exclusiv de către aceasta, pentru anumite domenii, iar pentru altele competențele au fost păstrate la nivel național.

Astfel, statele își păstrează competențele normative de drept comun, iar atribuirea de competențe în folosul Uniunii este în principiu revocabilă. De aceea dreptul Uniunii Europene afirmă principiul conform căruia competențele naționale reprezintă regula, iar competența Uniunii reprezintă excepția. Cu toate acestea, transferul unei competențe statale la Uniune nu are drept efect lipsirea statelor de puterea de a interveni în materia la care se referă la o competență transferată.

Politicile comune au fost elaborate de instituțiile Uniunii, și au aplicabilitate pe teritoriul tuturor statelor membre, însă această noțiune nu a beneficiat de o calificare legală prin dispozițiile tratatelor comunitare, ea fiind interpretată de Curtea de Justiție ca având în vedere domeniul concret al speței în cadrul căreia s-a impus necesitatea calificării¹⁵.

Uniunea "coordonează politicile statelor membre" vizând să asigure atingerea competențelor care i-au fost transferate. Ceea ce ne interesează pe noi în cercetarea de față, implementarea politicii în domeniul transporturilor, vizează respectarea principiului subsidiarității, care are la bază două dimensiuni complementare ale subsidiarității : pe de o parte, nivelul și oportunitatea intervenției în acest domeniu, luând în considerare capacitățile de acțiune și obiectivele de atins și, pe de altă parte, modalitățile și intensitatea acțiunii .

În același timp nu trebuie uitat aportul adus de principiului proporționalității care se află în relație directă cu cel al subsidiarității, când vorbim de acest domeniu și de invocarea de către instituțiile europene a argumentului conform căruia rezultatul obținut la nivel european este net superior celui obținut la nivel național.

De asemenea cercetarea a fost direcționată și către identificarea demersurilor care au rol de a impulsi și dezvolta politica de transport,

¹⁴Dubouis Louis, Blumann Claude, „*Droit matériel de l'Union européenne*”, 6ème Edition, Edition Monchrestien, 2012, p.35

¹⁵Tudor Georgiana, Călin Dragoș, *Jurisprudența CJCE, volumul .I.*, București, 2006, Editura C.H.Beck, p.98

insistând în analiza importanței și a impactului pe care îl au rețelele de transport trans - europene pentru transportul rutier.

Capitolul trei este capitolul central al tezei, în care analiza se axează pe reglementările specifice transportului rutier. Capitolul a fost împărțit în cinci părți și anume:

1. Delimitări terminologice și conceptuale privind regimul juridic al transporturilor rutiere
2. Premisele creării cadrului juridic internațional în domeniul transporturilor rutiere
3. Principalele reglementări ce stau la baza cadrului juridic european privind transportul rutier
4. Cadrul juridic al Uniunii Europene privind politicile sectoriale aferente transportului rutier
5. Implementarea prevederilor specifice transportului rutier prevazute în politica U.E. privind transporturile

Analiza a început prin stabilirea delimitărilor terminologice și conceptuale prin definirea celor mai importanți termeni specifici transportului rutier¹⁶ și a conceptului de transport care este mai complex și presupune pe lângă transportul rutier și celelalte modalități și anume transport aerian, feroviar maritim sau fluvial. Premisele creării cadrului juridic internațional au fost date de creșterea importanței acestui sector pe fondul dezvoltării economice și a progresului tehnologic din ultimul secol și mai ales datorită globalizării în sensul că există o legătură directă și clară între creșterea economică și creșterea volumului de transport, fie ca ne referim la cel de mărfuri sau de persoane.

Totuși această creștere are și efecte negative, precum congestii, zgomot, poluare și accidente, toate acestea fiind generate în mare parte de creșterea mult prea rapidă a transportului de marfă și a unei politici necorespunzătoare. La nivel internațional a fost înființată Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere – IRU, care este un organ consultativ al Consiliului Economic și Social. La

¹⁶Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial nr. 625 din 2 septembrie 2011

nivel european de-a lungul timpului au fost adoptate o serie de convenții, acte, documente și acte juridice, fie că vorbim de regulamente, directive sau decizii, care pe parcursul evoluției instituționale europene au suferit la rândul lor transformări care să conducă la o politică comună și unitară.

Precursori și parteneră a politicii transporturilor, Carta albă a fost și este un reper în domeniu, dar și un element cheie în creionarea cadrului juridic actual și viitor. Analiza prevederilor din Cartă, specifice transportului rutier s-a făcut cronologic, insistând pe acele elemente care au avut un rol determinant în decursul timpului și care au prezentat însemnătate pentru acquis-ul european. Carta albă care face referire la transporturi este cea care stabilește liniile directoare, țintele de atins, revenind rolul instituțiilor ca prin alte acte emenate de către acestea, obiectivele urmărite să fie atinse. Drept urmare au fost elaborate mai multe asemenea documente în decursul ultimilor 30 de ani în funcție de schimbările și prioritățile Uniunii Europene. Prima Carta albă a Comisiei, făcea referire la evoluția politicii comune de transport, ea fiind publicată în decembrie 1992¹⁷. Cea de-a doua Carta albă denumită la fel de sugestiv „Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010 : momentul deciziilor” din anul 2001, a fost urmată, peste 10 ani, de o nouă Cartă albă, care a subliniat necesitatea administrării creșterii sectorului transporturilor prin o utilizare mai echilibrată a tuturor modurilor de transport¹⁸.

Tot în acest capitol au fost inventariate politicile sectoriale aferente transportului rutier, demersul insistând pe aspectele care vizează transportul rutier de mărfuri și cel de pasageri.

Astfel, cadrul juridic existent la nivelul Uniunii Europene, aferent acestor politici sectoriale, s-a dovedit a fi de multe ori unul vast, dar inefficient în parte, nu

¹⁷Aceasta promova deschiderea pieței transporturilor, dezvoltarea rețelei transeuropene, consolidarea securității și armonizarea socială. Totodată, această primă carte albă marca un punct de cotitură spre o abordare integrată și intermodală, bazată pe principiul „mobilității sustenabile”.

¹⁸„Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system“ („Harta către o zonă singulară europeană de transport – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”).

atât din perspectiva lacunelor legislative, ci mai degrabă din perspectiva aplicabilității diferite a acestuia în statele membre.

Analiza care a vizat politicile sectoriale de transport, a insistat pe obiectivele și probleme identificate la nivel comunitar pentru aplicarea lor, cadrul legislativ aferent precum și descrierea acestora.

Politicile sectoriale specifice transportului rutier, au drept obiect activitățile de transport de bunuri și pasageri din sectorul rutier. În acest sens, Uniunea a încercat să creeze și să uniformizeze condițiile cele mai bune, pentru furnizarea unor astfel de servicii, să promoveze un sistem eficient, viabil și unitar, să contribuie totodată la asigurarea unor condiții de concurență loială pentru toți operatorii de transport, ținând cont de reglementările europene referitoare la condițiile de muncă din aceste sectoare.

Politicile sectoriale ale transportului rutier se focalizează pe următoarele segmente: accesarea pe piața specifică acestui domeniu, reguli uniforme de concurență și cabotaj; norme de siguranță pentru călători și mărfuri; efectuarea de inspecții tehnice periodice la autovehicule; transportul de produse inflamabile și periculoase; armonizarea legislației privind finanțarea cheltuielilor specifice întreținerii și dezvoltării segmentelor de infrastructură, armonizarea standardelor tehnice referitoare la dimensiuni și greutate admise pe anumite porțiuni de drum, armonizarea condițiilor de muncă pentru șoferi și armonizarea administrativă.

Diversitatea actorilor, specificul statelor membre, fac din acest domeniu unul de impact pentru evoluția construcției europene, construcție care se clatină în ultimii ani, iar în aceste condiții oferirea de răspunsuri pentru gestionarea lor, adaptate la context și previziuni, este determinantă pentru acest domeniu.

În ceea ce privește transportul rutier de marfă, anul 1993, este teoretic anul deschiderii pieței comune a transportului rutier de mărfuri, anul în care transportatorii din fiecare stat membru, au putut transporta bunuri în spațiul european fără nici un fel de restricții. Până în acel moment, pentru a efectua activități de transport mărfuri, erau necesare o serie de autorizații speciale care erau

întocmite în baza acordurilor bilaterale, sau a unor așa numite cote comunitare, lucru care necesita foarte mult timp.

În prezent avem de-a face cu un drept specific operatorilor de transport și anume acela de a desfășura aceste activități în condițiile de calitate reglementate de Uniunea Europeană, condiții care sunt verificate de către instituțiile abilitate atunci când operatorul primește licența de transport în cadrul Uniunii.

În cadrul aceluiași capitol sunt prezentate pe larg o serie de concepte juridice precum atestatul de conducător auto european și licența europeană de transport.

Licența europeană de transport se poate elibera de orice stat al Uniunii, pentru orice operator care desfășoară activități de transport mărfuri, contra unui preț și în numele unei terțe persoane. Operatorul trebuie să fie localizat într-un stat membru, este autorizat, în conformitate cu legislația națională specifică statului membru și cu legislația europeană referitoare la ocupația de operator de transport. De asemenea, el trebuie să efectueze aceste activități de transport internațional rutier de mărfuri în interiorul teritoriului național și a spațiului Uniunii Europene.

Atestatul este emis de către un stat component al Uniunii, oricărui operator cu condiția deținerii unei licențe comunitare/europene și a angajării, în acel stat membru a unui conducător auto care nu este resortisant sau rezident pe o perioadă mai mare de timp. Eliberarea atestatului se află în competența autorităților statului membru, în funcție de activitatea operatorului de transport și la cererea titularului de licență comunitară/europeană, dar se acordă individual pentru fiecare conducător angajat de către operator.

Un aspect important al transportului de mărfuri îl reprezintă cabotajul, care presupune servicii de transportare a mărfurilor, servicii care sunt aduse la îndeplinire de transportatori nerezidenți, care se află într-o deplasare internațională, găsindu-se într-o țară gazdă și deoarece sunt liberi și fără încărcătură, aleg să efectueze un nou transport în statul respectiv fiind reglementat prin mai multe regulamente, rezoluții și hotărâri.

Cu privire la transportul rutier de pasageri cadrul juridic este dat de articolul 91 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene precum și de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, care face referire la normele comune la nivel european, privind accesul pe piața serviciilor de transport, cu autovehicule de tip autocar și/sau autobuz și Regulamentul (UE) nr.181/2011, care reflectă drepturile pe care le au pasagerii care călătoresc cu autobuzul și/sau autocarul.

