

## **PACHETUL MOBILITATE LA RĂSCRUCE – ULTIMELE EVOLUȚII LA NIVEL EUROPEAN**

### **Actualizare 01.12.2018**

**Pachetul mobilitate 1 a fost publicat de Comisia Europeană pe 31.05.2017 și cuprinde propuneri importante de modificare a legislației europene în domeniul transporturilor rutiere, precum:**

- propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere,
- propunerea de revizuire a Regulamentului 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști,
- propunerea de modificare a Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă.

Propunerile cuprinse în pachetul mobilitate au fost realizate pe fondul protecționismului în creștere al Statelor Membre din Vestul UE reunite în cadrul Alianței Rutiere, iar transportatorii români și est-europeni vor fi cei mai afectați de măsurile propuse, care vor conduce la o creștere semnificativă a costurilor lor de operare și la restricționarea transporturilor rutiere internaționale operate de aceștia în cadrul UE.

După un an și jumătate de dezbateri și negocieri extrem de dificile, instituțiile europene vor decide soarta Pachetului Mobilitate în cadrul reuniunilor europene din perioada următoare, având în vedere faptul că mandatul actualei Comisii Europene și al Parlamentului European se va finaliza în prima jumătate a lui 2019 - perioadă în care România va deține, pentru prima dată, Președinția Consiliului Uniunii Europene.

Având în vedere importanța crucială a pachetului mobilitate pentru viitorul transportatorilor rutieri români în UE, UNTRR urmărește atent procesul decizional și evoluția dosarelor cheie pentru transportatorii români.

### **PROCESUL DECIZIONAL**

Consiliul de Transport UE: Actuala Președinție Austriacă a UE a propus un compromis periculos privind dosarele cheie ale pachetului mobilitate și face presiuni pentru adoptarea unui acord general privind pachetul mobilitate 1 la reuniunea Consiliului de Miniștri de Transport UE din 03.12.2018. De asemenea, pe agenda acestei reuniuni este prevăzută prezentarea programului de lucru în domeniul transporturilor al Președinției Române a UE, care va începe la 01.01.2019. În luna decembrie 2018, sunt programate 2 reuniuni ale Consiliului de Transport UE:

- **03-04.12.2018**
- **19.12.2018**

Parlamentul European: Raportorii TRAN pentru Legea specială de aplicare a detașării în transporturi și pentru Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă au propus amendamente de modificare a rapoartelor TRAN adoptate în vara acestui an, în timp ce raportorul TRAN pentru regulamentele de acces la piață și la profesie a refuzat să redeschidă acest dosar, deși a fost respins în plenul Parlamentului European de anul acesta.

Într-un video-interviu acordat în exclusivitate UNTRR, Eurodeputatul Wim Van de Camp, raportorul TRAN pentru Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă, a declarat că deși este o provocare destul de mare pentru a găsi un echilibru între dosarele fierbinți ale pachetului mobilitate, respectiv propunerile legislative privind timpii de conducere și de odihnă, detașarea șoferilor și accesul la piață, totuși crede că Parlamentul European poate finaliza aceste dosare înainte de Crăciun anul acesta. Interviuul acordat UNTRR de Eurodeputatul Van de Camp este disponibil [aici](#).

În luna decembrie 2018, sunt prevăzute următoarele reuniuni PE:

- **03.12.2018 – reuniune TRAN la Bruxelles**

- **10-13.12.2018 – plenul PE la Strasbourg**

#### Demersurile UNTRR:

UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe Ministerului Afacerilor Externe, Reprezentanței Permanente a României la UE, precum și Eurodeputaților români din TRAN să respingă ferm propunerea inacceptabilă de compromis a Președinției Austriece, care este împotriva mobilității în UE! Această abordare periculoasă va adânci decalajele dintre statele membre ale UE: în loc să sprijine economiile în curs de dezvoltare ale noilor veniți și armonizarea socială în UE, Austria propune schimbări inacceptabile ale politicii comune de transport a UE care vor conduce la segregarea economică și socială a UE, restricționând accesul transportatorilor români la piața europeană de transport.

UNTRR a adresat un apel Președintelui României și Guvernului României să acționeze cu responsabilitate și să asigure participarea Ministrului Transporturilor din România la următorul Consiliu al Miniștrilor de Transport din UE din 03 decembrie 2018, respingând propunerile abuzive de compromis ale Președinției Austriece cu privire la dosarele cheie ale Pachetului Mobilitate. MAI BINE NICIUN UN COMPROMIS DECAT UN COMPROMIS DEZAVANTAJOS PENTRU TRANSPORTATORII ROMANI!

