

**UNIVERSITATEA „NICOLAE TITULESCU” DIN BUCUREȘTI
FACULTATEA DE DREPT
ȘCOALA DOCTORALĂ**

**Domeniul de specializare:
DREPTUL UNIUNII EUROPENE**

TEZĂ DE DOCTORAT (REZUMAT)

cu tema

**„Regulamentul – instrument de aplicare a politicii Uniunii Europene
în domeniul transportului rutier”**

**Conducător de doctorat
Prof. univ. dr. Augustin FUEREA**

**Student-doctorand
VISEA Livia**

2014

CUPRINSUL REZUMATULUI

Abrevieri.....	3
I. Argumente privind actualitatea temei investigate și gradul de studiere al acesteia.....	4
II. Scopul și obiectivele tezei.....	7
III. Noutatea științifică a rezultatelor obținute și metodele de cercetare	7
IV. Semnificația teoretică și valoarea aplicativă a lucrării.....	8
V. Valorificarea rezultatelor cercetării.....	8
VI. Structura tezei.....	9
Capitolul I.....	15
Capitolul II.....	15
Capitolul III.....	16
Capitolul IV.....	17
Capitolul V.....	19
Capitolul VI.....	21
Capitolul VII.....	22
Capitolul VIII.....	24
Bibliografie	26
I. Cursuri, tratate, monografii.....	26
II. Articole și studii de specialitate.....	28
III. Resurse Web.....	29
IV. Legislație.....	30
V. Alte surse.....	34

ABREVIERI

AELS	- Asociația Europeană a Liberului Schimb
AUE	- Actul Unic European
alin.	- alineat
art.	- articol
CE	- Comunitatea Europeană
CECA/CECO	- Comunitatea Europeană a Cărbunelui și Oțelului/Communauté du Charbon et de l'Acier
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
CEEA/Euratom	- Comunitatea Europeană a Energiei Atomice
CJCE	- Curtea de Justiție a Comunităților Europene
CJUE	- Curtea de Justiție a Uniunii Europene
JOCE	- Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (pentru perioada 1952-2000)
JOUE	- Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (pentru perioada 2001 – prezent)
lit.	- litera
op. cit.	- opera citată
pag.	- pagina
par.	- paragraf
SEE	- Spațiul Economic European
s.n.	- Sublinierea noastră
TCE	- Tratatul de instituire a CE
TCEEA	- Tratatul de instituire a CEEA
TFUE	- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
TUE	- Tratatul privind Uniunea Europeană
UE	- Uniunea Europeană

I. Argumente privind actualitatea temei investigate și gradul de studiere al acesteia.

În condițiile intensificării, între statele membre ale Uniunii Europene, a relațiilor internaționale, în general, și a celor comerciale, economice, culturale, turistice, în special, rolul principal în reglementarea acestora revine, în mod firesc, dreptului Uniunii Europene, ca instrument necesar în coordonarea unei legislații complexe și, totodată, unice în procesul de integrare europeană, proces pe care, în prezent, Uniunea Europeană îl parcurge.

Creșterea importanței dreptului Uniunii Europene și diversitatea problemelor care constituie obiectul politicii transporturilor fac mai actuală ca oricând necesitatea asimilării și aplicării legislației UE în materia transporturilor, în general și în cea transportului rutier, în special. În prezent, o atenție deosebită se acordă aplicării, în cunoștință de cauză, a legislației aferente domeniului care face obiectul cercetării noastre. În scopul promovării cunoașterii pe scară largă a legislației Uniunii Europene, Comisia Europeană recomandă statelor membre să disemineze rezultatele studiilor specialiștilor în materie, să creeze, în acest scop, centre, să publice monografii și alte materiale în domeniu, să organizeze diverse simpozioane și conferințe.

Aderarea României la Uniunea Europeană, ca membru cu drepturi și obligații depline, impune cunoașterea și înțelegerea mecanismelor de decizie ale UE de către autoritățile naționale, cu precădere cele din administrație și justiție.

În aceste condiții, considerăm că a cunoaște prevederile unora dintre cele mai importante acte juridice ale UE, în materia transportului rutier, și anume regulamentele, reprezintă o necesitate atât pentru juriști, în sens larg (judecători, avocați ș.a.), cât și pentru alte categorii de specialiști (de exemplu, persoanele implicate în procesul legislativ național). Această cunoaștere este necesară și la nivelul cetățenilor români, care trebuie să fie informați pentru a conștientiza faptul că, dincolo de avantajele pe care le are aderarea la Uniunea Europeană, aceasta implică obligații și riscuri, asumate de fiecare dintre statele membre în momentul în care au „subscris” la ideile și principiile Uniunii.

În etapa actuală, „fiecare stat membru al Uniunii Europene trebuie să-și exercite prerogativele interne și externe în strânsă corelare și în conformitate cu normele și principiile dreptului”¹ Uniunii Europene. „Dacă multă vreme, principala funcție a dreptului UE o

¹ **Alina Budeci, Svetlana Chintea, Daniella Misail-Nichitin**, *Audierea copiilor victime-martori ai exploatării sexuale comerciale. Îndrumar practic*, Centrul Internațional pentru Protecția și Promovarea Drepturilor Femeii „La Strada”, Republica Moldova, 2011, p. 33.

constituia reglementarea relațiilor dintre statele membre, în prezent, în sfera preocupărilor dreptului UE, se regăsește și reglementarea relațiilor dintre stat și cetățenii săi”².

„Societatea internațională este compusă din state suverane în propria sferă teritorială, ceea ce înseamnă că nu există instanțe supranaționale, care ar putea influența sistemul lor juridic intern sau ar determina orientarea regimului lor politic. Potrivit dreptului internațional, suveranitatea determină limitele în care statul își stabilește propriile prerogative și priorități constituționale. Acest aspect este reglementat, sub forma principiului egalității suverane, în art. 2 din Carta ONU”³.

Începutul noului secol și al noului mileniu au fost marcate de evenimente deosebite. „A crescut interdependența la nivel global, multe probleme interne și regionale au devenit probleme internaționale. Aceasta se datorează procesului de globalizare, care a devenit unul iminent și ireversibil. Se observă tot mai mult tendința de integrare, de eliminare a frontierelor, de creare a unui spațiu politic, economic, financiar și juridic comun, în special pe continentul european”⁴.

Aceste procese se răsfrâng și asupra dreptului Uniunii Europene, generând o serie de schimbări ce influențează natura și elementele lui caracteristice, rolul acestuia la nivel global și național.

Până la începutul anilor '50, relațiile dintre statele membre erau guvernate de principiul cooperării. Odată cu intrarea în vigoare a Tratatului de la Paris, în anul 1952, în plan internațional își face simțită prezența o altă formă de relație interstatală, și anume relația de tip integrator. Astfel, pentru prima dată în istoria contemporană a relațiilor internaționale statele au de ales între două metode de organizare și funcționare a organizațiilor internaționale, și anume cooperarea și integrarea, fiecare formă având, firesc, caracteristici și consecințe proprii.

Integrarea a dobândit, de-a lungul timpului, mai multe definiții, dintre care o amintim pe cea potrivit căreia aceasta „presupune eliminarea frontierelor economice între două sau mai multe economii, frontiera economică fiind orice demarcație peste care mobilitatea efectivă sau potențială a bunurilor, serviciilor și factorilor de producție, precum și a fluxurilor de comunicații este relativ scăzută”⁵.

În contextul celor menționate, lucrarea își propune drept scop identificarea a cât mai

² Idem.

³ **Vitalie Gamurari**, *Conceptul de suveranitate în dreptul internațional contemporan*, teză de doctorat (<http://www.cnaa.acad.md/thesis/4306/>).

⁴ Idem.

⁵ **Pelkmans Jacques**, *Integrare europeană. Metode și analiză economică*, ediția a 2-a, Institutul European din România, București, 2003, p. 3.

multor elemente care să ne ofere posibilitatea de a cunoaște prevederile regulamentelor Uniunii Europene în materia transportului rutier, componentă esențială a spațiului economic integrator.

Considerăm că actualitatea demersului rezidă și în realitățile cu care se confruntă, în prezent, România, realități având consecințe dintre cele mai profunde și diverse pentru societatea românească de după aderarea la UE, societate care este tot mai puternic ancorată în contextul societății internaționale universale și regionale ale etapei.

Ordinea juridică a Uniunii Europene are o importanță deosebită pentru evoluția acestei entități, motiv pentru care apreciem că sunt necesare eforturi susținute pentru identificarea și cunoașterea particularităților sale, înțelegerea acestora și însușirea în vederea adoptării și aplicării, inclusiv de către specialiștii din țara noastră. Acest fapt se impune ca o prioritate pentru etapa imediat următoare, date fiind acțiunile întreprinse pentru consolidarea statutului României de stat membru al Uniunii Europene, cu drepturi și obligații depline.

Transporturile reprezintă un important domeniu al activității economico-sociale. Respectarea acquis-ului Uniunii Europene, specific domeniul transporturilor terestre, presupune nu numai armonizarea legislativă, ci, mai ales, un nivel adecvat al capacității administrative de punere în aplicare a acestei legislații.

Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene⁶ a pus bazele unei politici comune în domeniul transporturilor, pentru cele două tipuri de transport terestru: rutier, și feroviar.

Importanța deținută de transportul rutier în cadrul politicii Uniunii în domeniul transportului este evidențiată și de ponderea pe care o are acest mod de transport, atât în ceea ce privește transportul de marfă, cât și cel de persoane.