La nivelul Uniunii Europene există o piață liberă în cazul serviciilor de transport fără a mai exista restricții care privesc naționalitatea transportatorului indiferent din care stat membru provine.

Totuși pentru a putea desfășura activități economice, adică transport internațional de persoane, operatorii sunt obligați să aibă licență comunitară, care trebuie să fie în posesia lor în copie, în fiecare vehicul al operatorului de transport, această licență fiind eliberată de autoritățile competente ale fiecărui stat membru. Pasagerii care folosesc servicii de transport rutier au o serie de drepturi în caz de anulare sau întârziere a curselor, chiar dacă jurisprudența nu este așa bogată ca în cazul pasagerilor curselor aeriene.

Însă aceste drepturi se aplică în totalitate doar dacă sunt îndeplinite anumite condiții: îmbarcarea sau debarcarea trebuie să aibă loc pe teritoriul unui stat membru, iar cursa trebuie să parcurgă minim 250 de kilometri.

Un aspect specific transportului internațional de persoane îl reprezintă Acordul Interbus care se referă la serviciile de transport ocazional de călători, cu autovehicule de tip autocar și/sau autobuz și a fost creat pentru a facilita dezvoltarea turismului la nivel european și implicit organizarea și operarea acestui tip de transport într-un mod unitar. Ca urmare autobuzele și autocarele folosite pentru aceste servicii internaționale conform acordului trebuie să respecte o serie de măsuri și standarde tehnice, iar serviciile de transport sunt scutite de o nouă autorizație pe teritoriul altei țări, în afara de autorizația din statul unde operatorul de transport își are sediul, inclusiv operațiunile de tranzit asociate acestui tip de serviciu ocazional.

Capitolul trei se încheie cu restrângerea ariei de analiză, cercetarea concentrându-se pe măsurile luate în vederea implementării prevederilor specifice transportului rutier. În acest sens mai multe instituții europene au un rol semnificativ pentru menținerea și dezvoltarea acestui sector al spațiului comunitar începând cu Parlamentul European, care este factorul principal de decizie dintre instituțiile Uniunii, Comisia Europeană și celelalte instituții și organizații care au anumite competențe în ceea ce privește sectorul transporturilor rutiere.

La nivelul Uniunii Europene au fost create zece coridoare, în scopul interconectării statelor europene și pentru a facilita transportul de marfă sau de persoane cât mai eficient, într-un timp cât mai scurt și nu în ultimul rând cu respectarea tuturor măsurilor de siguranță. Pentru armonizarea legislației și a taxelor din acest sector la nivel comunitar se încearcă implementarea unui sistem unic de taxare prin aplicarea în primul rând a prevederilor referitoare la taxarea vehiculelor grele de marfă: Directiva „Eurovigneta”.

După cum am menționat anterior creșterea numărului de vehicule are și unele efecte negative precum aglomerație, ambuteiaje, poluarea mediului înconjurător, fapt ce a determinat Uniunea și statele membre să adopte o serie de măsuri care să ducă la reducerea acestor efecte inclusiv prin sprijinirea achiziționării vehiculelor care nu folosesc combustibili fosili, în special a celor electrice, care teoretic trebuie să reprezinte viitorul.

Tot în acest capitol, cercetarea se oprește asupra unui studiu de caz foarte actual și complex, atât în plan internațional și european cât și pe plan național. Uberul este exemplul perfect de speculare a lacunelor legislative existente într-o entitate cu mai mulți parteneri, care solicită unitate și uniformizare a cadrului juridic. Analiza reliefează incapacitatea de stopare a unui ”produs” recent apărut pe piață, care creează neliniște și îngrijorare atât pentru cei din domeniu cât și pentru cei implicați cu atribuții în identificarea și soluționarea unor astfel de situații.

În capitolul patru se prezintă detaliat instrumentele juridice și strategiile specifice transportului rutier din legislația națională, insistând pe domeniul de aplicare, principiile și garanțiile procedurale specifice domeniului.

Capitolul a fost împărțit în trei părți și anume:

1. Premisele implementării legislației europene specifice transportului rutier în România
2. Implementarea politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor în România
3. Efectele implementării politicii U.E. în domeniul transporturilor rutiere asupra României

În acest capitol, care reprezintă ultima parte a lucrării propriu-zise, am încercat să analizăm care sunt efectele implementării politicii U.E. în domeniul transporturilor rutiere asupra României și mai mult de atât am încercat să vedem și să cunoaștem care este situația actuală a infrastructurii rutiere, a cadrului juridic, a strategiei naționale și a obiectivelor acesteia și, nu în ultimul rând, care sunt probleme identificate la nivel național.

Evoluția cadrului național este prezentată în două mari etape, până la aderarea României la Uniunea Europeană și după aderarea României. România ca stat membru trebuie să aplice în legislația națională regulamentele, deciziile și hotărârile adoptate la nivel comunitar, mai mult de atât pe teritoriul nostru se intersectează magistrale internaționale de transport care leagă atât estul de vestul Europei, precum și sudul de nordul Europei, fiind străbătut de trei dintre coridoare. Drept urmare pentru a îndeplini obiectivele asumate la aderarea în Uniunea Europeană, România trebuie să participe la interconectarea și dezvoltarea rețelelor europene de transport.

Enunțând obiectivele cuprinse în Strategia națională de transport sau cele din Strategia națională de siguranță rutieră, am exemplificat și insistat pe nevoia și cerința din partea Uniunii de a implementa cât mai corect a prevederilor politicii de transport și a celorlalte regulamente și directive emise de instituțiile europene.

Momentan avem probleme atât de ordin legislativ, cât mai ales de infrastructură. Unul dintre cele mai importante documente este Strategia națională pentru transport, care este un document programatic al Ministerului Transporturilor, emis la cererea Comisiei Europene, are rolul de a stabili liniile

directoare în ceea ce privește problematica transporturilor în România. Strategia este un document cadru, care ține cont de prevederile europene în domeniu, dar care vine să particularizeze problemele naționale în domeniul transporturilor.

Strategia națională de transport trebuie să se încadreze în liniile directoare date de politica de transport a Uniunii Europene și celelalte acte normative care gestionează acest domeniu. Strategia națională de dezvoltare a sectorului transporturilor urmărește transformarea României într-un important nod la intersecția principalelor rute care fac legătura între sud și nord sau între estul și vestul Europei, chiar și cu țările asiatice prin modernizarea rețelei de drumuri pe întreg teritoriul țării și prin eliminarea sau înlocuirea acelor segmente de infrastructură, care sunt ineficiente din punct de vedere economic.

În acest sens se impune dezvoltarea transportului intermodal care va cuprinde în viitor, tot ce înseamnă transportul din prezent prin conectivitate și interoperabilitate, ținând cont însă de protecția mediului și de asigurarea unui nivel ridicat de protecție și securitate pentru cetățeni.

Obiectivele Strategiei naționale de transport sunt împărțite în două categorii principale, și anume: obiective generale și obiective specifice.

Obiectivul general îl reprezintă dezvoltarea constantă a sistemului național de transport, care trebuie să fie în măsură să ofere o infrastructură durabilă, cât și servicii de transport moderne prin creșterea economiei și asigurarea unei mai bune calități a vieții.

Obiectivele specifice urmăresc creșterea calității serviciilor, a condițiilor de siguranță, a competitivității mai ales prin modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport.

Îndeplinirea acestor obiective, precum și implementarea unor direcții de acțiune în scopul obținerii unui transport durabil, presupune o strategie bine pusă la punct care să fie în concordanță cu nevoile și cerințele tuturor celor implicați. Astfel, direcțiile de acțiune sunt implementate în trei etape, etape prin care legislația națională este completată și armonizată cu norme comunitare, în concordanță cu principiile dezvoltării durabile.

Un alt document reprezentativ analizat pe parcursul acestui capitol este Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020. Siguranța cetățenilor, inclusiv cea rutieră, reprezintă un aspect primordial în sarcina oricărei autorități europene sau guvern care dispun de mijloacele necesare pentru crearea unui climat de siguranță.

Strategia Națională de Siguranță Rutieră are ca priorități: îmbunătățirea legislației în sectorul transportului rutier, creșterea nivelului de siguranță și mai ales reducerea numărului de victime rezultate în urma accidentelor de circulație, priorități care sunt în concordanță cu obiectivele autorităților centrale și comunitare.

Obiectivul primordial al Strategiei Naționale este acela ca până în anul 2020 numărul deceselor rezultate în urma evenimentelor rutiere să fie redus la jumătate. Mai mult de atât se urmărește ca traficul rutier de la noi din țară să ajungă unul sigur atât pentru proprii cetățeni, cât și pentru eventualii turiști sau investitori străini.

Trebuie să fim obiectivi și să înțelegem că acest deziderat v-a putea fi atins progresiv după o anumită perioadă de timp astfel încât să ajungem cât mai aproape de țările europene în ceea ce privește nivelul siguranței rutiere. Chiar dacă numărul accidentelor rutiere a mai scăzut este greu de crezut că obiectivul va fi atins până în anul 2020, în condițiile actuale, adică în lipsa unei infrastructuri adecvate, a legislației permissive, a educației rutiere insuficiente precum și a unui parc auto destul de învechit.

Pentru a înțelege cât mai bine implicațiile transportului rutier asupra drumurilor publice la nivel național, pe lângă toate aspectele analizate trebuie să identificăm indicatorii de performanță și de risc ai siguranței rutiere.

Acești indicatori sunt niște instrumente de evaluare a condițiilor de siguranță ale traficului rutier și se referă la acele măsuri operaționale ale sistemului de trafic rutier. Astfel de indicatori pot oferi o imagine mai completă a nivelului siguranței transportului și pot indica apariția unor noi probleme într-un stadiu incipient, înainte ca aceste probleme să apară sub formă de accidente. Printre

indicatorii de performanță ai siguranței rutiere sunt cei care se referă la caracteristicile comportamentale, cum ar fi: viteza, consumul băuturilor alcoolice la volan, precum și utilizarea centurilor de siguranță.

Identificarea și analiza acestor indicatori permite o activitate obligatorie, care trebuie realizată cu maximă atenție deoarece în urma rapoartelor și studiilor, vor putea fi identificate mai ușor cauzele și motivele care duc la numărul mare de accidente și implicit decese pe drumurile naționale, dar vor sta și la baza demersurilor ulterioare.