**UNTRR va urmări evoluția procesului decizional privind pachetul mobilitate la nivel european, urmând să distribuie pe canalele sale de comunicare, transmisiunile live ale celor mai importante reuniuni ale instituțiilor europene programate în această perioadă.**

#### **EVOLUȚIA DOSARELOR CHEIE PENTRU TRANSPORTATORII ROMÂNI**

**Propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere**

In Consiliul de Transport UE: Compromisul propus de actuala Președinție Austriacă a Consiliului UE prevede aplicarea directivei detașării lucrătorilor la toate operațiunile de transport rutier internațional, cu exceptarea operațiunilor de transport rutier bilateral definite extrem de restrictiv de către Președinția Austriacă. Ultima versiune a compromisului propus de Președinția Austriacă (28.11.2018) pentru decizia Consiliului de Transport UE din 03.12.2018 prevede ca începând din 31.12.2024, practic peste 6 ani, să fie exceptate de la regulile detașării și câte 2 operațiuni de transport internațional „cross trade” efectuate în timpul unui transport bilateral finalizat cu întoarcerea acasă, în următoarele situații:

- șoferul care efectuează o operațiune de transport bilateral și în plus, efectuează până la [două] activități de încărcare și / sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care șoferul le traversează, cu condiția ca șoferul să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat ; și
- șoferul care se întoarce acasă în cadrul unei operațiuni de transport bilateral mai poate efectua până la [două] activități de încărcare și / sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care șoferul le traversează, cu condiția ca șoferul să nu încarce mărfurile și să le descarce în același stat membru și ca activitățile să fie desfășurate în statele membre sau în țările terțe pe care șoferul le-a traversat în timpul operațiunii bilaterale de transport. De asemenea, Președinția Austriacă propune obligația transportatorilor rutieri de a transmite o declarație de detașare prin intermediul unei interfețe dedicate a Sistemului de Informare al Pieței Interne (IMI), precum și obligația acestora ca după finalizarea detașării, să transmită contractul de muncă al șoferilor, înregistrări tahograf inclusiv codul țării, documente privind plata șoferilor.

În Parlamentul European: În vara acestui an, plenul PE a respins raportul TRAN care prevedea excluderea transporturilor rutiere internaționale de la regulile detașării. Puteți viziona ediția specială a Știrilor UNTRR dedicata Pachetului Mobilitate și votului din Comitetul de Transport și Turism al Parlamentului European din luna iunie 2018 [aici](#), și cu subtitrări în lb. engleză [aici](#).

Recent, raportorul TRAN pentru Lex Specialis, Eurodeputata Merja Kyllönen (Finlanda) a propus un nou compromis privind Lex specialis - disponibil pe site UNTRR [aici](#), acesta fiind inspirat din propunerea actuală a Președinției Austriece, propunând aplicarea directivei detașării lucrătorilor la toate operațiunile de transport rutier internațional, cu excepția operațiunilor de transport rutier bilateral.

Demersurile UNTRR: UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, Reprezentanței Permanente a României la UE, precum și Eurodeputaților români din TRAN să respingă ferm propunerea inacceptabilă de compromis a Președinției Austriece, care urmărește **reducerea semnificativă a transporturilor rutiere internaționale operate de transportatorii români în UE cu consecințe negative asupra economiei României, în condițiile în care, reamintim că transportul rutier de mărfuri este principalul contribuitor la exportul de servicii al României, conform datelor BNR.**

**UNTRR solicită excluderea transportului rutier de la regulile detașării.** Reamintim că UNTRR, împreună cu peste 50 de asociații profesionale din 24 de state membre ale UE, au semnat o declarație comună împotriva aplicării Directivei privind detașarea lucrătorilor (96/71 / CE) la operațiunile de transport internațional din UE (disponibilă pe [www.stopneoprotectionism.eu](http://www.stopneoprotectionism.eu)).

**Plată egală pentru muncă egală în același loc – UNTRR a solicitat ca acest principiu să se aplice și pentru companii, nu numai pentru angajați.** Pentru transportatorii estici, clienții vestici plătesc mai puțin de 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km pentru același transport, în timp ce costul de referință al transportului este același pentru transportatorii din est și din vest care operează pe rutele vestice. Să presupunem că, având un șofer pe camion și respectând toate regulile UE, un transportator estic poate opera 12.000 km pe lună în Europa de Vest. Dacă în acea lună transportatorul estic este plătit în mod similar cu transportatorul vestic, adică are o creștere a tarifului de 0,5 euro / km - acest transportator ar obține un venit suplimentar de 6 000 EUR pe lună, din care transportatorul estic ar putea să plătească suplimentar pentru șofer și cazare.