Regulamentele Uniunii, adoptate în acest domeniu, abordează aspecte importante, cum ar fi: cărăușia între statele membre, mecanismul de securitate al Uniunii, stabilirea unui sistem definit pentru cabotajul intern etc.

Necesitatea investigării temei în cadrul tezei de doctorat rezidă atât din locul ocupat de regulament în ordinea juridică a Uniunii Europene, cât și din importanța pe care o are domeniul transportului rutier.

Având în vedere considerentele menționate, tema propusă își justifică importanța și utilitatea.

Cercetarea acestui subiect prezintă și caracter de noutate, deoarece în literatura română

⁶ Semnat la Roma la 25 martie 1957, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1958.

de specialitate, până în prezent, nu a fost tratat autonom, cu toate că necesitățile practice în domeniu o impun.

Astfel, tema propusă își justifică importanța și utilitatea, cu atât mai mult cu cât literatura română de specialitate nu cunoaște abordările problematice.

Din acest motiv, teza de doctorat își propune să ofere o viziune nouă și integrată asupra reglementării politicii transporturilor rutiere, prin intermediul regulamentelor.

II. Scopul și obiectivele tezei.

Scopul cercetării noastre științifice constă în analiza mai multor regulamente ale UE specifice transporturilor rutiere, pornind de la prezentarea generală a ordinii juridice a Uniunii Europene și ajungând să analizăm, pe fond, regulamentele specifice acestui domeniu.

Unul dintre obiectivele de bază ale lucrării constă în identificarea particularităților politicii transporturilor rutiere a UE.

Pentru realizarea scopului stabilit, ne-am propus următoarele obiective:

- clarificarea conceptelor utilizate pe parcursul cercetării;
- examinarea politicii transporturilor la nivelul Uniunii Europene, în general;
- determinarea particularităților conținutului regulamentelor specifice politicii transporturilor rutiere;
- analizarea aplicării imediate, directe și prioritare a regulamentelor Uniunii Europene în domeniul supus cercetării;
- stabilirea rolului pe care îl au transporturile rutiere în ansamblul politicilor Uniunii Europene;
- configurarea sediului materiei;
- relevarea modului de aplicare a regulamentelor Uniunii Europene în materia transporturilor rutiere în unele state membre ale Uniunii, cu privire specială la România;
- identificarea și explicarea rolului pe care îl are implementarea regulamentului în dreptul intern al statelor membre.

III. Noutatea științifică a rezultatelor obținute și metodele de cercetare.

Noutatea științifică a lucrării constă în faptul că am încercat o analiză a aplicării în ordinea juridică internă a statelor membre ale Uniunii Europene a politicii transporturilor rutiere, prin intermediul regulamentului. Pentru atingerea acestui scop am efectuat un studiu al doctrinelor franceză, engleză și română, un loc important fiind, însă, rezervat și jurisprudenței

istorice, dar și mai recente, a Curții de Justiție a Uniunii Europene. Am studiat, totodată, unele norme juridice având relevanță pentru domeniul supus cercetării, aparținând unor state membre ale UE, dar și problema răspunderii statelor în dreptul Uniunii Europene.

În activitatea de cercetare am recurs la o serie de metode de cercetare, în mod special: metoda logică, metoda comparativă, metoda istorică și metodele cantitative.

Astfel, în analiza legislației UE, am folosit, în special, metoda istorică, dar și pe cea logică, în demersul destinat surprinderii aspectelor de structură și dinamică din perspectivă istorică și evolutivă.

În descifrarea considerentelor și fundamentelor reglementărilor și finalităților urmărite prin soluțiile legislative avansate, în identificarea implicațiilor teoretice și practice ale acestora, precum și în sintetizarea rezultatelor cercetării în cadrul concluziilor desprinse și prezentate în finalul analizei, am folosit, cu predilecție, metoda logică.

Am folosit metoda comparativă în analizarea opiniilor formulate în literatura de specialitate, a normelor juridice ale Uniunii Europene și, nu în ultimul rând, a legislației interne, dar și din alte state membre.

Cercetarea ne-a fost facilitată de utilizarea oportunităților oferite de mijloacele electronice moderne de informare și stocare a informației, în special prin accesarea bazelor de date cuprinzând legislația și jurisprudența internă, internațională și a UE, dar și a dicționarelor, enciclopediilor și a altor materiale disponibile în format electronic.

IV. Semnificația teoretică și valoarea aplicativă a lucrării.

Rezultatele cercetării pot fi utilizate în procesul de monitorizare a respectării de către România a obligațiilor asumate la nivelul Uniunii Europene.

V. Valorificarea rezultatelor cercetării.

Finalitatea cercetării științifice propuse s-a concretizat în valorificarea rezultatelor acesteia prin:

- a) publicarea unor articole în reviste de specialitate, în care au fost analizate aspecte specifice subsumate temei care face obiectul cercetării;
- b) participarea la sesiuni de comunicări științifice naționale și internaționale, cu lucrări ce au dezvoltat unele aspecte relevante din tematica abordată;
- c) participarea la dezbateri de specialitate pe tema tezei de doctorat sau pe teme adiacente, de interes pentru cercetare, ori aflate în conexiune cu aceasta;

- d) utilizarea nemijlocită a cunoștințelor dobândite ca rezultat al cercetării în activitatea profesională.

VI. Structura tezei.

ASPECTE PREALABILE

CAPITOLUL I - CONSIDERAȚII INTRODUCATIVE

Secțiunea I - Ordinea juridică a Uniunii Europene. Scurtă prezentare

Secțiunea a II-a - Regulamentul – izvor de drept derivat al Uniunii Europene

1. Noțiuni și caracteristici
2. Regimul juridic al regulamentului
 - A. Aplicarea directă a regulamentului
 - B. Consacrarea aplicabilității directe a regulamentelor și efectul direct al acestora
 - C. Efectul direct al regulamentului
 - D. Efectul imediat al regulamentului
 - E. Efectul prioritar al regulamentului
3. Aspecte generale privind adoptarea regulamentului
 - A. Autoritățile competente
 - B. Tipologii de regulamente și proceduri de adoptare a regulamentului

Secțiunea a III-a - Aspecte generale privind competențele Uniunii Europene

Secțiunea a IV-a - Concluzii

CAPITOLUL II - POLITICA UNIUNII EUROPENE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR. ASPECTE GENERALE

Secțiunea I - Transporturile în Uniunea Europeană. Prezentare generală

1. Cadrul general al politicii transporturilor
2. Căile și modurile de transport
3. Transportul feroviar
4. Transportul naval (fluvial și maritim)
5. Transportul aerian
6. Transportul rutier
7. Transporturile multimodale
8. Transportul prin conducte

Secțiunea a II-a - Competența în domeniul politicii transporturilor

1. Categoriile de competențe
2. Repartizarea competențelor între UE și statele membre, în domeniul transporturilor
3. Scopuri și modalități de realizare a competențelor în domeniul transporturilor

Secțiunea a III-a - Obiectivele generale ale politicii UE în domeniul transporturilor

1. Aspecte generale privind politica UE în domeniul transporturilor
2. Dezvoltarea politicii transporturilor
3. Obiectivele generale ale politicii transporturilor

Secțiunea a IV-a Agenții și organisme ale Uniunii Europene cu atribuții în domeniul transporturilor

1. Agenția Executivă pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport
2. Agenția Europeană a Căilor Ferate
3. Agenția GNSS European
4. Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă
5. Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
6. Forumul european pentru energie și transporturi

Secțiunea a V-a - Concluzii

CAPITOLUL III - CONSIDERAȚII GENERALE PRIVIND POLITICA UNIUNII EUROPENE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

Secțiunea I - Modalități de realizare a politicii UE în domeniul transportului rutier

1. Nodurile rutiere și rețelele trans-europene
2. Infrastructura
3. Utilizatorii infrastructurii

Secțiunea a II-a Elemente specifice transportului rutier

1. Transportul rutier de mărfuri
2. Transportul rutier de persoane
3. Transportul rutier de bunuri și persoane

Secțiunea a III-a - Aspecte specifice stabilite prin intermediul regulamentului

Secțiunea a IV-a - Concluzii

CAPITOLUL IV - REGULAMENTE SPECIFICE TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI

Secțiunea I - Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Domeniul de aplicare
3. Licența comunitară și atestatul de conducător auto
 - A. Licența comunitară
 - B. Atestatul de conducător auto
4. Cabotajul
5. Asistența reciprocă și sancționarea
 - A. Asistența reciprocă
 - B. Sancționarea

Secțiunea a II-a - Regulamentul (CEE) nr. 3916/90 privind măsurile care trebuie luate în eventualitatea unei crize pe piața transportului rutier de mărfuri

Secțiunea a III-a - Regulamentul (CE) nr. 2888/2000 privind repartizarea autorizațiilor pentru vehiculele grele de marfă care circulă în Elveția

Secțiunea a IV-a - Regulamentul (UE) nr. 70/2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri

1. Domeniul de aplicare
2. Obiectul datelor statistice
 - A. Date referitoare la vehicule
 - B. Date referitoare la deplasări
 - C. Date referitoare la mărfuri
3. Obținerea datelor
4. Transmiterea și difuzarea rezultatelor

Secțiunea a V-a - Concluzii

CAPITOLUL V - REGULAMENTE SPECIFICE TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

Secțiunea I - Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Domeniul de aplicare
3. Licența comunitară și accesul la piață
 - A. Licența comunitară
 - B. Accesul la piață

