

Bruxelles, 26 octombrie 2019

**Scrisoare deschisă privind potențialele consecințe ale întoarcerii obligatorii acasă a autovehiculului**

Stimați decidenți europeni și naționali,

Negocierile privind dosarele Pachetului de Mobilitate 1 se află, în prezent, într-un moment hotărâtor. Nu este o sarcină ușoară să se găsească un acord pentru dosarele extrem de controversate, cum ar fi accesul la profesia operatorilor de transport rutier și la piața transportului rutier de mărfuri, timpii de conducere și de odihnă și detașarea lucrătorilor. Modificările la anumite reglementări devin necesare în vederea găsirii unor soluții.

Cu toate acestea, IRU este foarte preocupată de discuțiile din prezent privind întoarcerea obligatorie acasă a autovehiculului și a recentelor modificări propuse. Orice schimbare care ar necesita întoarcerea autovehiculelor în țara de origine sau la sediile companiei la fiecare trei sau patru săptămâni nu trebuie utilizată ca o negociere dură. Aceste schimbări vor împiedica eforturile continue de a reduce numărul de camioane care circulă pe drumuri, de a reduce consumul de combustibil și al emisiilor de CO<sub>2</sub> și îmbunătățirea eficienței transporturilor.

**Cursele în gol**

Sectorul de transport rutier de mărfuri și logistică a depus eforturi considerabile pentru a crește eficiența transporturilor, a reduce cursele în gol și a economisi combustibil. Conform datelor Comisiei Europene, cursele în gol au scăzut cu 2% în ultimii zece ani. Rata curselor în gol ca parte din numărul total de kilometri parcurși de autovehicule a fost constant mult mai mic în transportul rutier internațional de mărfuri (14%) comparativ cu transportul rutier național (26%). Până la 76% din reducerea consumului de combustibil va proveni din diferite moduri de îmbunătățiri ale eficienței transporturilor.

Amendamentele recent propuse ar crea curse inutile ale autovehiculelor grele pe drumurile UE și împiedică eforturile de îmbunătățire a eficienței transportului rutier de mărfuri și reducerea curselor în gol.

În prezent, majoritatea camioanelor se întorc în țara de înființare a companiei doar o dată sau de două ori pe an. O obligație pentru aceleași camioane să se întoarcă la fiecare trei-patru săptămâni ar putea crește parcursul camioanelor europene cu 80 până la 135 de milioane de kilometri pe an (45-75%), generându-se o poluare nejustificată de până la 100.000 de tone de emisii de CO<sub>2</sub> pe an sau chiar mai mult.

Impactul negativ asupra transportului rutier de mărfuri, logisticii, mediului și economiei europene este considerabil. Din acest motiv, până în prezent întoarcerea forțată a autovehiculelor în țara lor de înmatriculare sau țara de înființare a companiei a fost menținută la limita minimă.

## **Obiective contradictorii**

Comisia Europeană a indicat în mod repetat că unul dintre obiectivele Politicii comune de transport a UE este reducerea curselor în gol în transportul rutier de mărfuri și evitarea creșterii numărului de curse în gol prin restricții de piață noi. Prin urmare, IRU este extrem de îngrijorată de faptul că Parlamentul European și Consiliul iau în considerare astfel de restricții.

De asemenea, IRU reamintește următoarele:

- În 2016, Comisia Europeană a lansat Strategia privind mobilitatea cu emisii scăzute, care prioritizează măsurile privind reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale autovehiculelor grele care transportă mărfuri.
- În luna mai 2017, Comisia Europeană a depus o nouă propunere privind taxa de drum, care are ca scop creșterea contribuției transportului rutier de mărfuri la plata pentru utilizarea rețelelor de drumuri. Unul dintre obiectivele acestei propuneri este îmbunătățirea suplimentară a eficienței transportului rutier de mărfuri, creșterea factorului de încărcare și reducerea curselor în gol.

O schimbare a politicii de întoarcere a camionului va crea o contradicție directă între politica comună de transport a UE și obiectivele sale de decarbonizare și eficiență a rețelei de transport. Acest lucru pune în pericol eforturile industriei de a reduce amprenta de carbon și ar putea descuraja operatorii de transport rutier să utilizeze transportul combinat și multimodal. Atunci când operatorii de transport sunt obligați să conducă mai mult cu un risc ridicat de a se întoarce în gol, vor prefera să transporte mărfurile doar pe cale rutieră, decât să utilizeze și alte moduri de transport.

IRU solicită statelor membre și membrilor Parlamentului European să reconsidere introducerea noilor norme care să oblige vehiculele să se întoarcă periodic acasă. În schimb, ar trebui să se axeze pe stimularea întoarcerii șoferilor prin detașarea lucrătorilor și regulile privind timpii de conducere și de odihnă.

Cu stimă,

Matthias Maedge

Delegat General IRU