Mai mult de atât infrastructura rutieră a României, este în mare parte cea de dinainte de 1989, aceasta fiind de multe ori la un nivel deplorabil, suntem depășiți din punct de vedere al calității drumurilor chiar și de țări care nu sunt membre ale Uniunii.

Analiza din acest capitol s-a oprit și asupra efectelor implementării unor politici naționale, cum ar fi cea de mobilitate urbană care în concordanță cu politicile unionale creează plus valoare pentru economia statului român.

Politica de mobilitate urbană funcționează în alte țări și orașe ale Uniunii Europene, mai ales în cazul țărilor nordice, și impune o muncă în echipă între autoritățile centrale sau locale și cetățeni. În primul rând autoritățile trebuie să asigure cadrul legislativ și implementarea proiectelor prin utilizarea fondurilor europene pentru creșterea mobilității orașelor în toate domeniile, vorbim aici de la proiectele de infrastructură, vehicule ecologice, piste de bicicliști, până la cursuri de educație civică pentru cetățeni.

Capitolul final, intitulat *Concluzii, contribuții personale și propuneri* își propune sintetizarea cercetării și prezentarea unor propuneri, care au rolul de a corecta eventualele necorelări legislative.

Obiectivul principal al demersului nostru științific a fost prezentarea aspectelor teoretice și practice specifice transporturilor rutiere existente la nivelul Uniunii Europene, lucru care a dus la realizarea unei analize complexe a problematicii specifice domeniului transporturilor în general și a transporturilor rutiere în special, atât în plan european cât și național.

Acest lucru s-a putut realiza prin analiza în sinteză a documentelor Uniunii Europene referitoare la aceste aspecte, a actelor normative naționale care pun în aplicare prevederile europene, dar și prin prezentarea jurisprudenței specifice domeniului.

Uniunea Europeană are o structură bine determinată și complet funcțională, structură care nu s-a realizat ușor, fiind influențată de factori interni, reprezentați de interesele și influențele statelor membre, cât mai ales de factori externi. De aceea în decursul evoluției construcției europene am fost martorii unei dezvoltări treptate a politicilor comune, fapt ce ne conduce la concluzia că integrarea multinațională între state suverane este un proces care se găsește într-o continuă evoluție, fără un sfârșit bine determinat.

Evoluția Uniunii și nevoia de a ține pasul cu schimbările existente în viața cotidiană a demonstrat clar necesitatea coordonării politicilor economice ale statelor membre și riscurile neexercitării acestor politici.

Prezentarea detaliată în lucrarea de față a politicii de transport a Uniunii Europene și a legăturilor dintre aceasta și actele normative naționale specifice domeniului demonstrează încă o dată că există coerență și echilibru între competențele comunitare și competențele statelor membre, însă, cu toate acestea, asistăm la o permanentă negociere și presiuni între grupuri de interese, între statele membre și comunitate, cu rezultate neprevăzute.

Aceste diferențe se văd cel mai bine în condițiile extinderii spațiului european, deoarece avem de-a face cu niveluri de dezvoltare diferite între statele membre, lucru prezentat de altfel și în analiza specifică României în domeniul transportului rutier. Politicile europene sunt aduse la îndeplinire și prin intermediul negocierilor ce au loc între diferite grupuri de state membre, prin intermediul sprijinului politicilor naționale, lucru ce a generat și o întărire a politicii de coeziune.

Uniunea asigură o politică unitară tuturor statelor membre, dar face ca implementarea acesteia să fie particularizată după specificul fiecărui stat, avându-

se în vedere obiectivele și prioritățile acestora, încercând totodată soluționarea acestora complet și eficient.

Referitor la politica de transport, aceasta, la fel ca multe altele, se află într-un proces de reformă și tranziție, priorizat pe adaptarea măsurilor de sprijin pentru state, în funcție de discrepanțele existente între ele. Statele membre sunt conștiente că rezultatele acestei politici nu vor fi vizibile peste noapte, iar atingerea rezultatelor se bazează pe reformele reale ale societății și pe sistemele implementate în cadrul juridic național, dar și pe înușirea unui sistem de valori de către generațiile prezente și viitoare, care sunt și vor fi crescute sub alte norme, lucru ce însă necesită timp și un proces gradual de implementare, dar care în final va conduce la rezultatele așteptate.

Transportul rutier ocupă unul dintre primele locuri în activitatea de transportare a mărfurilor și pasagerilor în Uniunea Europeană, estimându-se volumul total al bunurilor transportate la peste 408 mln. tone, iar previziunile pentru perioada 2020-2025 estimează că această cifră va crește până la 850 de milioane de tone din volumul de bunuri transportate.

Sistemul de transport rutier este sistemul care poate contribui la atingerea obiectivelor dezvoltării durabile, prin stabilirea unor prețuri care să reflecte efectiv costurile reale specifice diferitelor activități și tipuri de transport și care să poată asigura condițiile de competitivitate față de celelalte modalități de transport.

Într-o societate dominată de competiție și concurență, pentru a fi eficient și competitiv, transportul trebuie să fie intermodal, iar un astfel de transport necesită volum și frecvență, dar și o reglementare eficientă. Lipsa unui astfel de sistem de transport sau a unei strategii ce vizează dezvoltarea transportului intermodal va duce la o reducere a competitivității statului membru în mod semnificativ, atât în cadrul unional european, cât și în plan geopolitic.

De aceea, pentru a avea un sistem de transport rutier viabil și interconectat, Uniunea Europeană este nevoită să suplimenteze sprijinul acordat în acest domeniu pentru statele ce nu beneficiază de o infrastructură bine dezvoltată, printr-o serie

de fonduri structurale destinate acestui segment din politica referitoare la transporturi.

Fiind un element indispensabil al sistemului logistic al oricărei țări din Uniunea Europeană, aplicarea politicii de transport, în general, și în România, în special, se bazează pe evaluarea credibilă a pieței și a potențialului pe care îl are traficul de marfă. Acest lucru se poate realiza prin contactul direct dintre actorii acestui segment al politicii de transport, pe de o parte, transportatorii, iar pe partea cealaltă, sectorul public, reprezentat aici de instituțiile statului cu atribuții în domeniu, care creează strategiile de planificare la nivel național și european.

Cercetarea de față a identificat necesitatea dezvoltării centrelor intermodale care se află în vecinătatea parcurilor logistice, dar și a celor care se regăsesc pe lângă platformele industriale, centre ce ar putea genera efecte pozitive în plan economic regional și local. Dezvoltarea acestor centre ar avea efecte multiple, precum reducerea costurilor generate de activitățile de transport și de activitățile logistice ale operatorilor economici sau reducerea impactului pe care îl au transporturile asupra mediului.

Gestionarea fluxului de transport rutier servește drept fundament al eficienței realizării activității de transport auto și produce efecte nu doar asupra acestui domeniu, ci și asupra întregii economii, fiind atât generatoare de produs finit, cât și de locuri de muncă.

Conținutul actelor normative adoptate recent și practicile europene în domeniu sunt într-o continuă schimbare, unele state fiind nemulțumite de uniformizarea europeană a activității de transport, deoarece creează o competiție mai acerbă, nu doar între transportatorii naționali, ci și între aceștia și cei din celelalte state membre.

Armonizarea intereselor infrastructurale ale statelor Uniunii pentru implementarea standardelor europene este o condiție și, în paralel, o ”provocare”, deși condițiile actuale de punere în aplicare sunt tot mai dificile. Aici totuși statele mai ”vechi” în construcția europeană beneficiază de un avantaj, deoarece în cazul lor proiectele ample de dezvoltare a infrastructurii au început mai demult.

Suntem de părere că una dintre premisele pentru a avea o economie în plină dezvoltare și cu o eficiență crescută o constituie existența, extinderea și întreținerea unei infrastructuri bine proiectate, aceasta contribuind și la stabilitatea macroeconomică a statului în cauză, în mod direct sau prin influența unor alți factori. Facilitarea conexiunilor între România și restul Europei poate fi una dintre principalele modalități de dezvoltare economică, lucru resimțit pe deplin de țara noastră, și este un deziderat care trebuie implementat cât mai urgent.

Considerăm că activitățile de transport rutier au un impact direct asupra mediului înconjurător, fapt ce a determinat luarea unor măsuri din partea instituțiilor europene, actele normative emise de către acestea impunând măsuri ferme pentru statele membre. Toate aceste măsuri sunt generate de consensul referitor la tendința actuală de dezvoltare a activităților de transport, care are repercusiuni dramatice și directe asupra climei.

Transportul intermodal reprezintă o soluție viabilă pentru a minimiza emisiile de dioxid, fiind astfel un factor pozitiv din punct de vedere al protecției mediului înconjurător. Uniunea sprijină acțiunile din domeniul transportului rutier ce au drept efect scăderea efectelor asupra mediului, iar acolo unde fondurile alocate la nivel național sunt minime se are în vedere creșterea fondurilor europene sau se sprijină o serie de soluții alternative, cum ar fi parteneriatul public-privat.

Impactul asupra mediului este unul dintre elementele cheie ale domeniului ce asigură un transport rutier durabil. Toate acestea vor influența într-o perspectivă reală de timp creșterea economică, dar și coeziunea socială și, de asemenea, vor putea duce la reducerea sau eliminarea congestiei din trafic și a poluării.

Măsurile propuse spre implementare statelor membre au drept scop separarea creșterii economice de deteriorarea calității mediului înconjurător, în ceea ce privește transportul rutier, acestea având la bază principii precum “poluatorul plătește”, principiu care este fundamental atunci când vorbim de legislația specifică transportului rutier.

După cum am arătat în lucrarea de față, dezvoltarea sistemului intermodal de transport este considerată o alternativă rezonabilă și viabilă pentru promovarea

noilor tehnologii și concepte, lucru care duce în final la optimizarea tuturor activităților de transport de suprafață.

Printre noile tehnologii promovate, regăsim sistemele de propulsie cu eficiență sporită, ce au la bază combustibili alternativi sau reciclabili, sau sistemele de propulsie ce au o cotă de emisie poluantă „zero”. Domeniul transportului rutier este unul inovativ și se bazează și pe strategiile și tehnologiile care au drept scop creșterea siguranței în acest domeniu, acestea promovând concepte și sisteme tehnice și computerizate pentru interfața om-mașină, dar și pentru interfața vehicul-infrastructură, integrate la o scară cât mai largă și accesibile pe toate tipurile de autovehicule.