4. Serviciile ocazionale și alte servicii exceptate de la autorizare
5. Cabotajul
6. Asistența reciprocă și sancționarea încălcărilor
 - A. Asistența reciprocă
 - B. Sancționarea încălcărilor

Secțiunea a II-a - Regulamentul (UE) nr. 181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Obiectul de reglementare și domeniul de aplicare
3. Despăgubirile și asistența în caz de accident
 - A. Decesul sau vătămarea corporală a pasagerilor și pierderea sau deteriorarea bagajului
 - B. Nevoile imediate de ordin practic ale pasagerilor
4. Drepturile pasagerilor în caz de anulare sau întârziere
 - A. Continuarea, redirectionarea și rambursarea
 - B. Dreptul la informare
 - C. Dreptul la asistență
4. Drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă
 - A. Dreptul la transport
 - B. Condiții de acces nediscriminatorii
 - C. Dreptul la asistență în terminalele desemnate și la bordul autobuzelor și autocarelor
 - D. Dreptul la despăgubiri în ceea ce privește scaunele cu roțile sau alte echipamente de mobilitate

Secțiunea a III-a - Concluzii

CAPITOLUL VI - ACCESUL PE PIAȚA MUNCII ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE ȘI CONDIȚIILE DE MUNCĂ

Secțiunea I - Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Obiectul și domeniul de aplicare

3. Condițiile care trebuie îndeplinite de întreprinderea care exercită ocupația de operator de transport rutier
 - A. Condiții referitoare la cerința privind sediul
 - B. Condiții referitoare la cerința privind buna reputație
 - C. Condiții referitoare la cerința privind capacitatea financiară
 - D. Condiții referitoare la cerința privind competența profesională
4. Autorizarea și supravegherea
5. Recunoașterea reciprocă a certificatelor și a altor documente
 - A. Certificatele privind buna reputație și alte documente echivalente
 - B. Certificatele privind capacitatea financiară
 - C. Certificatele privind competența profesională

Secțiunea a II-a - Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Obiectul și domeniul de aplicare
3. Reglementări privind echipajele, duratele de conducere, pauzele și timpul de repaus
4. Răspunderea întreprinderii de transport
5. Proceduri de control și sancțiuni

Secțiunea a III-a - Regulamentul (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier

1. Necesitatea adoptării regulamentului
2. Principiile și domeniul de aplicare al Regulamentului

Secțiunea a IV-a - Concluzii

CAPITOLUL VII - ASPECTE PRIVIND IMPLEMENTAREA LEGISLAȚIEI UE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE ÎN UNELE STATELE MEMBRE

Secțiunea I - Cazul Suediei

Secțiunea a II-a - Cazul Republicii Slovacia

Secțiunea a III-a - Cazul României

1. Aspecte generale privind aplicarea legislației UE în domeniul transportului rutier în România
 - A. Perioadele de tranziție

- B. Aspecte generale privind implementarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere
 - C. Implementarea Regulamentului (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier
 - D. Aspecte generale privind estimarea costurilor necesare aplicării legislației Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere
2. Inițiative legislative ale Uniunii Europene în domeniul transportului rutier, după aderarea României.
- A. Scurtă prezentare a procesului decizional al UE în domeniul transportului rutier
 - B. Procedura ordinară de adoptare a actelor juridice ale UE
3. Prevederile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene referitoare la adoptarea actelor juridice în cadrul domeniului transporturilor
4. Principalele inițiative legislative ale UE în domeniul transportului rutier promovate după anul 2007
- A. Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor
 - B. Propunerea de Directivă de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
 - C. Propunerea de Directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri
4. Scurte considerații cu privire la principalele aspecte strategice reglementate de inițiativele legislative din domeniul transportului rutier

Secțiunea a IV-a - Prevederi ale tratatelor Uniunii Europene în materia neîndeplinirii de către statele membre a obligațiilor asumate

Secțiunea a V-a - Răspunderea statelor pentru neaplicarea imediată, directă și prioritară a regulamentului. Aspecte jurisprudențiale

Secțiunea a VI-a - Concluzii

CAPITOLUL VIII - CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

BIBLIOGRAFIE

După cum se poate observa, pentru realizarea scopului propus, am structurat teza în 8 capitole, sistematizate, la rândul lor, în mai multe secțiuni, puncte și subpuncte, la care se adaugă o introducere și, în mod firesc, un capitol rezervat concluziilor și recomandărilor.

Teza debutează cu un capitol dedicat considerațiilor introductive (**capitolul I**), accentul fiind pus pe delimitarea anumitor concepte cu care am operat pe parcursul întregii lucrări. Am supus analizei aspectele referitoare la caracteristicile ordinii juridice a UE. Încă de la început, am adus în discuție modificările conceptuale realizate odată cu intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, la 1 decembrie 2009. Astfel, conceptul de *ordine juridică comunitară* devine ordinea juridică a Uniunii Europene, adică *ordinea juridică unională*.

Un loc important l-am acordat regulamentului, ca izvor derivat al dreptului Uniunii Europene și aceasta nu întâmplător, ci pentru că este instrumentul juridic al Uniunii specific aplicării politicii în domeniul transportului rutier. Principalele aspecte pe care le-am analizat sunt: caracteristicile regulamentului, regimul juridic al acestuia (accentul punându-l pe aplicarea directă a regulamentului; consacrarea aplicabilității directe, legală și jurisprudențială; efectul direct, imediat și prioritar al regulamentului) și tipologiile de regulamente.

Ceea ce trebuie reținut este faptul că regulamentul este un act juridic complet și eficient. În anul 1957, Alain Savary, raportorul proiectului de lege care autoriza președintele Republicii Franceze să ratifice Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, sublinia faptul că „regulamentul este (...) veritabila lege europeană. Prin intermediul său, Comunitatea obține dreptul de a legifera în mod direct în statele membre, fără a trece prin intermediul instanțelor naționale. Există, deci, în domeniile în care puterea de reglementare este prevăzută, o posibilă și veritabilă delegare de suveranitate a statelor membre în beneficiul CEE”⁷.

Pentru o abordare facilă a subiectului, am considerat util să evidențiem unele aspecte generale referitoare la politica Uniunii Europene în domeniul transportului rutier, problematică avută în vedere pe parcursul **capitolului al II-lea**. Astfel, am adus în atenție unele informații referitoare la transporturile în Uniunea Europeană (cadrul general al politicii transporturilor; căile și modurile de transport ș.a.). Aceste detalii au fost completate cu cele dedicate competenței în domeniul politicii transporturilor, în general (repartizarea competențelor între

⁷ Citat de **Jean-Victor Luois**, *L'ordre juridique communautaire*, ediția a 6-a, Collection „Perspectives européennes”, Bruxelles, 1992, p. 102, Sesiunea ordinară 1956-1957, ședința din 26.05.1957, Anexa nr. 5266, p. 2365.

UE și statele membre, în domeniul transporturilor și scopurile și, respectiv, modalitățile de realizare a competențelor în materia transporturilor).

Am considerat util ca, în continuare, să evidențiem obiectivele generale ale politicii UE în domeniul transporturilor. De asemenea, nu puteam încheia incursiunea în sfera transporturilor, fără a ne opri și asupra agențiilor și organismelor UE cu atribuții în domeniul transporturilor (de ex.: Agenția Executivă pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport, Agenția Europeană a Căilor Ferate și Agenția GNSS European).

În urma analizei realizate, am constatat faptul că dezvoltarea și evoluția raporturilor dintre statele membre ale Uniunii Europene, precum și a celor dintre UE și statele terțe, au condus la necesitatea unei mai bune coordonări la nivelul politicilor Uniunii. Modalitatea în care sunt definite și structurate politicile UE la nivelul instituțiilor în a căror responsabilitate se află acestea, se reflectă în reacția pe care o declanșează la nivelul statelor membre. Cu toate diferențele existente între condițiile geografice, economice, sociale și culturale ale statelor membre ale Uniunii Europene, realitatea existenței unui scop comun pentru aceste state, a condus la dezvoltarea unei piețe unice, care se sprijină pe cele patru libertăți, înlăturarea controlului de la frontiere, al persoanelor și al mărfurilor provenind sau având ca destinație un stat membru al UE. Deschiderea frontierelor și existența unor modalități de transport diverse asigură cetățenilor europeni un nivel înalt de mobilitate, iar bunurile sunt transportate rapid și eficient de la producător la consumator. Uniunea Europeană a contribuit la deschiderea piețelor naționale către competiție, prin înlăturarea barierelor fizice și tehnice din calea liberei circulații.

Transportul terestru constituie cea mai răspândită și eficientă formă de transport ce folosește vehicule dotate cu motoare alimentate cu combustibil lichid. Aceste transporturi au început să concureze cu alte tipuri de transporturi abia în secolul al XX-lea datorită mijloacelor mecanizate evolute apărute în decursul acestei perioade. Transportul rutier este o modalitate de deplasare terestră și un subsistem al sistemului național și internațional al transporturilor care asigură circulația cu ajutorul autovehiculelor și al mijloacelor de tractare, a mărfurilor, materiilor prime și a călătorilor⁸. Pornind de la această realitate, în **capitolul al III-lea**, am adus în prim-planul atenției unele considerații generale cu privire la politica Uniunii Europene în domeniul transportului rutier.

Demersul debutează cu modalitățile de realizare a politicii UE în acest domeniu și

⁸ Potrivit **Bârdan Veaceslav**, *Transporturile internaționale ca factor al dezvoltării comerțului exterior*, teză de doctorat, 2010, p. 8 (http://www.cnaa.md/files/theses/2010/17966/veaceslav_bardan_abstract.pdf).

continuă cu elementele proprii transportului rutier la care se adaugă aspectele specifice stabilite prin intermediul regulamentului.