**Clienții vestici solicită transportatorilor estici să respecte legile salariului minim, dar ar trebui să fie gata să plătească și creșterea de cost, astfel încât transportatorii din est să își poată acoperi costul de referință pentru un transport în vestul UE.**

**Ipocrizia Vestului UE trebuie oprită! Plată egală pentru muncă egală în același loc - acest principiu trebuie să se aplice și companiilor din Centrul și Estul UE, nu numai angajaților, în caz contrar Pachetul Mobilitate va distorsiona grav competiția pe piața de transport europeană, legalizând discriminarea transportatorilor români și est-europeni.** UNTRR a semnalat instituțiilor europene faptul că în prezent, pentru aceleași servicii de transport rutier internațional operate în Vestul UE, firmele de transport sunt plătite diferit. Cum poate fi aplicat conceptul plată egală pentru muncă egală în același loc dacă firmele nu au șanse egale? Nu vorbim de diferențe de câteva procente, ci de 30-50% la venit pentru firme dintr-o industrie cu marja medie de sub 5%. UNTRR a solicitat o analiză a Comisiei Europene - DG COMPETIȚIE cu privire la diferențele semnificative, de până la 30-50%, între tarifele plătite firmelor din Est și celor din Vest pentru aceleași servicii pe aceleași trasee din Vestul UE. Pachetul mobilitate trebuie să asigure condiții egale de competiție pe piața europeană de transport rutier. Așa cum în domeniul bancar se utilizează dobânda de referință EURIBOR + marja băncii, similar ar trebui utilizat în transportul rutier european Costul de referință UE + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de liberalizarea pieței.

**UNTRR a semnalat problemele legate de competiția Est-Vest între firmele de transport rutier din UE** în filmul "Transportul rutier la răscruce - încotro se îndreaptă UE?" – disponibil în [limba română aici](#), precum și în limba engleză [aici](#), prezentând date și realități ale pieței europene de transport rutier.

## Revizuirea Regulamentului nr. 561/2006 privind Timpii de conducere și de odihnă

In Consiiliul de Transport UE: Ultima variantă propusă de Președinția Austriacă (28.11.2018) pentru decizia Consiliului de Transport UE din 03.12.2018 prevede o derogare prin care repausul săptămânal al șoferilor să poată fi efectuat în cabină, cu condiția ca vehiculul să fie parcat într-o zonă dedicată care oferă locuri de parcare securizate pentru vehiculele comerciale și facilități care îndeplinesc un set de cerințele minime. De asemenea, Președinția Austriacă propune întoarcerea acasă a șoferilor la 4 săptămâni, precum și retro-echiparea camioanelor cu noul tahograf inteligent.

In Parlamentul European: După ce în vara acestui an, plenul PE a respins raportul TRAN care prevedea introducerea unei derogări care să permită șoferilor profesioniști să își efectueze perioada de repaus săptămânal normal în cabina camionului, cu condiția ca acesta să fie parcat într-o Zonă de Parcare Dedicată – în prezent, noile amendamente de compromis ale raportului TRAN Wim Van De Camp (Olanda) disponibile pe site UNTRR [aici](#), au eliminat derogarea privind efectuarea repausului săptămânal normal în cabină, precizând că aceasta este aplicabilă numai în cazul repausului săptămânal redus. De asemenea, raportorul TRAN propune întoarcerea acasă a șoferilor după 4 săptămâni și obligativitatea tahografului inteligent din 2022.

Demersurile UNTRR: UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, Reprezentanței Permanente a României la UE, precum și Eurodeputaților români din TRAN ca perioada de repaus săptămânal normal să poată fi efectuată în cabina camionului. Considerăm că înainte de a interzice la nivel European efectuarea odihnei săptămânale normale în cabină, Comisia Europeană ar trebui să se asigure că această măsură poate fi implementată și că există suficiente parcări sigure și securizate la nivelul fiecărui Stat membru - în acest scop fiecare Stat Membru ar trebui să aibă obligația de a publica liste cu informații clare și actuale privind spațiile de parcare sigure și securizate la nivel național, ca măsură de asigurare a faptului că regulile UE sunt aplicabile și nu imposibile pentru industria europeană de transport rutier. UNTRR a adresat scrisori repetate Comisiei Europene, Franței, Belgiei și Germaniei - solicitând **lista de locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane din aceste state membre care interzic efectuarea repausului săptămânal normal în cabină**, iar răspunsurile primite – numai din partea Germaniei și a Franței la intervențiile noastre repetate nu oferă sau prezintă insuficient informațiile necesare transportatorilor români. Anul acesta, UNTRR a participat, alături de IRU, la **Studiul Comisiei Europene privind Spațiile de Parcare Sigure și Securizate pentru camioane (SSTPA)** în UE și majoritatea șoferilor intervievați de UNTRR pentru acest studiu, peste 100 de șoferi români și străini, s-au plâns de lipsa de parcări în UE și și-au exprimat preferința de a efectua perioada de repaus săptămânal în cabină, considerată ca a doua casă. Declarațiile șoferilor intervievați de UNTRR sunt prezentate în filmul UNTRR "Cabina camionului e a 2-a casa" - disponibil [aici](#) și cu subtitrări în lb. engleză [aici](#).