Toate aceste măsuri sunt introduse pentru diminuarea deteriorărilor climatice și prioritizarea strategiilor care au un impact maxim în acest sens, fiind susținute atât în plan regional prin fonduri europene, dar ele fac parte și din proiectul global de protecție a mediului susținut de Banca Mondială.

Deziderat și al Strategiei Europa 2020, reducerea emisiilor din transportul rutier poate fi îndeplinită doar dacă se va opera transferul unei părți a transportului de marfă dinspre sectorul rutier către cel feroviar și naval, transfer ce poate fi stimulat prin intermediul unor programe naționale de conversie.

În lucrarea de față am analizat codificarea în materia transporturilor rutiere specifică României, care ar trebui să fie o reflecție unitară raportată la principii și regulile clar definite de normele europene, dar și în strânsă corelație cu instrumentele juridice internaționale în materie.

România se găsește față în față cu o nouă realitate, în care dezvoltarea nu se reușește numai prin asigurarea fondurilor necesare, fiind nevoie totodată de o structură serioasă care să stabilească, să proiecteze și să planifice intervențiile, precum și de o structură de control și de evaluare a aplicării programelor. Domeniul care trebuie să aibă prioritate la împărțirea bugetului este infrastructura, în sensul dezvoltării rețelelor de drumuri, porturilor, dezvoltării urbane.

Măsurile propuse în plan european, precum cele din Strategia EUROPA 2020, globalizarea și extinderea UE au creat noi provocări pentru transportul

european. Lipsa unor astfel de măsuri va avea drept efect agravarea și subminarea, din ce în ce mai mult, a competitivității în plan european.

De aceea ne exprimăm opinia că se impune o mai corectă și justă reglementare normativă a prevederilor specifice transporturilor rutiere, în sensul ca acestea să cuprindă dispoziții clare, precise, în concordanță cu normele europene, specificarea făcându-se în funcție de: principiile generale, obligațiile generale, definirea conceptelor, dar și a termenilor utilizați de legiuitor, care nu de puține ori capătă alte sensuri față de cele reglementate de acquis-ul european.

În acest sens, considerăm că o serie din actualele prevederi legale ar fi oportun și chiar obligatoriu să sufere modificări în vederea corelării lor cu legislația existentă în plan european. Analiza de față a plecat de la prezentarea cadrului internațional și european specific transporturilor rutiere și a continuat cu descrierea celui intern, arătând totodată faptul că acesta din urmă se încadrează în tratatele și convențiile internaționale.

În cuprinsul tezei, am prezentat și modalități de armonizare a legislației interne cu conceptele, categoriile, normele în materie existente în alte state europene, statului român revenindu-i obligația de a transpune în legislația internă directivele Uniunii Europene. Una dintre aceste modalități este Strategia națională pentru siguranță rutieră care încearcă transpunerea unor principii și reguli generale din cadrul european pentru realizarea scopului ce și-l propune, și anume preîntâmpinarea evenimentelor rutiere.

Totuși o serie de acte normative menționate în lucrare prezintă anomalii din perspectiva armonizării cu legislația europeană, deși acestea fac trimitere la principiile de bază ale dreptului european.

Deși membră în familia europeană și în proiectele propuse de Uniunea Europeană, România are parte de un sistem de transport ce poate fi caracterizat ca fiind segmentat și neintegrat, deoarece fiecare mod de transport încearcă să exploateze propriile avantaje raportându-se la costuri, fiabilitate, servicii și condiții de siguranță, dând impresia de multe ori că aceste segmente se află în competiție, lucru ce poate duce la inexistența unui sistem de transport integrat viabil.

Această competiție este inegală și amplificată și de lipsa de transparență între sectoarele de transport referitor la impactul pe care îl are fiecare activitate asupra poluării mediului, poluării fonice, congestiei traficului și, nu în ultimul rând, asupra numărului de victime din accidente. Măsurile viitoare ar trebui să vizeze și costurile externe ce până acum nu au fost luate în considerare, lucru ce ar avantaja transportul rutier.

Insistând pe actele normative prezentate, observăm că acestea includ dispoziții care sunt incidente pieței serviciilor de transport și nu numai, dar o serie dintre acestea nu sunt suficient conturate și adaptate la realitățile economice actuale, unele neținând pasul cu dinamica evoluției societății și a economiei europene.

Lucrarea de față analizează și arată că sprijinirea politicilor naționale prin asistența structurală se bazează pe următoarele principii-cheie: subsidiaritate, adiționalitate, principiul programării și parteneriatul. Coordonarea ansamblului politicilor economice în cadrul Uniunii se bazează pe o piață comună a produselor și serviciilor, dar în același timp este necesară pentru buna funcționare a pieței unice. Acestea au un rol deosebit de important în sprijinul acordat politicilor naționale, mai ales în statele membre cu diferențe mari în nivelul de dezvoltare raportat la media UE. Luând în considerare marile inegalități care există în cadrul UE, este clară nevoia de o politică activă de coeziune, bazată pe un buget comunitar mai mare și mai distributiv.

5.1. CONTRIBUȚII PERSONALE ȘI PROPUNERI

În secțiunea destinată contribuțiilor personale am considerat necesară sublinierea anumitor aspecte, rezultate în urma aplicării metodelor de cercetare, care pot fi rezumate astfel: am reușit să surprindem locul, rolul și importanța activităților de transport în cadrul economic curent existent la nivel internațional, european și național; am prezentat competența Uniunii în cazul activităților de transport rutier, făcând totodată și o incursiune în evoluția politicii de transport a

Uniunii Europene; am reușit delimitarea noțiunilor, conceptelor și principiilor specifice transportului rutier; am analizat cadrul juridic european, insistând pe rolul jucat de Carta Albă în evoluția problematicii legate de activitatea de transport rutier; am analizat în detaliu politicile sectoriale aferente sectorului rutier, insistând pe cadrul juridic specific fiecărui sector și pe lacunele constatate; am detaliat măsurile pe care și le propune Uniunea a le implementa pe termen mediu și lung. În plan național contribuția personală a vizat prezentarea și analiza cadrului juridic incident transporturilor rutiere, insistând pe o serie de documente cadru care au rolul de a coordona implementarea normelor europene în cele naționale; am constatat în urma unei analize aprofundate care sunt lacunele legislative interne și neconcordanțele sau interpretările diferite față de normele europene, făcând totodată propuneri de modificare a acestora.

Teza de față demonstrează că, fără un cadru juridic unitar, la nivel european, și fără investiții în infrastructură, viitorul transporturilor rutiere este unul incert și incoerent. De aceea am susținut dezideratul național care prevede dezvoltarea infrastructurii rutiere prin construirea de autostrăzi, deziderat ce poate fi considerat un pilon esențial al creșterii economice a fiecărui stat, iar construirea acestor rețele, care să lege diferite regiuni și diferite tipuri de activități este o cerință fundamentală.

Tot în categoria contribuției personale putem adăuga și următoarele rezultate ale raționamentelor prezentate în conținutul tezei: analiza și detalierea cadrul juridic specific politicii de transport a UE, lucru ce a necesitat parcurgerea a numeroase articole și studii care fac referire la acest domeniu și care au rolul de a prezenta impactul unui cadru juridic unitar către toate domeniile de activitate și asupra unei economii care își revine după o perioadă de recesiune; creionarea și urmărirea firului evolutiv referitor la actele normative europene și naționale care duce la stabilirea unei coerențe a nevoii de schimbare a unor norme juridice; analiza comparativă a cadrelor normative specifice domeniului; identificarea unor noi măsuri care au drept scop corijarea direcțiilor problemă și implementarea acestora în mod unitar în tot spațiul european; semnalarea autorităților naționale cu

atribuții în domeniul transportului rutier a deficiențelor normative constatate și a măsurilor care pot fi luate.

Ca urmare a analizei amănunțite și complexe a cadrului juridic specific activităților de transport rutier, a doctrinei și practicii judiciare și în scopul accelerării procesului de convergență și de adaptare la realitățile economico-sociale actuale, suntem în măsură să formulăm următoarele concluzii și recomandări :

După părerea noastră, infrastructura și investițiile joacă un rol foarte important în evoluția domeniului transportului rutier, însă acestea trebuie însoțite și susținute, atât financiar cât și logistic.

Ca și o concluzie a cercetărilor efectuate este clar că pentru optimizarea și aducerea la zi a cadrului juridic și a infrastructurii aferente proceselor de transport, se dorește adoptarea unor măsuri și acțiuni într-un plan unitar, toate acestea în concordanță cu direcțiile similare ale Uniunii Europene. Necesitatea investițiilor în acest segment al activității de transport este evidentă și pe parcursul lucrării am arătat posibilul impact pe care îl poate avea acest lucru asupra dezvoltării societății incidente și a statelor membre în general.

Soluția constă în conceperea și implementarea unor Planuri de dezvoltare specifice transportului rutier pentru perioada imediat următoare, dar și pentru un termen mai lung, planuri care trebuie să fie în concordanță cu direcțiile și strategiile socio-economice, dar cu toate acestea să țină cont și de o creșterea economică și efectele asupra mediului înconjurător.

Simpla elaborare a unor astfel de planuri nu este suficientă, exemplul românesc fiind unul concret în acest sens, țara noastră fiind campioană la studii de fezabilitate și planuri de dezvoltare nepuse în aplicare în domeniul transportului rutier.

Cadrul juridic existent trebuie completat cu o serie de norme și proceduri pentru a spori siguranța și securitatea serviciilor de transport, norme care se fundamentează pe studii și analize rezultate prin metode moderne de diminuare a riscurilor.

Toate aceste măsuri ar trebui să acopere și riscul apariției unor elemente ce pot perturba desfășurarea activităților de transport în bune condiții, iar aici un rol cheie considerăm că l-ar juca introducerea noilor tehnologii în toate sectoarele transportului rutier, mai ales în comunicațiile transfrontaliere și intermodale ce vizează acțiunile de transport.

Cadrul normativ trebuie completat și armonizat cu noutățile survenite în plan național, european sau internațional, transportul european fiind parte componentă a transportului internațional.