Legislația Uniunii Europene în domeniul transportului rutier constă în adoptarea unor reglementări de ordin social, tehnic, fiscal, de siguranță și privind protecția mediului, precum și la exercitarea profesiei de transportator de mărfuri și de pasageri, la dimensiunile, caracteristicile și greutatea vehiculelor⁹. Acesta este motivul pentru care, în general, regulamentele referitoare la domeniul transportului rutier vizează de aspecte ce țin de asigurarea unui cadru unitar pentru statele membre în materie. Astfel de acte privesc accesul la piață în domeniul transportului de bunuri pe șosea în cadrul Uniunii, spre sau dinspre teritoriul unui stat membru, sau trecând pe deasupra unuia sau a mai multor state membre, atestarea șoferilor, securitatea pe șosele, transportul internațional de pasageri cu microbuzul sau autobuzul etc.

Piața unică în transportul rutier de mărfuri necesită reguli comune aplicabile vehiculelor și, în mod special, cele referitoare la autorizarea greutății și a dimensiunilor pentru vehiculele grele.

Acquis-ul actual al Uniunii Europene în domeniul transportului rutier se concentrează pe următoarele aspecte¹⁰:

- accesul la piață și concurența (accesul la profesii; deschiderea pieței de mărfuri și călători - internațională și de cabotaj);

- siguranța călătorilor și a mărfurilor; inspecțiile tehnice auto; tunelurile; transportul mărfurilor periculoase;

- armonizarea legislației, inclusiv armonizarea fiscală (finanțarea cheltuielilor de infrastructură), armonizarea tehnică (dimensiuni și greutăți maxime admisibile, inspecții tehnice auto), armonizarea administrativă (obligațiile juridice ale șoferilor, înmatricularea vehiculelor) și armonizarea socială (în special în privința timpului de muncă).

Un loc distinct în economia tezei, l-am repartizat reglementelor specifice transportului rutier de mărfuri. În acest sens, pe parcursul celor 4 secțiuni ale **capitolului al IV-lea** am analizat următoarele acte juridice ale Uniunii Europene: Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri;

⁹ Nicoleta Diaconu, *Dreptul Uniunii Europene. Partea specială. Politicile comunitare*, Editura Lumina Lex, București, 2007, p. 207-208.

¹⁰ Informații preluate din Roman Horvath, *Politica UE în domeniul transporturilor și infrastructurii și experiența Republicii Slovace în punerea în aplicare a acesteia*, în Manualul Afacerilor Europene. Formare inițială în afaceri europene pentru Funcționarii Publici din Administrația Publică Centrală din România, Institutul European din România, București, 2005, p. 113.

Regulamentul (CEE) nr. 3916/90 privind măsurile care trebuie luate în eventualitatea unei crize pe piața transportului rutier de mărfuri; Regulamentul (CE) nr. 2888/2000 privind repartizarea autorizațiilor pentru vehiculele grele de marfă care circulă în Elveția și Regulamentul (UE) nr. 70/2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri.

În urma cercetării întreprinse, am constatat faptul că regulamentele supuse analizei oferă statelor membre un cadru juridic uniform în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri. Considerăm că regulamentele analizate se constituie în veritabile instrumente juridice ale Uniunii, la care aceasta a recurs pentru a pune în aplicare una dintre cele mai vechi politici ale sale, și anume transportul terestru.

Sintetizând, putem reține că, prin intermediul Regulamentului nr. 1072/2009, se realizează o aplicare și o implementare uniformă a legislației Uniunii Europene în domeniul accesului la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

Printre normele comune, care produc efecte în toate statele membre, regăsim:

- stabilirea condițiilor care reglementează eliberarea și retragerea licențelor comunitare și tipurile de transporturi cărora li se aplică, perioadele de valabilitate și normele detaliate pentru utilizarea acestora;

- instituirea unui atestat de conducător auto, care permite statelor membre să verifice, în mod eficient, dacă persoanele care au calitatea de conducători auto din țările terțe sunt angajați legal sau se află în mod legal la dispoziția operatorului de transport rutier de mărfuri responsabil de respectiva operațiune de transport;

- introducerea operațiunilor de cabotaj;

- obligația statelor membre de a-și acorda reciproc asistență în vederea bunei aplicări a dispozițiilor regulamentului ș.a.

În conformitate cu prevederile regulamentului, statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru punerea în aplicare a acestuia, în special în ceea ce privește un regim de sancțiuni eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

Faptul că acest act juridic al UE contribuie la implementarea politicii Uniunii în domeniul transportului rutier, rezultă și din cuprinsul preambulului care, la pct. 26 precizează următoarele: având în vedere că obiectivul regulamentului, și anume asigurarea unui cadru uniform pentru transportul internațional rutier de mărfuri pe întregul teritoriu al Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, poate fi realizat mai bine la nivel unional, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul

subsidiarității.

Regulamentul nr. 3916/90 este un alt instrument juridic ale Uniunii Europene prin intermediul căruia este implementată politica în domeniul transportului rutier de mărfuri. Regulamentul instituie norme ce sunt aplicate, în mod uniform, în toate statele membre. Astfel, Regulamentul:

- introduce un mecanism unional de salvagardare ce are în vedere orice perturbare severă de pe piața transportului rutier de mărfuri;

- stabilește faptul că instituția Consiliului este cea care trebuie să decidă asupra măsurilor care trebuie luate în eventualitatea unei crize în sectorul transportului rutier de mărfuri și

- asigură disponibilitatea datelor necesare pentru aplicarea respectivei clauze de salvagardare.

Deși nu se aplică tuturor statelor membre (excepție făcând România și Bulgaria), Regulamentul nr. 2888/2000 reprezintă un instrument de implementare a politicii UE în domeniul analizat, și asta deoarece instituie o serie de reguli ce sunt aplicate, în mod uniform, de către toate statele destinate. Astfel, regulamentul menționat, din rațiuni practice, prevede faptul că instituția Comisiei Europene trebuie să distribuie autorizațiile statelor membre, urmând ca statele să repartizeze autorizațiile între întreprinderile de transport, în funcție de criterii obiective (de ex.: luarea în considerare a fluxului de transport de marfă actuală și nevoile reale ale transporturilor în regiunea alpină). În scopul asigurării unei utilizări optime a autorizațiilor, orice autorizație neatribuită trebuie să fie returnată Comisiei pentru a fi redistribuită.

Regulamentul nr. 70/2012 instituie reguli uniforme cu privire la datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri. Este actul juridic prin care se pun la dispoziția Comisiei date statistice comparabile, sigure, sincronizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la dimensiunea și dezvoltarea transportului rutier de mărfuri cu vehicule înmatriculate în Uniune și cu privire la gradul de utilizare a vehiculelor cu care se realizează acest transport.

Prin intermediul acestui regulament, se asigură că originea și destinația regională a transportului în cadrul Uniunii sunt descrise pe același temei ca și în cazul transportului național și se asigură o legătură între transportul de mărfuri și deplasările efectuate de vehicule prin măsurarea gradului de utilizare a vehiculelor care realizează acest transport.

În ceea ce privește regulamentele specifice transportului rutier de pasageri (**capitolul al V-lea**), am supus analizei, în demersul nostru, Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind

normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și Regulamentul (UE) nr. 181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul.

Și în acest domeniu, regulamentele adoptate contribuie, în mod firesc, la implementarea politicii Uniunii Europene în domeniu. Evoluția societății, în ansamblu, a evidențiat necesitatea modificării unor reguli la nivelul Uniunii, astfel încât să se răspundă, situațiilor noi apărute, cu o reglementare cât mai aproape de realitate.

În acest sens, precizăm că Regulamentul nr. 1073/2009 este cel care asigură un cadru coerent pentru transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul în ansamblul Uniunii. Totodată, regulamentul:

- se aplică tuturor transporturilor internaționale efectuate pe teritoriul Uniunii;
- definește normele comune aplicabile transportului rutier internațional de persoane;
- stabilește condițiile în care operatorii de transport nerezidenți pot presta servicii naționale de transport într-un stat membru.

Fiind direct aplicabil, regulamentul trebuie respectat de toate statele membre. În vederea unei aplicări corecte și complete, statele membre au obligația de a adopta măsurile necesare pentru punerea în aplicare a acestui regulament, în special în ceea ce privește un sistem de sancțiuni eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Totodată, statele membre au obligația, în temeiul art. 28 din regulament, ca la fiecare doi ani, să transmită Comisiei numărul de autorizații eliberate pentru servicii regulate în anul precedent și numărul total de autorizații pentru servicii regulate valabile la sfârșitul perioadei de raportare respective. Aceste informații se prezintă separat pentru fiecare țară de destinație a serviciului regulat. De asemenea, statele membre transmit Comisiei datele cu privire la operațiunile de cabotaj, sub formă de servicii speciale regulate și de servicii ocazionale, efectuate în timpul perioadei de raportare de către operatorii de transport rezidenți. În plus, la fiecare doi ani, autoritățile competente din statul membru gazdă transmit Comisiei statistici cu privire la numărul de autorizații emise pentru operațiunile de cabotaj sub formă de servicii regulate, menționate la articolul 15 litera (c).

Regulamentul nr. 181/2011 cuprinde o serie de măsuri ce contribuie la îmbunătățirea drepturilor pasagerilor în sectorul transportului cu autobuzul și autocarul, ținând cont de caracteristicile specifice acestui sector, care se compune în mare parte din întreprinderi mici și mijlocii.

