

Expunere de motive

Secțiunea 1 – Motivul emiterii actului normativ

În prezent, numeroși conducători auto din transportul rutier de mărfuri sunt obligați, direct sau indirect, să participe la operațiuni de descărcare a mărfurilor, deși această activitate nu face parte din atribuțiile lor profesionale principale.

Această practică generează:

- suprasolicitarea fizică a șoferilor, cu riscuri asupra sănătății și siguranței rutiere;
- prelungirea nejustificată a timpilor de lucru și încălcarea reglementărilor privind timpii de conducere și odihnă;
- conflicte între șoferi, angajatori și beneficiarii transportului.

Secțiunea 2 – Scopul reglementării

Scopul actului normativ este de a delimita clar atribuțiile conducătorilor auto de cele ale beneficiarilor transportului, prevenind abuzurile și protejând drepturile lucrătorilor.

Secțiunea 3 – Impactul socio-economic

- Crește protecția muncii și sănătății șoferilor.
- Reduce accidentele de muncă generate de manipularea mărfurilor.
- Clarifică responsabilitățile între transportator și beneficiar, evitând conflictele contractuale.
- Crește nivelul siguranței rutiere

Secțiunea 4 – Alte informații

Proiectul respectă cadrul european privind siguranța și sănătatea în muncă și se aliniază bunelor practici din alte state membre UE

Inițiativa reglementează în mod explicit faptul că șoferii nu pot fi obligați să încarce sau să descarce marfa, atribuția lor principală fiind transportul și siguranța rutieră. Excepțiile sunt limitate la transporturile specializate, unde participarea este justificată prin natura mărfii.

Proiectul are ca scop îmbunătățirea condițiilor de muncă ale șoferilor, creșterea siguranței în trafic, scăderea riscului de accidente de muncă.

Necesitatea reglementării

- Lacune legislative: legislația actuală nu interzice explicit obligarea șoferului la descărcare.
- Protecția muncii: manipularea mărfurilor nu face parte din fișa postului șoferului de camion; obligarea duce la epuizare și accidente.
- Respectarea timpilor de conducere și odihnă: dacă șoferii descarcă mărfurile au mai puțin timp pentru odihnă fiind astfel afectată siguranța rutieră.
- Claritate contractuală: elimină abuzurile din relația beneficiar–transportator.

Efecte pozitive

- Siguranță rutieră crescută.
- Condiții de muncă mai clare și civilizate.
- Eliminarea conflictelor contractuale și a interpretărilor abuzive.

Efecte negative

- Beneficiarii vor trebui să asigure personal de descărcare, ceea ce poate genera costuri suplimentare.
- Impactul economic negativ este însă minor comparativ cu avantajele sociale și de siguranță.

Inițiatori:

Deputat, Augustin-Florin Hagi

Țara	Situția actuală / ce legislație / practici au legat de obligația șoferului de a încărca / descărca marfa
Germania	Codul Comercial German (HGB), art. 412 alineatul 1, stabilește în general că expeditorul ("sender") este responsabil pentru încărcare ("loading"), stivuire ("stow"), fixare ("securing") și descărcare ("unloading") a mărfii, în mod corespunzător pentru siguranța transportului. (balm.bund.de) Cu toate acestea, contractele comerciale pot să prevadă altfel – de exemplu, părțile pot conveni ca transportatorul sau șoferul să preia aceste sarcini. HGB permite ca obligații suplimentare să fie introduse prin acord contractual sau practici comerciale regionale. (Trans.INFO) Mai mult, există studii și sondaje care arată că, în practică, șoferii adesea desfășoară activități de descărcare, chiar dacă nu sunt contractualmente obligați — dar acestea nu sunt sancționate în mod legal ca încălcare a unei reguli clare de interdicție. (Trans.INFO)
Franța	Există discuții sindicale și inițiative de dialog, dar nu un cadru legal clar identic cu cel din Spania, de exemplu. (actu-transport-logistique.fr)
Italia	Italia are reglementări recente privind tempul de așteptare pentru încărcare/descărcare — de exemplu Decretul-Lege nr. 73 din 2025, care modifică norme privind timpul de așteptare pentru carico/scarico (încărcare/descărcare). (Assolombarda) Dar acestea se referă mai mult la compensarea timpului de așteptare, condiții logistice și proceduri, nu la interzicerea totală (cu sancțiuni clare) a descărcării de către șofer în afara unor situații specializate. Nu pare să existe încă o lege care să spună explicit că șoferul nu poate să fie obligat să descarce, cu sancțiuni automate pentru operatori beneficiari etc., așa cum propui.
Spania și Portugalia	<u>Spania are deja lege (în vigoare de la 2 septembrie 2022) care interzice șoferilor de vehicule de marfă de peste 7,5 tone să participe la încărcarea/descărcarea mărfurilor. (ASAPS) Portugalia de asemenea are prevederi/sancțiuni pentru forțarea șoferilor să încarce/descărcă.</u>

Nr. crt.	Nume Prenume	Grup	Semnătura
1.	Neacșu Petre-Emanuel	PSD	
2.	Ciortea Răzvan-Julian	PSD	
3.	BUSĂI MARIUS CONSTANTIN	PSD	
4.	BORS MĂRLIN	PSD	
5.	MIHALCEA IOAN	PSD	
6.	DRINCĂȘANU VLAD FLORENTIN	PSD	
7.	CONSTANTINESCU SERGIU	PSD	
8.	Mircea Florin	PSD	
9.	Sandru Ugonica	PSD	
10.	Circan Ioanita	PSD	
11.	VIȘCAN VOICU	PSD	
12.	BARA ADAMIN	PSD	
13.	HARICESCU GRĂNELA	PSD	
14.	BOASANO Ștefan Alex	PSD	
15.	TOADER BOGDAN	PSD	
16.	MAICHERSCU MIRELA	PSD	
17.	TRIF BOGDAN	PSD	
18.	Geamănuș Adela	PSD	
19.	BĂLEA XIÉLU VALENTIN	AUR	
20.	Paraschivescu Ovidiu	USR	
21.	MCISIN RADU-DARIN	PNL	

Nr. crt.	Nume Prenume	Grup	Semnătura
22.	GRQA CALIN TEORIN	INDEPENDENT	
23.	Janu Josef Florin	PLAT PSD	
24.	Jermolov Ion	PSD	
25.			
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			