În strânsă legătură cu cele enunțate mai sus vine și următoarea propunere referitoare la modificarea Directivei 2006/22/CE privind cerințele de executare și stabilire a normelor specifice pentru punerea în aplicare a Directivei 96/71/CE și a Directivei 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transporturilor rutiere, în sensul calculării perioadelor de ședere și a timpului petrecut la volan de către aceștia. În acest sens o propunere ar putea fi reprezentată de introducerea următoarei formulări: ”În vederea calculării perioadelor de detașare, trebuie avute în vedere următoarele: perioada de muncă zilnică mai mică de șase ore petrecută pe teritoriul unui stat membru este considerată ca fiind o jumătate de zi, iar mai mult de șase ore este considerată o zi întreagă de lucru, luându-se în calcul pauzele și perioadele de odihnă, precum și perioadele de disponibilitate petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă.”

În ceea ce privește siguranța pe arterele rutiere considerăm că ar fi oportună introducerea în același act normativ a următoarei formulări: ”Controalele asupra mijloacelor de transport se planifică la sediu, în lumina experienței anterioare în ceea ce privește diferite tipuri de transport și întreprinderi. Prin excepție, acestea se efectuează pe căile rutiere, dacă sunt constatate grave încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.”

Coroborat cu aceste propuneri adăugăm și necesitatea ”statele membre au obligația de a asigura schimbul de informații cu celelalte state cu privire la aplicarea dispozițiilor naționale care transpun din Directiva 2002/15/CE și de a

informa statele aflate pe traseul de destinație de existența unor astfel de încălcări din partea transportatorilor."

O altă propunere pe care o putem face în urma analizei temei de doctorat este suplimentarea finanțării alocate pentru dezvoltarea infrastructurilor de transport și promovarea implementării sistemelor inteligente, intermodale de transport. Toate acestea se pot realiza și în lipsa unor fonduri bugetare naționale, sursele de finanțare putând fi europene sau prin parteneriate, dar și aici ne lovim de anumite lacune legislative ce împiedică realizarea acestor proiecte.

În acest sens, apreciem că nu este posibilă atingerea la nivel național a obiectivelor strategice fără un cadru juridic care să susțină activitățile specifice transportului rutier, cadru ce prevede o transpunere a normativelor europene în mod unitar. În cuprinsul tezei am încercat analiza aspectelor legislative incluse în politicile și strategiile specifice transportului rutier și am încercat să subliniez care ar fi măsurile ce trebuie implementate pentru creșterea calității transportului rutier. În conținutul tezei de doctorat, am urmărit ca, după analiza efectuată în fiecare capitol, să fie posibilă extragerea unor concluzii, bazate pe cercetarea efectuată și contribuțiile personale, concluzii care consider că au condus la atingerea obiectivului principal al cercetării.

În plan european considerăm că ar fi necesară schimbarea opticii de extindere a infrastructurii rutiere, de la o dezvoltare concentrată pe două niveluri, țară și regiune, la una care să vizeze zone de dezvoltare, în ideea ca statele mai noi cu o infrastructură mai puțin dezvoltată să beneficieze de programe suplimentare de finanțare, toate acestea în concordanță cu politica de coeziune a Uniunii Europene. Propunerea noastră vizează zone și nu neapărat state membre ale Uniunii Europene.

Considerăm că propunerea unor astfel de măsuri de îmbunătățire poate contribui la creșterea și dezvoltarea infrastructurii rutiere și nu numai. În ceea ce privește politica specifică domeniului analizat, implementarea ei în România trebuie țină pasul cu cerințele aflate într-o continuă dinamică. Rolul politicii

europene este de a aduce un plus valoare statului și cetățenilor acestuia, ea contribuind astfel alături de celelalte măsuri la realizarea obiectivelor Uniunii.

Toate aceste propuneri vin către autoritățile îndrituite la nivel național și european, autorități care au obligația morală și politică să adopte măsuri și acțiuni pentru a soluționa această problemă ce privește însăși evoluția socială și politică a construcției europene. Este cert că vorbim de o serie de măsuri pe termen mediu și lung, care să anticipeze anumite aspecte de dinamică, atât în plan național cât și european.

O altă propunere care se desprinde ca rezultat al cercetării este uniformizarea la nivel european a unor prevederi legislative ce vizează acest domeniu, fie că vorbim aici de aspecte tehnice, fiscale sau vamale, precum neconcordanța prevederilor legislative între statele membre în ceea ce privește taxarea pe anumite sectoare rutiere, normele privind siguranța rutieră sau formalitățile necesare înmatriculării pentru companiile de transport.

După cum am arătat pe parcursul lucrării avem de-a face cu o serie de interpretări diferite a prevederilor europene, fapt ce duce uneori fie la discriminarea, fie favorizarea anumitor transportatori sau state membre. Exemplul în acest sens este chiar țara noastră care nu și-a implementat în legislația națională normele europene privind standardelor comune pentru controlul tehnic după producerea de accidente grave, lucru care duce la o incertitudine atât în plan legislativ, cât și în practică.

În acest sens susținem modificarea normelor specifice detașării la transporturile rutiere internaționale, cu exceptarea tranzitului și a transportului bilateral, definit extrem de restrictiv, în următoarea variantă ”în drumul spre țara de destinație și în drumul de întoarcere, se permite o activitate suplimentară de încărcare/descărcare în ambele direcții, fără a se încadra în regimul de detașare, sau zero la plecare și până la două (operațiuni) în drumul de întoarcere. Pentru toate

celelalte tipuri de operațiuni, inclusiv pentru cabotaj, regimul de detașare integrală se aplică începând cu prima zi a operațiunii”¹⁹.

O altă propunere tot din sfera aspectelor tehnice care trebuie uniformizate se referă la restricționarea cabotajului, lucru ce reprezintă o abatere gravă a UE de la liberalizarea acestei piețe. În acest sens s-ar putea propune retragerea prevederii ”existența unei perioade de răcire (cooling-off) de cinci zile înainte ca alte operațiuni de cabotaj să poată fi efectuate în aceeași țară cu același autovehicul”.

Coroborat cu această prevedere susținem și îndepărtarea prevederilor ”efectuarea unei perioade de repaus săptămânal normal în cabina autovehiculului, în vederea creșterii siguranței traficului pe arterele europene,, și ”întoarcerea acasă a șoferilor cel puțin o dată la patru săptămâni sau, în cazul în care șoferul alege să ia două repausuri săptămânale reduse, după trei săptămâni pe drum”, deoarece acestea nu sunt efectiv posibile date fiind realitățile privind locurile de parcare din statele europene, iar cea de-a doua ar fi discriminatorie pentru transportatorii din statele care sunt la granițele exterioare ale Uniunii, ce ar trebui să facă un drum în plus către țara de reședință, lucru care ar contraveni normelor legate de protejarea mediului înconjurător.

În analiza efectuată, problema uniformizării taxelor pentru transporturile de mărfuri a fost reliefată de mai multe ori, lucru care nu este benefic statelor care nu beneficiază de o infrastructură dezvoltată și de aceea propunem analizarea posibilității modificării prevederilor Directivei 1999/62/CE privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea vehiculelor anumite infrastructuri, în sensul introducerii următoarelor formulări:

Încă din articolul 1 să se analizeze introducerea formulării :

”Prezenta directivă se aplică pentru:

(a) impozitele pe autovehicule sau vehicule grele de marfă;

¹⁹Pachetul de mobilitate 1 ce trebuia aprobat în luna ianuarie 2019 și ce se preconizează a fi lăsat ca o grea moștenire viitorului legislativ de la Bruxelles. Aprobarea poziției Parlamentului European, asupra Pachetului de Mobilitate 1 va duce la intrarea în procedura de dialog pentru armonizarea pozițiilor celor trei instituții europene – Parlamentul European, Comisia Europeană și Consiliul de Transport UE în vederea aprobării textului final.

(b) taxele de trecere și taxele de utilizare impuse vehiculelor grele de marfă.

Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor care efectuează operațiuni de transport în exclusivitate pe teritoriile neeuropene ale statelor membre”, tocmai pentru a stabili mult mai bine destinatarii, individualizându-i din categoria mare a transportatorilor rutieri și arătând căror categorii de taxe se adresează.

În privința menținerii sau introducerii de noi taxe de către statele membre, considerăm că actualul cadru normativ impus de Directivă ar putea fi completat cu formularea ”Statele membre pot menține sau introduce o taxă bazată pe costurile externe, în funcție de costul poluării atmosferice sau fonice cauzate de trafic. Pentru vehiculele grele, taxa bazată pe costurile externe variază și se stabilește în conformitate cu cerințele minime și statele pot alege să recupereze doar un procent din aceste costuri”.

Această prevedere ar da posibilitatea statelor cu rețele de infrastructură mai slab dezvoltată să o aducă la parametrii europeni, iar pentru statele cu probleme privind congestionarea traficului, această prevedere ar putea să ducă la o mai bună gestionarea a acestuia, fie venind la pachet cu anumite orare (poate pe timp de noapte) în care taxele să fie reduse sau scoase.

De asemenea, suntem de părere că actuala directivă este destul de permisivă în privința protecției mediului și din acest motiv, coroborat cu inițiativa de mai sus, propunem analizarea oportunității introducerii următorului text:

”Pe anumite secțiuni rutiere care sunt congestionate în mod regulat de vehicule care provoacă daune semnificative mediului, sunt introduse costuri de taxare suplimentare, ce sunt considerate venit suplimentar, care trebuie investit în finanțarea - construcția infrastructurii de transport identificate în conformitate cu Capitolul III din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Taxa nu poate depăși 15% din taxa specifică infrastructurii, fiind calculată în conformitate cu articolul 7b alineatul (1) și articolul 7e, cu excepția cazului în care avem secțiuni transfrontaliere ale coridoarelor de bază, caz în care aceasta nu poate depăși 25%”.

Trebuie subliniat faptul că o parte dintre acestea au fost realizate, precum cele care vizează implementarea unor servicii de transport inteligent și durabil, îmbunătățirea drepturilor pasagerilor, dar de multe ori aceste prevederi fie nu au norme concrete de punere în aplicare, precum cele specifice drepturilor pasagerilor care călătoresc cu mijloace de transport rutiere, despre care am arătat în cuprinsul lucrării că pot fi transpuse din normele aplicabile de ceva timp în domeniul transportului aerian, fie aceste norme nu sunt în pas cu realitățile și trebuie actualizate periodic.

În situația în care societatea în care trăim devine tot mai mobilă, politicile UE referitoare la sectorul de transport rutier îi revine obligația să prevadă și să ia măsurile necesare pentru: evitarea blocajelor asociate traficului rutier, estomparea dependenței de anumite resurse și protejarea mediului înconjurător.