În temeiul regulamentului menționat, statele membre au obligații în plus față de

despăgubirile acordate în conformitate cu legislația națională aplicabilă în caz de deces sau vătămare corporală, pierdere sau deteriorare a bagajului în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, pasagerii având dreptul la asistență în ceea ce privește nevoile lor imediate de ordin practic survenite ca urmare a accidentului. Asistența de acest gen include, atunci când este necesar, primul ajutor, cazare, hrană, îmbrăcăminte și transport.

Având în vedere art. 9 din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap, regulamentul oferă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă posibilități de călătorie cu autobuzul și autocarul comparabile celor ale altor cetățeni, fiind instituite, în acest sens, norme privind nediscriminarea și asistența pe durata călătoriilor acestora. Transportatorii au obligația de a stabili condițiile de acces, utilizând sistemul de standardizare european.

În temeiul art. 29 din regulament, până la data de 1 iunie 2015 și ulterior din doi în doi ani, organismele responsabile cu asigurarea aplicării acestui act juridic al Uniunii Europene publică un raport referitor la activitatea lor în cursul celor doi ani calendaristici precedenți, raport care conține în special o descriere a măsurilor luate pentru punerea în aplicare a Regulamentului analizat și statistici cu privire la plângeri și la sancțiunile aplicate.

Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor regulamentului și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre au avut obligația de a notifica respectivele norme și măsuri Comisiei până la 1 martie 2013 și trebuie să trimită, tot Comisiei, fără întârziere, o notificare cu privire la orice modificare ulterioară¹¹.

Capitolul al VI-lea conține o analiză a regulamentelor specifice accesului pe piața muncii în domeniul transporturilor rutiere și condițiile de muncă. Astfel, cele 3 secțiuni ale capitolului conțin ample detalii referitoare la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și la Regulamentul (UE) nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier. În urma cercetării realizate, achiesăm la

¹¹ Potrivit art. 31 din Regulament.

opinia¹² potrivit căreia „direcția în care a evoluat piața transportului rutier de marfă de la începerea procesului de liberalizare din anii '90 nu a determinat o convergență între o concurență sporită și un proces paralel de armonizare socială în statele membre ale UE în materie de ocupare a forței de muncă și de condiții de muncă pentru lucrătorii din domeniul transportului rutier de marfă”. Cercetătorii domeniului¹³ au formulat mai multe recomandări ce ar putea constitui orientări pentru anumite domenii în care este nevoie de îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto profesioniști. Astfel, le menționăm și noi pe următoarele: necesitatea consolidării mecanismelor de punere în aplicare a legii în statele membre; studiul posibilității introducerii analizelor de evaluare a impactului; consolidarea cooperării între statele membre și între diverse autorități ale aceluiași stat membru și crearea unui registru european al întreprinderilor de transport.

Capitolul al VII-lea este consacrat aspectelor referitoare la implementarea legislației Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere în unele state membre, inclusiv în România. Referindu-ne la o analiză a dreptului Uniunii Europene și la aplicarea lui în statele membre considerăm că este necesară observarea cu atenție a modalității concrete în care statele membre înțeleg să-și armonizeze legislația națională cu cea a Uniunii și să o integreze, aplicând direct textele legislative ale Uniunii, acolo unde este necesar.

Am înțeles, în acest sens, să analizăm un studiu realizat de o echipă de juriști și politologi care a întreprins acest demers pentru a cerceta condițiile de participare a statelor membre ale Uniunii Europene. Diversitatea situațiilor naționale a făcut ca studiul să nu fie realizat într-un mod foarte rigid, lăsându-le raportorilor naționali libertatea de a se adapta la particularitățile naționale, dar în interiorul celor patru direcții esențiale ale analizei, și anume:

- cadrul juridic și politic al participării la Uniunea Europeană;
- proiecțiile naționale în instituțiile UE;
- elaborarea pozițiilor naționale și, apoi, derularea procesului de decizie european de către autoritățile naționale;
- punerea în practică, la nivel național, a textelor UE și respectarea hotărârilor Curții de Justiție.

Am putut observa, între altele, faptul că evoluția ascendentă a măsurilor de armonizare

¹² Studiu realizat în anul 2013 de către Direcția generală politici interne - Departamentul tematic B: politici structurale și de coeziune din cadrul Parlamentului European. Studiul este intitulat *Transport și turism. Condiții sociale și de muncă ale transportatorilor rutieri de marfă*. Concluziile pot fi consultate la [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495855\(SUM01\)_RO.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET(2013)495855(SUM01)_RO.pdf)

¹³ Idem.

în domeniul transporturilor poate fi, de multe ori, în contrast cu liberalizarea acestora. Evoluțiile înregistrate nu au fost întotdeauna considerate a fi pozitive. În special cei care au susținut că armonizarea condițiilor de exercitare a transporturilor trebuie îndeplinite întotdeauna înainte ca liberalizarea să se producă sunt de părere că această armonizare este, în continuare, insuficientă. O altă problemă pentru statele membre a fost neconcordanța dintre legislațiile naționale în privința taxelor de drum și a formalităților de înmatriculare ale companiilor de transport. De exemplu: ca urmare a diferențelor mari în ceea ce privește taxele de drum în Marea Britanie și Olanda, este atractiv pentru companiile de transport britanice să-și înregistreze camioanele în Olanda. În consecință, compania britanică a solicitat o autorizație comunitară în Olanda.

Potrivit unui studiu publicat de Roman Horvath¹⁴, în momentul deschiderii negocierilor de aderare, în Republica Slovacia au fost create unități de integrare europeană la nivelul fiecărui organism central al administrației publice, iar coordonarea procesului de negociere a fost organizată pe capitole de negociere, fiecare capitol de negociere având propriul său grup de lucru. La Ministerul Transporturilor, Poștei și Telecomunicațiilor din Republica Slovacă (MTPT RS) au fost înființate două grupuri de lucru¹⁵, unul pentru politica în domeniul transporturilor, și altul pentru telecomunicații și tehnologia informațiilor. Slovacia „nu are nici un document-cadru în domeniul transporturilor, documentul de bază pentru sectorul transporturilor este intitulat „Principiile Politicii de Stat în domeniul Transporturilor în Republica Slovacă”. În prezent, este în curs de finalizare „Politica în domeniul transporturilor a Republicii Slovace pentru 2015”¹⁶. La nivelul legislației specifice transportului rutier și al infrastructurii, Slovacia are „3 acte referitoare la căile ferate și câte un act referitor la transportul aerian, navigația fluvială și transportul maritim”¹⁷.

În ceea ce privește România, conștientă fiind de faptul că transportul reprezintă una din componentele de bază în dezvoltarea pieței interne și că este unul dintre domeniile generatoare de creștere economică, țara noastră a negociat și obținut, prin Tratatul de aderare, mai multe perioade de tranziție, ultima finalizându-se la sfârșitul anului 2013. România a aderat, prin Legea nr. 101/1994, la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR). La o analiză atentă a acestui Acord, se poate observa faptul că prevederile sociale, referitoare la timpii de conducere și odihnă, sunt

¹⁴ Roman Horvath, *op. cit.*, p. 120.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Ibidem, p. 121.

¹⁷ Idem.

identice cu cele din Regulamentul nr. 561/2006. Prin urmare, putem susține, fără a greși, că România a fost obligată să aplice aceste prevederi pe teritoriul său în cazul transporturilor internaționale și să controleze respectarea lor, inclusiv în cazul autovehiculelor înmatriculate în România care au efectuat astfel de transporturi, cu mult înainte de data aderării la Uniunea Europeană.

Dotarea autovehiculelor de transport marfă din România cu tahografe a constituit o cerință care a existat și înainte de anul 1989, însă, la momentul respectiv, cerințele tehnice impuse nu corespundeau celor din Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale și, cu atât mai puțin, celor cuprinse în Regulamentul nr. 165/2014.

Din prezentarea realizată, considerăm că nu puteau lipsi informațiile ce fac trimitere la răspunderea statelor pentru neaplicarea imediată, directă și prioritară a regulamentelor Uniunii Europene în materia transportului rutier.

Principiul răspunderii statelor membre ale Uniunii Europene pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate constituie unul dintre principiile fundamentale pentru asigurarea eficacității depline a dreptului Uniunii. Consacrarea acestui principiu reprezintă una dintre cele mai semnificative evoluții ale jurisprudenței Curții, alături de alte principii, precum cel al efectului direct și cel al priorității dreptului UE în raport cu dreptul intern. În lipsa recunoașterii principiului amintit, efectul direct al dreptului UE ar fi fost, cel mai probabil, numai parțial eficient în vederea valorificării drepturilor particularilor conferite prin normele juridice ale UE.

Ultima parte a tezei este dedicată prezentării concluziilor și formulării unor recomandări și propuneri (**capitolul al VIII-lea**).

În ceea ce privește **concluziile**, acestea sunt, în sinteză, următoarele:

Până în prezent, din cercetarea realizată, putem susține faptul că politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor a înregistrat o serie de realizări, precum:

- îmbunătățirea drepturilor pasagerilor;
- siguranță sporită;
- dezvoltarea unui transport inteligent și durabil;
- îmbunătățirea infrastructurii și a finanțării;
- un program de lucru rezonabil pentru persoanele ce lucrează în domeniul transporturilor;
- mai multe posibilități de transport pentru călători și companii;

- mai puțină poluare.