De asemenea, UNTRR a semnalat Comisiei Europene, Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, Reprezentanței Permanente a României la UE, precum și Eurodeputaților români din TRAN faptul că un **număr în creștere de transportatori români au fost controlați și amendați abuziv în Franța și în Belgia, privind interdicția de efectuare a repausului săptămânal normal în cabină impusă în aceste țări**. Urmare numeroaselor intervenții UNTRR la nivel european cu privire la aceste practici de control ale autorităților franceze și belgiene, Comisia Europeană a confirmat recent că va investiga controalele abuzive din Franța și Belgia privind repausul săptămânal normal.

## Modificarea Regulamentului nr. 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă - cabotaj

In Consiiliul de Transport UE: Inițial, Președinția Austriacă a propus o perioadă de "răcire" (cooling off) de 14 zile după ultima operațiune de cabotaj înainte ca un transportator să poată efectua alte operațiuni de cabotaj în același stat membru același vehicul, alături de obligația privind

“întoarcerea acasă a vehiculelor” .În ultima variantă propusă de Președinția Austriacă (28.11.2018) pentru decizia Consiliului de Transport UE din 03.12.2018 se prevede propus o perioadă de "răcire"(cooling off) de 7 zile, alături de posibilitatea de a controla cabotajul pe baza documentelor de transport electronice, precum e-CMR.

In Parlamentul European: În vara acestui an, plenul PE a respins raportul TRAN care prevedea limitarea la 48 h de cabotaj per Stat Membru, urmată de o interdicție(cooling-off) de 72 h până la începerea altui cabotaj în acel Stat Membru, precum și “întoarcerea acasă a vehiculelor”, respectiv prevederea că începerea unei noi operațiuni de cabotaj va fi permisă numai după revenirea camionului în statul membru de înregistrare. Cu toate acestea, raportorul TRAN, Eurodeputatul Ismail Ertug (Germania) a refuzat să redeschidă acest dosar, menținând actualele prevederi ale raportului TRAN neschimbate.

Demersurile UNTRR: UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe Reprezentanței Permanente a României la UE, precum și Eurodeputaților români din TRAN să respingă ferm propunerile Președinției Austriece și ale Eurodeputatului Ertug privind restricționarea cabotajului sub perioada de 7 zile permisă prin legislația europeană actuală(Regulamentul 1072/2009) și să susțină continuarea liberalizării pieței transportului rutier de marfă.

UNTRR a semnalat Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Externe, Comisiei Europene și Membrilor Parlamentului European, **OPȚIUNILE FUNDAMENTALE PENTRU UN PACHET DE MOBILITATE ECHILIBRAT, SOLICITÂND INTRODUCEREA COSTULUI DE REFERINȚĂ UE PENTRU TRANSPORTUL RUTIER:**

- În cazul în care accesul la piață este limitat, atunci nu ar mai trebui urmărită nici o aliniere a costurilor de operare,
- În cazul în care costurile de operare sunt aliniate, atunci ar trebui asigurate condiții egale de competiție, iar piața ar trebui să se deschidă mai departe și să se îndrepte către o liberalizare completă.

UE trebuie să își mențină în practică libertățile fundamentale și să continue drumul spre liberalizarea completa a transporturilor de marfa, așa cum aceeași Comisie Europeană propune liberalizarea transporturilor de persoane.

**Soluția propusă de UNTRR Miniștrilor de transport din toate Statele Membre, Comisiei Europene și Parlamentului European, pentru a asigura condiții egale de competiție în UE este de a introduce un cost de referință UE pentru transportul rutier + marja fiecărei firme de transport, odată cu liberalizarea pieței transportului rutier în UE.**