Revine în sarcina Uniunii Europene găsirea soluțiilor pentru dinamizarea sectorului rutier pentru a fi unul competitiv pe plan mondial, dar soluțiile identificate să fie unitar implementate în spațiul european și să creeze condiții identice de dezvoltare tuturor statelor membre. Considerăm că Uniunea poate găsi rezolvarea acestor probleme, doar prin continuarea corelării cadrului juridic existent cu nevoile și provocările semnalate de domeniul analizat.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

I. Cursuri, tratate, monografii

1. A. BOROIU, *Geografia transporturilor*, Pitești, Editura Universității din Pitești, 2010.
2. A. BOROIU, *Transporturi de persoane*, Pitești, Editura Universității din Pitești, 2012.
3. A. CĂLIN, *Dreptul transporturilor*, Editura PAX AURA MUNDI, Galați, 1997.
4. A. HOLAN, *Transporturi expediții și asigurări internaționale*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1975.
5. Adam SMITH, *The Wealth of Nations*, New York, Editura Bantam Classic, 2003.
6. Adina Laura PANDELE, *Dreptul Transporturilor*, Ed. Pro Universitaria, București, 2014.
7. Alexandru ȚICLEA, *Răspunderea disciplinară în raporturile de muncă*, Editura CH Beck, București, 2017.
8. Alexandru ȚICLEA, *Răspunderea pentru daune în raporturile de muncă*, Editura Universul Juridic, București, 2014.
9. Anca LORINCZ, *Cooperarea judiciară, schimbul de informații și migrația în context Schengen*, Editura Pro Universitaria, București, 2011.
10. Anca LORINCZ, *Management integrat și cooperare polițienească la frontieră*, Editura Sitech, Craiova, 2013.
11. Augustin FUEREA, *Dreptul Uniunii Europene. Principii, acțiuni, libertăți*, Editura Universul Juridic, București, 2016.
12. Augustin FUEREA, *Manualul Uniunii Europene*, ediția a V-a revăzută și adăugită după Tratatul de la Lisabona (2007/2009), Editura Universul Juridic, București, 2011.

13. B. PREDESCU, Ion PREDESCU, Aristide ROIBU, *Principiul subsidiarității*, Regia Autonomă Monitorul Oficial, București, 2001.
14. C. ALEXA, *Transporturi și expediții internaționale*, București, Editura ALL, 1995.
15. Chalmers DAMIAN, *European Union public law*. Damian Chalmers. Cambridge: Cambridge University Press, 2011, p. 470.
16. Chalmers DAMIAN, *European Union law: cases and materials*, Cambridge University Press, 2011.
17. CorneliaLEFTER, *Fundamente ale dreptului comunitar instituțional*, Editura Economică, București, 2003.
18. Delsol Chantal MILLON, *L'Etat subsidiaire*, PUF, Paris, 1992.
19. Doina BANCIU, Mihail ALEXANDRESCU, Adrian EȘANU, *Sisteme inteligente de Transport, ghid pentru utilizatori și dezvoltatori*, Editura Tehnică, București, 2003.
20. Dorin BANCIU, *Contribuții privind creșterea calității transportului urban prin utilizarea unui sistem inteligent de management al traficului*, Teză de doctorat, <http://doctorate.ulbsibiu.ro/obj/documents/REZ-BANCIU.pdf>.
21. Dubouis LOUIS, *Droit matériel de l'Union européenne*, Edition Monchrestien, 2012.
22. Ecaterina PUTZ, Gabriel BÎZOI, *Sisteme logistice de transport*, Editura Mirton, Timișoara, 2006.
23. Emilia EZER, *Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele*, Editura Universul Juridic, București, 2010.
24. Fabian GYULA, *Drept instituțional al Uniunii Europene*, Editura Hamangiu, București, 2012.
25. Georgiana TUDOR, Dragoș CĂLIN, *Jurisprudența CJCE, vol. I*, Editura C.H.Beck, București, 2006.
26. Gheorghe CARAIANI, *Tratat de Transporturi vol. I și II*, București, Editura Lumina Lex, 2001.

27. Gheorghe FILIP, C.RODITIS, L.FILIP, *Dreptul transporturilor*, Casa de editură și presă “Șansa”, București, 1998.
28. Gheorghe PIPEREA, *Dreptul transporturilor*, ediția a II-a, Editura All Beck, București, 2005.
29. Helen WALLACE, William WALLACE, *Procesul politic în Uniunea Europeană*, Editura Arc, 2004.
30. I. T. CIOBANU, *Dreptul transporturilor*, Editura ACTAMI, București, 2000.
31. I.T. CIOBANU, *Dreptul transporturilor*, Editura ACTAMI, București, 2000.
32. Ioan TĂTAR, Dominic PETREANU, Andreea CĂȚU, Adrian PETREANU, Marin LEPĂDATU, Gabor SANDOR, Dan MĂRGĂRIT, Răzvan OPRIȘAN, *Manualul operatorului de transport rutier*, Editura IFPTR, Miercurea Ciuc, 2008.
33. Ion JINGA, Andrei POPESCU, *Integrarea Europeană. Dicționar de termeni comunitari*, Editura Lumina Lex, 2000.
34. Isaac GUY, *Droit communautaire general*, Dalloz, Paris, 1999.
35. L. I. TARNU, *Analiza, investigarea și reconstrucția accidentelor rutiere*, Ed. Universul Juridic, București, 2012.
36. M. BĂDESCU, *Sanțiunea juridică în teoria, filosofia dreptului și în dreptul românesc*, București, Editura Lumina Lex, 2002.
37. M. BĂDESCU, *Teoria generală a dreptului*, Craiova, Ed. Sitech, 2013.
38. M. BĂDESCU, *Teoria răspunderii și sancțiunii juridice*, în vol. „Concepte fundamentale în teoria și filosofia dreptului”, București, Ed. Lumina Lex, 2001.
39. M. MAIBACH, C. SCHREYER, B.H. BOON, C. DOLL, B. PAWLOWSKA, M. BAK, *Manual de estimare a costurilor externe din sectorul transporturilor*, London, 2008.
40. M. PROFIROIU, Irina POPESCU, *Politici europene*, Editura Economică, București, 2016.

41. M. VOICU, *Politicile comune ale Uniunii Europene - cadrul Constituțional*, Editura Lumina Lex, București, 2005.
42. Mădălina TOMESCU, Luminița DRAGNE (coordonatori), *Dreptul internațional între știință, diplomatie și politică*, Ed. Universul Juridic, București, 2011.
43. Mădălina TOMESCU, Mădălina Raluca ROȘU, (coordonatori), *Exercitarea dreptului la nediscriminare și egalitate de șanse în societatea contemporană*, Ed. Prouniversitaria, București, 2012.
44. Mihaela POPA, *Evaluarea proiectelor de investiții în infrastructura transporturilor*, București, Editura Bren, 2000.
45. Joël MOLINIER, Jaroslaw LOTARSKI, *Droit du contentieux européen*, 2e édition, L.G.D.J., Paris, 2009;
46. Nicoleta DIACONU, *Dreptul Uniunii Europene – Tratat*, Editura Lumina Lex, București, 2011.
47. Nicoleta DIACONU, *Dreptul Uniunii Europene. Comentarii, jurisprudență și doctrină*, Editura Hamangiu, București, 2009.
48. Nicoleta DIACONU, *Dreptul Uniunii Europene. Partea specială. Politicile comunitare*, Editura Lumina Lex, București, 2007.
49. Nicoleta DIACONU, *Dreptul Uniunii Europene. Politicile Uniunii Europene*, Editura Universul juridic, București, 2017.
50. Nicoleta DIACONU, Dumitru Adrian CRĂCIUNESCU, *Dreptul Uniunii Europene privind politicile economice*, Editura Universul Juridic, 2010.
51. Nicoleta DIACONU, Viorel MARCU, *Drept Comunitar*, Ed. Lumina Lex, București, 2003.
52. Nicoleta DIACONU, Viorel VELIȘCU, Cătălin ANDRUȘ, *Fundamentele juridice ale dreptului Uniunii Europene*, București, Editura Universul Juridic, 2008.
53. Nina GÂRȘTEA, *Regimul juridic al activității de transport*, 2015.
54. O. MANOLACHE, *Dreptul Transporturilor*, București Editura ALLBECK, 2001.

55. Octavian CĂPĂȚĂNĂ, *Dreptul Transporturilor*, București, Editura Lumina Lex, 1997.
56. R. RODIERE, B. MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aeriens*, cinquieme Ed. Dalloz, Paris, 1990.
57. Richard BALDWIN, *Economia integrării europene*, Editura Economică, București, 2006.
58. Roxana-Mariana POPESCU, Augustina DUMITRAȘCU, *Dreptul Uniunii Europene. Sinteze și aplicații*, Editura Universul Juridic, București, 2011.
59. Van Temeat VERLOREN, *The Law of the European Union and the European Communities*, Fourth Revised Edition, Edited by P.J.G. Kapteyn, A.M. McDonnell, K.J.M. Mortelmans, C.W.A. Timmermans, Wolters Kluwer Law, 2008.
60. Viorel VELIȘCU, *Drept internațional public*, Ed. Sitech, Craiova, 2014.
61. Vitalie GAMURARI, *Conceptul de suveranitate în dreptul internațional contemporan*, Teză de doctorat (<http://www.cnaa.acad.md/thesis/4306/>).

II. Articole și studii de specialitate

1. ****Reglementări privind accesul la activitate și condițiile de efectuare a transporturilor rutiere*, Editura Institutului de Formare Profesională in Transporturi Rutiere, 2007.
2. ****Road safety: Policy orientations on road safety 2011-2020: Către o strategie europeană zona de siguranță rutieră: orientări strategice privind siguranța rutieră 2011-2020*.
3. ****Studiu privind evaluarea strategică a priorităților de investiții în domeniul transporturilor în cadrul fondurilor structurale și de coeziune pentru perioada de programare 2007-2013*, Raportul de țară pentru România al Comisiei, 2006.
4. ****The Lisbon Treaty*, Europa Institute, Leiden University, 2008.