Totuși, „pe măsură ce societățile noastre devin din ce în ce mai mobile, politica UE în domeniul transportului trebuie să aibă în vedere problemele apărute privind blocajele asociate traficului rutier și aerian, dependența de petrol și emisiile de gaze cu efect de seră. Strategia UE se axează pe aducerea infrastructurii de transport la un anumit nivel pe întreg teritoriul UE și pe găsirea unor soluții prin care sectorul european al transporturilor să poată concura pe piața mondială aflată într-o rapidă dezvoltare”¹⁸.

Potrivit doctrinei¹⁹, provocările majore cu care se confruntă transporturile la nivelul Uniunii Europene sunt:

- blocajele de trafic ce afectează traficul rutier;
- dependența de petrol²⁰;
- emisiile de gaze cu efect de seră²¹;
- infrastructura și
- concurența externă²².

¹⁸ **Ileana Tache, Alexandru Bucoi**, *Provocări actuale ale politicii europene în domeniul transporturilor*, în Buletinul științific, nr. 15/2014, Editura Infomarket, București, p. 155.

¹⁹ Idem.

²⁰ **Ileana Tache**, *Economie europeană*, Editura Universității Transilvania, Brașov, 2013, citat de Ileana Tache, Alexandru Bucoi, *op. cit.*, pag. 159.

²¹ http://europa.eu/pol/trans/index_ro.htm

²² **Ileana Tache, Alexandru Bucoi**, *op. cit.*, pag. 159.

BIBLIOGRAFIE

I. Cursuri, tratate, monografii

1. **BANCIU, Doina; ALEXANDRESCU, Mihail; HRIN, Rodica; EȘANU Adrian; MIHAI, George; ANGHEL, Lucian**, *Sisteme inteligente de Transport, ghid pentru utilizatori și dezvoltatori*, Editura Tehnică, București, 2003;
2. **BARAV, Ami; PHILIP, Christian**, *Dictionnaire juridique des Communautés européennes*, PUF, Paris, 1993;
3. **BUDECI, Alina; CHINTEA, Svetlana; MISAIL-NICHITIN, Daniella**, *Audierea copiilor victime-martori ai exploatării sexuale comerciale. Îndrumar practic*, Centrul Internațional pentru Protecția și Promovarea Drepturilor Femeii „La Strada”, Republica Moldova, 2011
4. **CALLIESS C.; RUFFERT, M.**, *Verfassung der Europäischen Union*, Ed. Beck, 2006;
5. **CARAIANI, Gheorghe** – coordonator, *Acquis-ul comunitar și politica sectorială în domeniul transporturilor în Uniunea Europeană – studiu*, Editura Pinguin Book, București, 2006;
6. **CARAIANI, Gheorghe**, *Tratat de Transporturi* vol. I și II, Editura Lumina Lex, București, 2001;
7. **CĂPĂȚĂNĂ, Octavian**, *Dreptul Transporturilor. Transporturi rutiere interne și internaționale*, Editura Lumina Lex, București, 1997;
8. **CRAIG, Paul, DE BÚRCA, Gráinne**, *Dreptul Uniunii Europene. Comentarii, jurisprudență și doctrină*, Editura Hamangiu, București, 2009;
9. **DEFARGES, Philippe Moreau**, *Organizațiile internaționale contemporane*, Institutul European, București, 1998;
10. **DIACONU, Nicoleta**, *Dreptul Uniunii Europene. Partea specială. Politicile comunitare*, Editura Lumina Lex, București, 2007;
11. **DINH, Nguyen Quoc; DAILLIER, Patrick; PELLET Alain**, „*Droit international public*”, ediția a 7-a, L.G.D.J, 2002;
12. **DRAGOȘ, Dacian Cosmin**, *Uniunea Europeană. Instituții. Mecanisme*, ediția a 3-a, Editura C.H. Beck, București, 2007;
13. **DUBOUIS, Louis; BLUMANN, Claude**, „*Droit matériel de l'Union européenne*”, 6^{ème} Edition, Edition Monchrestien, 2012;
14. **DUMITRESCU, Corina**, *Izvoarele dreptului comunitar și necesitatea unei clasificări unitare a acestora*, Revista Română de Drept Comunitar nr. 3/2006;
15. **EVERLING, Ulrich**, „*Zur Stellung der Mitgliedstaaten als „Herren der Verträge*”, volulmul omagial Bernhardt, Editura Springer, Berlin, 1995;
16. **FÁBIÁN, Gyula**, *Drept instituțional comunitar*, Ediția a III-a revăzută și adăugită cu referiri la Tratatul de la Lisabona, Editura Sfera Juridică, Cluj-Napoca, 2008;
17. **FÁBIÁN, Gyula**, „*Drept instituțional comunitar*”, ediția a III-a, revăzută și adăugită, cu referiri la Tratatul de la Lisabona, Editura Hamangiu, București, 2010;
18. **FERRÉOL, Gilles** (coord), *Dictionnaire de l'Union européenne*, Editura Polirom Iași, 1998;
19. **FILIPESCU, Ion P.; FUEREA, Augustin**, *Drept instituțional comunitar european*, Editura Actami, București, 2000;
20. **FUEREA, Augustin**, *Bruxelles 21-22 iunie – un summit de referință pentru*
21. **FUEREA, Augustin**, *Drept comunitar european. Partea generală*, Editura All BEck,

- București, 2001;
22. **FUEREA, Augustin**, *Manualul Uniunii Europene*, ediția a V-a revăzută și adăugită după Tratatul de la Lisabona (2007/2009), Editura Universul Juridic, București, 2011;
 23. **GAMURARI, Vitalie**, *Conceptul de suveranitate în dreptul internațional contemporan*, teză de doctorat (<http://www.cnaa.acad.md/thesis/4306/>);
 24. **GORNIG Gilbert; RUSU Ioana Eleonora**, *Dreptul Uniunii Europene*, ediția a II-a, Editura C.H. Beck, București, 2007;
 25. **ISAAC Guy**, *Droit communautaire general*, Dalloz, Paris, 1999;
 26. **ISSAC, Guy**, *Droit général communautaire*, Ed. Armand Colin, Paris, 1998;
 27. **JINGA, Ion; POPESCU, Andrei**, „*Integrarea Europeană. Dicționar de termeni comunitari*”, Editura Lumina Lex, 2000;
 28. **LECOURT, R.**, *L'Europe des juges*, Editura Bruylant, Bruxelles, 1976;
 29. **LEFTER, Cornelia**, *Fundamente ale dreptului comunitar instituțional*, Editura Economică, București, 2003;
 30. **LUOIS, Jean-Victor**, *L'ordre juridique communautaire*, ediția a 6-a, Collection „Perspectives européennes”, Bruxelles, 1992;
 31. **MAZILU, Dumitru**, „*Dreptul comerțului internațional. Partea specială*”, curs, Editura Lex, București, 2000;
 32. **MICHEL, V.**, *Recherches sur les compétences de la communauté européenne*, Editura L'Harmattan, 2003;
 33. **MOLINIER, Joël; LOTARSKI, Jaroslaw**, *Droit du contentieux européen*, 2^e édition, L.G.D.J., Paris, 2009;
 34. **NETTESCHEIM M.**, *Die Kompetenzordnung im Vertrag über eine Verfassung für Europa*, Editura Europarecht, 2004;
 35. **PELKMANS, Jacques**, „*Integrare europeană. Metode și analiză economică*”, ediția a 2-a, Institutul European din România, București, 2003;
 36. **PESCATORE, Pierre**, *L'ordre juridique des Communautés européennes*, Liège, 1975;
 37. **PIPEREA, Gheorghe**, *Dreptul transporturilor* ediția a 2-a, Editura All Beck, București, 2005;
 38. **POPESCU, Roxana-Mariana**, *Introducere în dreptul Uniunii Europene*, Editura Universul Juridic, București, 2011;
 39. **POPESCU, Roxana-Mariana; DUMITRAȘCU, Augustina**, *Dreptul Uniunii Europene. Sinteze și aplicații*, Editura Universul Juridic, București, 2011;
 40. **PROFIROIU, Marius; POPESCU, Irina**, *Politici europene*, Editura Economică, București, 2003;
 41. **PROFIROIU, Marius; POPESCU, Irina; POPESCU, Irina**, *Instituții și Politici Europene*, Editura Economică, București, 2008;
 42. **PUTZ, Ecaterina; BÎZOI, Gabriel**, „*Sisteme logistice de transport*”, Editura Mirton, Timișoara, 2006;
 43. **RIDEAU, Joël** (sous sa direction), *Les états membres de L'Union Européenne. Mutations - Adaptations –Resistances*, Centre de documentation et de recherche européennes (CEDORE), Institut du Droit de la Paix et du Développement, Université de Nice – Sophia Antipolis;
 44. **ROTARIU, Ilie**, *Transporturi, expediții și asigurări de mărfuri și călători*, ediția a IV-a, revăzută, Editura Alma Mater, Sibiu;
 45. **SCĂUNAȘ, Stelian**, *Uniunea Europeană. Construcție. Instituții. Drept*, Editura All Beck, București, 2005;
 46. **SIMON, Denys** în „*Le système juridique communautaire*”, ed. a 2-a, PUF, Paris, 2000;
 47. **ȘTEFAN, Tudorel**, *Introducere în dreptul comunitar*, Editura C.H. Beck, București

2006;

48. **TACHE, Ileana**, *Economie europeană*, Editura Universității Transilvania, Brașov, 2013;
49. **TUDOR, Georgiana; CĂLIN, Dragoș**, *Jurisprudența CJCE, vol.I*, Editura C.H.Beck, București, 2006;
50. **VÁRNAY, Ernő; PAPP, Mónika**, „Az Európái Unió joga”, Ed. KJK-Kerszöv, Budapest, 2002;.
51. **VERLOREN, van Temeat**, *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;
52. **VLADU, Cornel; UTA, Cristian; PÂRVULESCU, Constantin**, „Evaluarea impactului asupra României a adoptării elementelor acquis-ului comunitar referitor la transportul rutier de mărfuri”, Institutul European din România, 2002;
53. **VOICU, Marin**, *Politicile comune ale Uniunii Europene - cadrul Constituțional*, Editura Lumina Lex, București, 2005.