5. ****The policy on cycling is specifically addressed in the Declaration of Luxembourg on cycling as a climate friendly transport mode*, October 2015.
6. ***United Nations, *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, (ST/ESA/SER.A/366).
7. Agenda 2000, *Pentru o Uniune mai puternică și mai mare*, COM(97)2000, Bruxelles, 1997.
8. Augustin FUEREA, *Personalitatea juridică și competențele Uniunii Europene*, Lex ET Scientia International Journal - Juridical Series, nr. 1/2010.
9. Centrul de Politică Bipartit, *Adaptarea transportului la schimbările climatice globale*, Raport întocmit de Cambridge Systematics, 2009.
10. *Challenges of European Integration*. International symposium. (1; 2008; Târgu-Mureș). International symposium "Challenges of European Integration", October 24 - 25, 2008. organized by "Dimitrie Cantemir" University, Târgu-Mureș, Cluj-Napoca: Risoprint, 2008.
11. David BANISTE, *European transport policy and sustainable mobility*, Spon Press, 2000.
12. Departamentul de Transporturi Oregon (2009), *Potential Effects of Tolling and Pricing Strategies on Greenhouse Gas Emissions*, Raport Final întocmit de Cambridge Systematics, 2009.
13. Dorin M.BANCIU, *Contribuții privind Creșterea Calității transportului urban prin utilizarea unui sistem inteligent de management al traficului*, teză de doctorat, <http://doctorate.ulbsibiu.ro/obj/documents/REZ-BANCIU.pdf>.
14. Dumitru MAZILU, *Cartea albă privind viitorul Europei: Uniunea Europeană cu mai multe viteze contravine principiilor nediscriminării consacrate în construcția europeană*, Conferința internațională a nediscriminării și egalității de șanse - NEDES (ediția a XI-a), *Exercitarea dreptului la nediscriminare și egalitate de șanse în societatea contemporană*, Editura Pro-Universitaria, 2017.

15. Dumitru MAZILU, *Combaterea discriminărilor, care au atins cote îngrijorătoare, între bogații și săracii lumii - obiective prioritare ale tuturor instituțiilor abilitate la nivel național, european și global*, Conferința internațională a nediscriminării și egalității de șanse - NEDES (ediția a X-a), *Exercitarea dreptului la nediscriminare și egalitate de șanse în societatea contemporană*, Editura Pro-Universitaria, 2016.
16. Dumitru MAZILU, *Nediscriminarea și egalitatea de șanse – preocupări și acțiuni sociale. Inegalitatea și nedreptatea-evoluții îngrijorătoare*, Conferința internațională a nediscriminării și egalității de șanse- NEDES, 2014.
17. Eva SAVESBERG, *Innovation in European Freight Transportation. Basics, Methodology and Case Studies for the European Markets*, Springer Science & Business Media, 2008.
18. *Foaie de parcurs pentru spațiul unic european al transporturilor – către un sistem competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor*, 2011.
19. Going beyond "niche": innovative public transport for the masses , Available at: http://ec.europa.eu/research/transport/projects/items/beyond_nice_en.htm
20. Carta Alba 2011 - Harta către o zonă singulară europeană de transport – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor
21. I. CSUTAK, Projected motorway construction in the Central, NorthWestern and Western regions of Romania between 2001-2025, Review of Economic Studies and Research Virgil Madgearu, Vol. VI, No. 2, 2013.
22. Ileana NEGREA, *Cercetări privind impactul sistemelor de transport asupra mediului*, Timișoara, Editura Politehnica, 2016.
23. Ileana TACHE, Alexandru BUCOI, *Provocări actuale ale politicii europene în domeniul transporturilor*, Editura Infomarket, București, 2014.

24. Mădălina TOMESCU, Daniela MARINESCU, *Transportul aerian de bunuri și materiale periculoase în reglementările internaționale*, Revista “Mediul Înconjurător” nr. 2/2006.
25. Mădălina TOMESCU, Liliana TROFIN, *The geopolitics of the Black Sea Basin*, în *Geopolitics, History and International Relations*, Volume 2, Number 1, 2010.
26. Mihaila RADUCU, *București - studiu de caz privind mobilitatea durabilă*, Universitatea din Goteborg, 2010.
27. Monica Elena OȚEL, *Procedura acțiunii pentru constatarea neîndeplinirii de către statele membre a obligațiilor de decurg din Tratatul CE și dreptul comunitar al mediului*, în Revista română de Drept Comunitar, nr. 2/2006.
28. Nicoleta DIACONU, *Coordonatele juridice ale politicilor comunitare regionale*, Revista de Drept comercial, Nr.12/2005.
29. Nicoleta DIACONU, *Libera circulație a serviciilor și lucrătorilor în Uniunea Europeană*, articol susținut la Conferința «Libera circulație a lucrătorilor și serviciilor. Repere privind cadrul juridic comunitar al recunoașterii reciproce a diplomelor», 29 septembrie 2009.
30. Nicoleta DIACONU, *Obiectivele UE privind realizarea spațiului de libertate, securitate și justiție*, Sesiunea științifică cu participare internațională „Uniunea Europeană – spațiu de libertate, securitate și justiție”.
31. Nicoleta DIACONU, *Reglementările Uniunii Europene între tendința asigurării securității interne și necesitatea respectării dreptului la viață privată* Nr.2(27)/2015.
32. Nicoleta DIACONU, Viorel VELIȘCU, *Reglementarea drepturilor omului în Uniunea Europeană*”, Revista Caiete de drept internațional, Nr. 19/2008.
33. OCDE/Forumul internațional în domeniul transporturilor, *Strategii de reducere a gazelor cu efect de seră în sectorul transporturilor (Greenhouse Gas Reduction Strategies in the Transport Sector)*. Raport preliminar. Paris, 2008.

34. PeterSENEWA, *Prioritățile securității rutiere în cadrul Uniunii Europene, raportul de selecție și ierarhizare al acțiunilor*, 2001.
35. R. PENCEA, *Dezvoltarea transporturilor, soluție pentru creșterea competitivității și modernizarea economiei românești*, Revista de Transport și Logistică, ediția nr. 35, 2009.
36. Richard Martin HUMPHREYS, *Scurt ABC privind taxarea utilizatorilor infrastructurii rutiere (A Short Primer on Road User Charging)*. Notă politică elaborată pentru guvernul albanez. Divizia de Transport, Europa și Asia Centrală, Banca Mondială, 2011.
37. Richard ROSECRANE, Artur STEIN, *Interdependence : Mith or Reality*, World Politics, Octombrie 1973.
38. Roman HORVATH, *Politica UE în domeniul transporturilor și infrastructurii și experiența Republicii Slovace în punerea în aplicare a acesteia*, Institutul European din România, București, 2005.
39. Roxana MUNTEANU, *Rolul jurisdicțiilor naționale în aplicarea principiului răspunderii statului pentru daune cauzate particularilor prin încălcarea dreptului comunitar*, Editura Hamangiu, București, 2008.
40. T. FLEISCHER, *Coridoare transeuropene. Extinderea celor existente sau dezvoltarea unei rețele paneuropene?* Academia Ungară de Științe, Institutul Europa, Budapesta, 2007.
41. T. MOROȘAN, *Participanții contractului de transport*, Analele ATIC, Vol. I (X), 2006.
42. Todd LITMAN, *Asigurarea de tip „plătești cât conduci” pentru autovehicule în Columbia Britanică (Pay-As-You-Drive Vehicle Insurance in British Columbia)*. Institutul de Politici de Transport Victoria, 2011.
43. Tom HAZELDINE, Alison PRIDMORE, Dagmar NELISSEN și Jan HULSKOTTE, *Opțiuni tehnice pentru reducerea GES pentru modurile de transport nerutier (Technical Options to Reduce GHG for non-Road Transport Modes)*, 2009.

44. Uniunea Europeană, *Politica Regională (2007), Politica de coeziune 2007-2013. Comentarii și texte oficiale, Luxemburg*, Oficiul pentru Publicații Oficiale ale Comunităților Europene Universul Juridic, București, 2011.

III. Legislație internă, legislație a UE și instrumente juridice internaționale

1. Annex A Concept For Sustainable Urban Mobility Plans Urban Mobility Package 2013.
2. Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, (2016/C 202/02).
3. Cartea albă “Abilitarea României ca centru de comerț al porții de est a Europei” și documentul Grupului de Lucru Comun MEC-EGP privind reducerea CO₂.
4. Cartea verde, Către o rețea transeuropeană de transport mai bine integrată în slujba politicii comune în domeniul transporturilor, 2009.
5. Comisia Europeană, Cartea albă:Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor Bruxelles, 2011.
6. Comisia Europeană, Ghidul tehnic privind integrarea adaptării la schimbările climatice în programele și investițiile politicii de coeziune, Bruxelles, 2013.
7. Comitetul consultativ privind coeziunea teritorială, Priorități de dezvoltare teritorială națională în atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020, Versiunea 1, 2012.
8. Communication from the Commission of the European Road Safety Action Program. Halving the number of road accident victims în the European Union by 2010: a shared responsibility.
9. Comunicarea Comisiei pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020.
10. Comunicarea Comisiei privind aplicarea tarifelor percepute pentru utilizarea de către vehiculele private ușoare a infrastructurilor rutiere naționale, 2012.

11. Comunicarea Comisiei privind introducerea serviciului european de taxare rutieră.
12. Decizia nr. 1692/96/CE privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, JO L 228, 9.9.1996.
13. Decizia nr. 661/2010/UE privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, JO L 204, 5.8.2010.
14. Decizia nr. 1336/97/CE privind o serie de orientări pentru rețelele de telecomunicații transeuropene [Jurnalul Oficial L 183 din 11.7.1997].
15. Decizia nr.1254/96/CE din 5 iunie 1996, JO L 161, 29.6.1996.
16. Decizia nr.1364/2006/CE din 12.10.2006, JO L 262 din 22.09.2006.
17. Decretul nr.66/1981, Buletinul Oficial nr.145 din 6.12.1972. Actualizat în Buletinul Oficial, nr.18 din 26.03.1981.
18. Directiva 1999/62/EC cu privire la taxarea autovehiculelor grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri.
19. Directiva 2003/109/CE privind statutul resortisanților țărilor terțe care sunt rezidenți pe termen lung.
20. Directiva 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri.
21. Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, publicată în JO L 152, 11.6.2008, p. 1-44.
22. Directiva 96/53/CE a Consiliului, 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.
23. Directiva Consiliului 91/439/EEC din 29 iulie 1991 cu privire la permisele de conducere.
24. Directiva Consiliului 92/106/CEE din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transport de marfa combinat între Statele Membre.