II. Articole și studii de specialitate

1. **BALTHASAR, Stephan**, *Locus Standi Rules for Challenges to Regulatory Acts by Private Applicant : the New Article 263(4) TFEU*, *European Law Review* (2010), Vol. 35, Issue 04, p. 542-550, © 2010 Sweet & Maxwell and its Contributors;
2. **BANCIU, Dorin D.M.**, *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>
3. **CRAIG, Paul**, *Competence: clarity, conferral, containment and consideration*, 2004, 29 *E.L. Rev.*323, 330,
4. **CREMONA, M.**, *A Constitutional Basis for Effective External Action? An Assessment of the Provision on EU External Action in the Constitutional Treaty*, *EUI Working Paper* 2006/33;
5. **DUMITRESCU, Corina**, *Izvoarele dreptului comunitar și necesitatea unei clasificări unitare a acestora*, *Revista Română de Drept Comunitar* nr. 3/2006;
6. **FUEREĂ, Augustin**, *Bruxelles 21-22 iunie – un summit de referință pentru Uniunea Europeană*, în *Revista Diplomat Club, curierul vieții diplomatice, mondene și al lumii afacerilor*, nr. 5-6 (185-186), anul XV-2007;
7. **FUEREĂ, Augustin**, *Legal personality and powers of the European Union*”, *Lex ET Scientia International Journal - Juridical Series*, nr. 1/2010;
8. **FUEREĂ, Augustin**, *Tratatul de la Lisabona - semnat la 13 decembrie 2007 intrat în vigoare la 1 decembrie 2009*, *Revista de Drept public* nr.4/2009;
9. **HORVATH, Roman**, „*Politica UE în domeniul transporturilor și infrastructurii și experiența Republicii Slovace în punerea în aplicare a acesteia*”, în *Manualul Afacerilor Europene. Formare inițială în afaceri europene pentru Funcționarii Publici din Administrația Publică Centrală din România*, Institutul European din România, București, 2005;
10. **HULLMANN, Klaus**, *Principii generale de aplicare și punere în executare a legislației comunitare la nivel național și sub-național*;
11. **MAYER, Franz C.**, *Supremacy Lost?*, *Walter Hallstein Institut, Humboldt Universität zu Berlin, WHI - Paper* 2/06, 2006, www.whi-berlin.de/supremacy.htm
12. **MUNTEANU, Roxana**, *Rolul jurisdicțiilor naționale în aplicarea principiului*

- răspunderii statului pentru daune cauzate particularilor prin încălcarea dreptului comunitar*, articol „Dreptul comunitar și dreptul intern. Aspecte privind legislația și practica judiciară”, Editura Hamangiu, București, 2008;
13. **OȚEL, Monica Elena**, „*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;
 14. **PETERSEN, Ewa Hedkvist** *Prioritățile securității rutiere în cadrul Uniunii Europene – raportul de selecție și ierarhizare al acțiunilor* [COM(2000)125-C5-0248/2000-20000/2136(COS)], Raport adoptat de Parlamentul European la data de 18 ianuarie 2001;
 15. **POPESCU, Roxana-Mariana**, *Specificul aplicării prioritare a dreptului european în dreptul intern, în raport cu aplicarea prioritară a dreptului internațional*, Revista Română de Drept Comunitar, nr.3/2005;
 16. **PROFIROIU, Marius; POPESCU, Irina**, *Politici europene*, Editura Economică, București, 2003;
 17. **SCHÜTZE, Robert**, *Cooperative federalism constitutionalised: the emergence of complementary competences in the EC legal order*, 2006, 31 European Law Review;
 18. **SCHÜTZE, Robert**, *Lisbon and the federal order of competences: a prospective analysis*, European Law Review 33(5): 709-722, 2008 (publicat de 2010 Sweet & Maxwell and its Contributors, 2010 Thomson Reuters);
 19. **TACHE, Ileana; BUCOI, Alexandru**, *Provocări actuale ale politicii europene în domeniul transporturilor*, în Buletinul științific, nr. 15/2014, Editura Infomarket, București, 2014;
 20. **TRUȘCĂ, Andrada**, „*Procedura acțiunii pentru constatarea neîndeplinirii de către statele membre a obligațiilor ce le revin conform dreptului comunitar. Privire specială asupra dreptului mediului*”, în Revista Transilvana de Științe Administrative, nr. 2/2009;
 21. **WESSEL, Ramses**, *Integration by Stealth: On the Exclusivity of Community Competence. A Comment on the Ronald van Ooik Contribution*, <http://www.utwente.nl/mb/legs/research/wessel/wessel17.pdf>, p.48-49).

III. Jurisprudență

1. Hotărârea CJCE, 11 iunie 1968, *Confédération nationale des producteurs de fruits et légumes e.a c/Conseil*, C-16/62 și C-17/62
2. Hotărârea CJCE, 7 februarie 1973, *Comisia c/Italia*, C-39/72.
3. Hotărârea CJCE din 5 mai 1977, *Koninklijke Scholten Honig c./ Conseil et Commission*, 101/76;
4. Hotărârea CJCE din 6 octombrie 1982 *Alusuisse c./ Conseil et Commission*, 307/81; Hotărârea CJCE din 7 februarie 1973, *Commission c. / Italie*, 39/72;
5. Hotărârea CJCE, *Jégo-Quééré & CIE SA*, C-263/02 P, 2004;
6. Hotărârea CJCE, 7 februarie 1973, *Comisia/Italia*, 39/72;
7. Hotărârea CJCE, 2 februarie 1977, *Amsterdam Bulb BV/Produktschap voor siergewassen*, 50/76;
8. Hotărârea CJCE, 17 septembrie 2002, C-253/00;
9. Hotărârea CJCE din 7 februarie 1973, *Commission c. / Italie*, 39/72;
10. Hotărârea CJCE din 2 februarie, *Amsterdam Bulb BV c./ Produktschap voor siergewassen*, 50/76;
11. Hotărârea CJCE din 8 aprilie 1976, *Defrenne c./ SABENA*, 43/75;
12. Hotărârea CJCE, 5 februarie 1963, *Van Gend en Loos/Administratie der Belastingen*,

- 26/62;
13. Hotărârea CJCE din 3 aprilie 1968, *Firma Molkerei-Zentrale c./ Hauptzollamt Paderborn*, 28/67;
 14. Hotărârea CJCE, 7 februarie 1973, *Comisia/Italia*, 39/72;
 15. Hotărârea CJCE din 19 iunie 1990, *The Queen c./ Secretary of State of Transport, ex parte: FactortameLDT ș.a.*, C-213/89
 16. Hotărârea CJCE din 9 martie 1978, *Amministrazione delle finanze dello Stato c./Simmenthal*, 106/77;
 17. Avizul CJCE, 12 martie 1996, nr. 2/94 (CEDO).
 18. Hotărârea CJCE, 15 decembrie 1976, *Donckerwolcke e.a./Procureur de la République e.a.*, 41/76;
 19. Hotărârea CJCE, 11 ianuarie 2000, *Kreil*, C-285/98;
 20. Hotărârea CJCE, 14 decembrie 1971, *Comisia/Franța*, 7/71;
 21. Hotărârea CJCE, 5 noiembrie 2002, *Comisia/Germania (Open Skies)*, C-476/98;
 22. Hotărârea CJCE, *Parlamentul European/Consiliu*, C-295/90;
 23. Hotărârea CJCE, 16 iulie 1956, *Fédéchar*, 8/55;
 24. Hotărârea CJCE, 13 noiembrie 1964, *Commission c/ Luxembourg et Belgique*, C-90 și 91/63;
 25. Hotărârea CJCE din 22 mai 1985, *Parlamentul European c./ Consiliului Comunităților Europene*, 13/83
 26. Hotărârea Curții din 18 februarie 1970, *Hauptzollamt Hamburg Oberelbe c./ Bollmann*.
 27. Hotărârea Curții din 6 mai 1982, *BayWa c./ Bundesanstalt für landwirtschaftliche Marktordnung*, C-146, 192 și 193/81.
 28. Hotărârea Curții din 6 iunie 1972, *Schlüter & Maack c. / Hauptzollamt Hamburg Jonas*, 94-71.
 29. Ordonanța Curții din 24 octombrie 2001, C-186/01
 30. Hotărârea Curții din 29 mai 1979, *NTN Toyo Bearing / Conseil*, 113/77.
 31. Hotărârea CJCE din 5 mai 1977, *Koninklijke Scholten Honig c./ Conseil et Commission, siergewassen*, 50/76;