25. Directiva Consiliului nr. 96/26/CE, referitoare la recunoașterea meseriilor de transportatori de mărfuri și de pasageri.
26. Directive: nr. 74/561 (privind condițiile de acces în profesia pentru operatorii de remorci auto), nr. 74/562 (pentru transportul de pasageri), nr. 76/796 (privind recunoașterea reciprocă a calificativelor pentru aceste profesii), nr. 76/914 (privind nivelul minim de pregătire a conducătorilor de vehicule rutiere).
27. Documentul de Poziție Revizuit al României, Capitolul 9, Politica în Domeniul Transporturilor.
28. Hotărârea de Guvern 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare.
29. Legea 110/2002 de ratificare a Acordului între România și Comunitatea europeană instituind anumite condiții pentru transportul rutier de mărfuri și promovarea transportului combinat.
30. Legea 18/2012 pentru aprobarea OG 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
31. Legea nr.1/2002 de aprobare a O.G. nr.16/1999 privind aprobarea programului prioritar de construcție a autostrăzilor din România.
32. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Document Cadru de Implementare a Programului Operațional Sectorial ”Transport” 2007-2013, București, 2012.
33. OG 27/2011, privind transporturile rutiere, Actualizată 2017.
34. Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 1842/2001 pentru aprobarea Normelor Metodologice de autorizație și efectuare a transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora.
35. Parlamentul European, Politica comună a transporturilor, Transportul terestru - armonizarea legislațiilor.
36. Propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind implementarea sistemului eCall interoperabil la nivelul UE, 2013.
37. Raport al Comisiei privind evaluarea Mecanismului pentru Interconectarea Europei, 2018.

38. Raportul Comisiei, COM (2000) 710 final.
39. Raportul Comisiei, COM (2001) 700 final - SEC (2001) 1753.
40. Raportul Comisiei, COM (2002) 700 final - SEC (2002) 1409.
41. Raportul Comisiei, COM (2003) 676 final – SEC (2003) 1211.
42. Raportul Comisiei, COM (2004) 657 final – SEC (2004) 1200.
43. Raportul Comisiei, COM (98) 702 final.
44. Raportul de țară pentru România al Ecorys pentru Comisia Europeană, DG Regio, 2006.
45. Raportul referitor la propunerea 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.
46. Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 881/92 privind accesul la piața în transportul rutier de mărfuri în cadrul Comunității, către sau dinspre teritoriul unui Stat Membru sau tranzitarea teritoriului unuia sau a mai multor State Membre.
47. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, publicat în JOCE nr. L303.
48. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, publicat în JO L 300, 14.11.2009.
49. Regulamentul (CE) nr. 12/98 privind cabotajul în același domeniu.
50. Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 publicat în JO L 240, 7.9.2002 abrogat prin Regulamentul (CE) nr. 216/2008).
51. Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 2008.
52. Regulamentul (CE) nr. 1084/2006 de creare a Fondului de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1164/94.
53. Regulamentul (CEE) nr. 4058/89 privind stabilirea prețurilor la transportul rutier de mărfuri între statele membre.
54. Regulamentul (CEE) nr. 684/92 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul, abrogat prin

- Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.
55. Regulamentul (CEE) nr. 881/92 privind accesul pe piața transportului rutier de mărfuri în cadrul Comunității către sau dinspre teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau mai multor state membre, abrogat prin Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.
 56. Regulamentul (CEE) nr. 684/92, publicat în JOCE nr. 83 din 1992.
 57. Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010.
 58. Regulamentul EEC 3118/93 privind cabotajul rutier, referitor la implementarea măsurilor pentru o serie de state membre.
 59. Regulamentul nr. 1191/69 (CEE) privind acțiunea Statelor Membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare.
 60. Regulamentul (UE) nr. 642/2014 de înființare a întreprinderii comune Shift2Rail.
 61. Rezoluția PE din 2010 referitoare la un viitor durabil pentru transporturi.
 62. Road safety: cross-border application of the legislation: Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere.
 63. Strategia intermodală, fundația European Gateway Platform (EGP) obținute din taxe și impozite, precum și la o creștere a activității de export care va contribui la realizarea unei balanțe comerciale pozitive.
 64. Strategia Națională Pentru Siguranță Rutieră Pentru Perioada 2016 – 2020
 65. Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030, Ministerul Transporturilor, 2008.

66. Tratatul de instituire a CEE și a CEEA, „Euratom”, cunoscute și sub numele de Tratatul de la Roma, 1957.
67. Tratatul CECO sau Tratatul de la Paris, 1951.
68. Tratatul privind Uniunea Europeană (JO C 191, 29.7.1992).
69. Tratatul privind Uniunea Europeană, versiunea consolidată, (2016/C 202/01).
70. Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, versiunea consolidată, (2016/C 202/01).

III. Alte surse

1. http://aei.pitt.edu/view/eudocno/COM_=2898=29_466_final.html.
2. <http://beta.ier.ro/documente/formare/Transporturi.pdf>.
3. <http://biodiversitate.mmediu.ro/implementation/legislaie/politici/strategia-nationala-si-planul-de-actiune-pentru-conservarea-biodiversitatii/anexa-strategia-nationala-si-planul-de-actiune-pentru-conservarea/snpacb.pdf/download>.
4. [http://bipartisanpolicy.org/sites/default/files/Transportation%20Adaptation%20\(3\).pdf](http://bipartisanpolicy.org/sites/default/files/Transportation%20Adaptation%20(3).pdf).
5. <http://data.consilium.europa.eu/>
6. <http://ec.europa.eu/transparency/>
7. <http://femern.com/en>
8. <http://gov.ro/ro/>
9. <http://ier.ro/sites/>
10. <http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan1/1379-master-planul-general-de-transport>
11. <http://romaniafaragropi.ro/wp-content/uploads/2015/08/Strategia-Na%C8%9Bional%C4%83-pentru-Siguran%C8%9B%C4%83-Rutier%C4%83-perioada-2016-2020-PROIECT.pdf>,
12. <http://shift2rail.org/about-shift2rail/mission-and-objectives/>

13. http://www.arr.ro/servicii_doc_163_eliberare-licente-transport_pg_0.htm
14. <http://www.autonews.com/article/20170117/COPY01/301179952/europe-car-sales-rise-nearly-7-percent-to-9-year-high-in-2016>
15. <http://www.biocombustibil-tm.ro/p1/prezentare.html>
16. [http://www.cias.gov.ro/index.php/ro/2-cias/148-112-sistemul-national-unic-pentru-apeluri-de-urgenta,](http://www.cias.gov.ro/index.php/ro/2-cias/148-112-sistemul-national-unic-pentru-apeluri-de-urgenta)
17. http://www.cisr.ro/document_1451_DPISR_pg_0.htm
18. [http://www.cnadnr.ro/ro/companie/conducere,](http://www.cnadnr.ro/ro/companie/conducere)
19. <http://www.consilium.europa.eu/ro/policies/climate-change/timeline/>
20. <http://www.crenerg.org/wp-content/uploads/2016/12/161206-COMUNICARE-CRE-Pachetul-Energie-curata-pentru-toti-europenii.pdf>
21. <http://www.csnmeridian.ro/files/docs/Consiliul%20European%20de%20la%20Bruxelles%208-9%20martie%202007.pdf>
22. http://www.dreptonline.ro/legislatie/lege_audit_siguranta_rutiera_285_2008.php - publicat în M.Of. nr. 608/23 august .2012
23. http://www.economica.net/consumul-mondial-de-energie-va-creste-cu-37prc-pana-in-2040-iea_91288.html
24. <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section-what-we-do>
25. <http://www.eltis.org/>
26. http://www.envirochem.hu/www.envirochem.hu/documents/EN_590_2009hhV05.pdf
27. <http://www.erscharter.eu/ro/content/misiunea-noastr%C4%83>
28. <http://www.euractiv.ro/we-develop/ce-reprezinta-cele-17-obiective-de-dezvoltare-durabila-odd-incluse-pe-agenda-2030-6402>
29. <http://www.euro-controle-route.eu/site/en/about/>
30. http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/ro/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html
31. <http://www.fonduri-ue.ro/mecanism-cef>
32. [http://www.infomondo.ro/raportul-competitivitatii-globale-2011-2012-al-forumului-economic-mondial-12271.html,](http://www.infomondo.ro/raportul-competitivitatii-globale-2011-2012-al-forumului-economic-mondial-12271.html)

33. <http://www.monitoruljuridic.ro/act/lege-nr-439-din-27-iunie-2002-pentru-ratificarea-acordului-privind-transportul-international-ocazional-de-calatori-cu-autocarul-si-autobuzul-acordul-interbus-semnat-de-romania-la-bruxelles-la-2-37412.html>.
34. <http://www.munax.ro/service/biocombustibilul/>
35. <http://www.nodes-interchanges.eu> or <http://www.closer-project.eu/>
36. http://www.pics.uvic.ca/assets/pdf/publications/PAYDpercent20Insurance_May2011.pdf
37. <http://www.ratb.ro/>
38. <http://www.sesarju.eu/about-us/mission>
39. <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>
40. http://www.welcomeurope.com/european-funds/marco-polo-ii-1+361.html#tab=onglet_details
41. https://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo2_7024/ro/
42. https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_en
43. <https://etsc.eu/11th-annual-road-safety-performance-index-pin-report-2/>,
44. <https://europeanlawblog.eu/tag/uber/>
45. https://geographicaludus.wikispaces.com/file/view/D_Transporturile+maritime.pdf
46. <https://lege5.ro/Gratuit/gmzdonrvha/lege-265r1-2008-legea-privind-gestionarea-sigurantei-circulatiei-pe-infrastructura-rutiera>
47. https://legestart.ro/wp-content/uploads/2013/04/3_12-Anexa.pdf
48. <https://newpartsauto.wordpress.com/2013/02/16/clasificarea-transporturilor/>
49. <https://ue.mae.ro/node/836>,
50. <https://www.conserve-energy-future.com/modes-and-benefits-of-green-transportation.php>
51. <https://www.daftrucks.ro/gama-euro-5/motoare-euro-5>
52. <https://www.irf.global/mission/>
53. <https://www.recode.net/2018/2/9/16996834/uber-latest-valuation-72-billion-waymo-lawsuit-settlement>,

54. <https://www.romaniajournal.ro/bucharest-the-first-most-traffic-congested-city-in-europe-5th-in-the-world/>
55. <https://www.tispol.org/about/tispol>
56. <https://www.uber.com/en-RO/about/>,
57. <https://www.untrr.ro/>