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

1. Regulamentul de procedură al Curții de Justiție din 29 septembrie 2012;
2. Regulamentul de procedură al Tribunalului din 1 iulie 2012;
3. Presidency Conclusions of the Laeken European Council (14 and 15 December 2001) ;
4. Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, abrogată prin Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate;
5. Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, abrogată prin Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate;
6. Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport;
7. Concluziile președinției Consiliului European din 6-7 iulie 1978 de la Bremen;
8. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării adoptată de Adunarea Generală a Națiunilor Unite la 10 decembrie 1982, ratificată de România prin Legea nr. 110/1996;
9. Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a

- principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe;
10. Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat la transportul maritim și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 în sensul extinderii domeniului de aplicare al acestuia pentru a include cabotajul și serviciile tramp internaționale;
 11. Regulamentul (CEE) nr. 4057/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 privind practicile tarifare neloiale în transportul maritim;
 12. Regulamentul (CEE) nr. 4058/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 privind o acțiune coordonată de garantare a accesului liber la traficul transoceanic;
 13. Directiva Consiliului din 9 noiembrie 1987 privind inițierea profesiei de operator de transport de mărfuri pe cale navigabilă în transportul național și internațional și privind recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și altor titluri oficiale de calificare pentru această activitate;
 14. *Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene*. Bruxelles 2013, text cu relevanta pentru SEE (http://ec.europa.eu/competition/consultations/.../aviation_guidelines_ro.docx);
 15. Directiva 80/51/CEE a Consiliului din 20 decembrie 1979 privind limitarea emisiilor sonore de la aeronavele subsonice, abrogată prin Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației, abrogat, la rândul său prin Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE;
 16. Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare;
 17. Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente;
 18. Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, ratificată de România, prin OG.nr.107/2000, prin care se modifică următoarele convenții internaționale: Convenția de la Varșovia (1929) – unificarea unor reguli privind transportul aerian internațional; Protocolul de la Haga (1955) – modificarea Convenției de la Varșovia; Convenția de la Guadalahara (1961) – transportul aerian executat de altă persoană decât transportatorul contractual;
 19. Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente;
 20. Directiva Consiliului din 23 noiembrie 1988 privind procedurile standard de control pentru aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 privind armonizarea unor dispoziții ale legislației sociale referitoare la transportul rutier și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier;
 21. Directiva 2004/52/CE are drept obiectiv să realizeze interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în Uniunea Europeană;
 22. Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere, abrogată prin Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006

- privind permisele de conducere;
23. Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional;
 24. Regulamentul (CEE) nr. 881/92 al Consiliului din 26 martie 1992 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 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri; Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 al Consiliului din 25 octombrie 1993 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transporturi rutiere naționale de marfă în interiorul unui stat membru, abrogat prin Regulamentul (CE) nr. 1072/2009;
 25. Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul, abrogat prin Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 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;
 26. Propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind implementarea sistemului eCall interoperabil la nivelul UE, COM(2013) 315 final, 13.6.2013;
 27. Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu și Comitetul Economic și Social European - *Programul de lucru anual al Uniunii pentru standardizarea europeană*, COM(2013) 561 final, p. 7 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0561:FIN:RO:PDF>);
 28. Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, încheiată la Hamburg în 1978, mai este cunoscută sub denumirea de „Regulile de la Hamburg din 1978”;
 29. Decretul nr.343/1981, publicat în Buletinul Oficial al României, nr.95 din 28 noiembrie 1978;
 30. Regulamentul (CE) nr. 923/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program Marco Polo de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II);
 31. Regulamentul (UE) nr. 994/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind măsurile de garantare a securității aprovizionării cu gaze naturale și de abrogare a Directivei 2004/67/CE a Consiliului;
 32. Directiva 2009/73/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă în sectorul gazelor naturale și de abrogare a Directivei 2003/55/CE;
 33. Regulamentul nr. 1191/69 (CEE) al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea Statelor Membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare;
 34. Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare;
 35. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri;

36. Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri;
37. Regulamentul (CEE) nr. 4058/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind stabilirea prețurilor la transportul rutier de mărfuri între statele membre;
38. Regulamentul (CE) nr. 2679/98 al Consiliului din 7 decembrie 1998 privind funcționarea pieței interne în legătură cu libera circulație a mărfurilor între statele membre;
39. Orientările Cărții Albe, identificat electronic în limba engleză pe site-ul http://ec.europa.eu/transport/intermodality/overview/white_paper_en.htm. ;
40. Agenda 2000, Pour une Union plus forte et plus large, COM(97)2000, Bruxelles, 1997;
41. Cartea verde intitulată *Către o rețea transeuropeană de transport mai bine integrată în slujba politicii comune în domeniul transporturilor*, COM/2009/0044 final; http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/ro/displayFtu.html?ftuId=FTU_4.7.1.html;
42. Comunicarea Comisiei privind aplicarea tarifelor percepute pentru utilizarea de către vehiculele private ușoare a infrastructurilor rutiere naționale, COM/2012/0199 final, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0199:FIN:RO:HTML>.
43. (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2009-0066+0+DOC+PDF+V0//RO>
44. Comunicarea Comisiei privind *Introducerea serviciului european de taxare rutieră electronică*, COM/2012/0474 final, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0474:FIN:RO:HTML>
45. Comunicarea Comisiei *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*, COM(2010) 389/3, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_ro.pdf
46. Carte verde - *Modernizarea Directivei privind calificările profesionale*, COM(2011) 367 final, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0367:FIN:ro:PDF>
47. Acordul internațional privind transportul internațional ocazional de pasageri cu microbuzul și autobuzul (Acordul INTERBUS), a intrat în vigoare în Comunitatea Europeană la 1 ianuarie 2003;
48. *Foaie de parcurs pentru spațiul unic european al transporturilor – către un sistem competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor*, p.11, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/sec-2011-391-unofficial-translation_ro.pdf
49. COM 2008(433) disponibilă la <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0433:FIN:RO:PDF>.
50. COM 2008(886 final) disponibilă la <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0886:FIN:RO:PDF>.
51. Directiva Consiliului 96/62/CE din 27 septembrie 1996 privind evaluarea și gestiunea calității aerului ambiant și Directiva Consiliului 1999/30/CE din 22 aprilie 1999 referitoare la stabilirea de valori limită pentru dioxidul sulfurat, dioxidul de azot și oxizii de azot, particule și plumb în aerul ambiant;

V. Alte surse

1. ***, *The Lisbon Treaty*, Europa Institute, Leiden University, Law Faculty, The Netherlands, Edited by Christa Tobler, Lisbon Treaty Meeting Summaries, Europa Institute of Leiden University, 19 March 2008, <http://media.leidenuniv.nl/legacy/lisbon-treaty-summaries.pdf>;
2. Working group V «Complementary Competencies», Subjet: Note from Michael Frendo on Classification of Competences and Interpretation by the ECJ, Brussels, 15 Juillet 2002, <http://european-convention.eu.int/docs/wd5/1898.pdf>;
3. Parlamentul European, *Politica comună a transporturilor, Transportul terestru - armonizarea legislațiilor*, circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7264_ro.htm;
4. *Extinderea spre Est pe agenda Consiliului European*, nr.104 (http://ec.europa.eu/romania/documents/eu_romania/tema_10.pdf);
5. ***, *Ghidul lucrătorului român în Franța*, publicație elaborată de Serviciul Management și Mobilitate Forță de Muncă din cadrul Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale din România, mai 2010 – http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Mobilitatea%20forteii%20de%20munca/260510Ghid_Franta.pdf
6. ***, *Uniunea Europeană. Glosar de termeni P. Politica comună în domeniul transporturilor*”, nr. 34 iunie 2007, (europa.eu/Romania/documents/eu_romania/tema_34.pdf).
7. ***, *Politica în domeniul transporturilor*, seria monografii – Politici Europene, Institutul European din România, București, 2005;
8. ***, *Transport feroviar: un mediu mai competitiv, servicii mai bune - 30/01/2013* (www.ec.europa.eu/news/transport/130130_ro.htm)
9. Guvernul României, Ministerul Transporturilor, *Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030, Raport transport aerian 2007-2013*, martie 2008; (http://www.mt.ro/strategie/strategii%20sectoriale_acte%20normative/strategie%20dezvoltare%20durabila%20noua%20ultima%20forma.pdf).
10. *Transportul intermodal*, identificat electronic în limba engleză pe site-ul http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index_en.htm.
11. Ministerul Transporturilor, Autoritatea de management pentru POS transport *Politici comune în domeniul Transporturilor*, Constanța, octombrie, 2007, extras din prezentare - pdf, http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm
12. *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*
13. (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)),
14. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2009-0066+0+DOC+PDF+V0//RO>
15. *Planul strategic în domeniul transporturilor Etapa I – Componenta de Management*, elaborat de Ministerul transporturilor, http://www.mt.ro/nou/_img/documente/PLAN_STRATEGIC.pdf
16. *Programul de guvernare 2005-2008*, http://www.aippimm.ro/files/otimmc_files/71/172/programul-de-guvernare-2005-2008.pdf
17. ***, *EU-27 Energy Baseline Scenario to 2030*, Oficiul pentru publicațiile oficiale ale Comunităților Europene, Luxembourg, 2008 (http://biblio.central.ucv.ro/bib_web/bib_pdf/EU_books/0015.pdf).

18. *Foaie de parcurs pentru spațiul unic european al transporturilor – către un sistem competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor*, p.11,
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/sec-2011-391-unofficial-translation_ro.pdf
19. *Note d'analyse, Objet: Traité de Lisbonne: présentation générale*, Sursa:
http://sudest.europarl.fr/ressource/static/files/Analyse_du_Traite_de_Lisbonne_-_CE_Secretariat_Gal_Services_juridiques.pdf.