

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA  
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro

17 JAN 2019

INTRARE NR. 2025

Nr. 160/16.01.2019

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**Doamnei Rovana PLUMB - Ministru Interimar al Ministerului Transporturilor**

**Ref.: pachetul mobilitate la răscruce – solicitare acțiune prioritară și responsabilă a Președinției Române a Consiliului de Transport UE pentru apărarea viitorului transportatorilor români și estici în UE**

Stimată Doamnă Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la evoluția extrem de periculoasă a pachetului mobilitate la nivel european și vă solicită sprijinul și acțiunea prioritară și responsabilă, în calitate de Președinte Român al Consiliului Miniștrilor de Transport UE, pentru apărarea viitorului transportatorilor români și estici în UE.

Publicat de Comisia Europeană - CE în 3 etape, în perioada 2017-2018, Pachetul mobilitate cuprinde 3 inițiative legislative majore de modificare a legislației europene în domeniul transporturilor rutiere, respectiv Pachetul Mobilitate 1 - "Europa În Mișcare" - publicat de CE pe 31.05.2017, Pachetul Mobilitate 2 privind Mobilitatea Curată - publicat pe 08.11.2017 și Pachetul Mobilitate 3 pentru o Mobilitate Sigură, Curată și Conectată publicat pe 17.05.2018.

Vă rugăm să găsiți alăturat o sinteză a principalelor inițiative legislative ale CE privind transportul rutier, cuprinse în pachetele de mobilitate 1, 2 și 3 (Anexa 1).

Prin prezenta, dorim să vă semnalăm propunerile legislative inacceptabile pentru transportatorii rutieri români cuprinse în Pachetul Mobilitate 1, în cadrul a 3 dosare cheie, respectiv:

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

Anul trecut, pe 03 decembrie 2018 - Consiliul Miniștrilor de Transport din UE a adoptat poziția sa (abordare generală) privind Pachetul de Mobilitate 1, bazată pe propunerile extrem de restrictive ale Președinției Austriece, susținute de Alianța Rutieră, precum:

- aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale, cu exceptarea tranzitului și a transportului bilateral, definit extrem de restrictiv,
- restricționarea cabotajului prin introducerea unei perioade de "răcire" (cooling-off) de 5 zile
- interzicerea efectuării perioadei de repaus săptămânal normal în cabină,
- întoarcerea acasă a șoferilor cel puțin o dată la patru săptămâni
- obligația dotării tuturor autovehiculelor care efectuează operațiuni de transport internațional cu tahograf inteligent până la sfârșitul anului 2024.

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. Atenționăm că măsurile Pachetului Mobilitate 1 afectează profund industria de transport rutier din România, cu consecințe negative asupra întregii economii românești, în condițiile în care, reamintim că transportul rutier de mărfuri este principalul contributor la exportul de servicii al României, conform BNR (Anexa 2).

Recent, la începutul acestui an, UNTRR a organizat 2 acțiuni de protest împotriva pachetului mobilitate, pentru a semnală autorităților europene îngrijorarea și revolta transportatorilor români cu privire la prevederile abuzive ale acestui pachet legislativ european:



MEMBER OF



INTERNATIONAL  
ROAD FEDERATION





- Astfel, pe 11 ianuarie 2019 - UNTRR a protestat în fața Reprezentanței Comisiei Europene din București, împotriva ipocriziei și lipsei de acțiune CE, care în loc să oprească interpretările abuzive ale legislației UE în mai multe state membre din Vestul UE, precum legile de aplicare a salariilor minime naționale pentru șoferii de transport internațional sau interdicția efectuării repausului săptămânal normal în cabină - de fapt, prin pachetul mobilitate, CE a propus preluarea acestora în cadrul legislației europene. **Vă rugăm să găsiți alăturat intervențiile UNTRR adresate Președintelui Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker (Anexa 3).**
- De asemenea, pe 10 ianuarie 2019, UNTRR a organizat alături de asociațiile profesionale ale transportatorilor rutieri din Bulgaria, Lituania și Polonia un amplu protest la Bruxelles, în fața Parlamentului European în timpul votului TRAN privind pachetul mobilitate, solicitând eurodeputaților respingerea fermă a acestui pachet legislativ abuziv pentru transportatorii români și est-europeni. Protestul a fost susținut și de asociațiile transportatorilor rutieri din Croația, Slovenia și Ungaria.

În acest context, în data de 10 ianuarie 2019, Comisia de Transport și Turism a Parlamentului European - TRAN a respins toate amendamentele de compromis pentru două dintre dosarele cheie ale Pachetului Mobilitate 1 – cel referitor la timpii de conducere și de odihnă și cel referitor la detașare. Cu toate acestea, a fost adoptat raportul privind accesul la profesie și la piața de transport rutier, cuprinzând prevederi inacceptabile precum:

- limitarea cabotajului la 3 zile urmate de o perioadă de "răcire" (cooling-off) de 60 de ore
- obligativitatea ca autovehiculul să se întoarcă acasă la fiecare patru săptămâni
- aplicarea Regulamentului Roma I, astfel încât contractele de muncă să reflecte locul de muncă obișnuit al șoferilor, iar sediul de înființare al firmei să fie locul în care sau de la care șoferii își desfășoară în mod obișnuit activitatea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 593/2008 (Roma I)
- noua Autoritate Europeană a Muncii să aibă rolul de a controla respectarea legislației europene specifice transporturilor rutiere. Considerăm că pentru îndeplinirea acestui rol, trebuie înființată Agenția Europeană de Transport Rutier, care să asigure un cadru uniform de aplicare a normelor UE în toate statele membre ale UE, acționând prompt pentru stoparea interpretărilor naționale actuale ale legislației UE în vigoare și a controalelor abuzive din unele State Membre. Transportul rutier merită același tratament ca toate celelalte moduri de transport, pentru care există agenții europene dedicate

Atenționăm cu privire la contextul legislativ periculos, creat prin adoptarea de către Parlamentul European a raportului EMPL referitor la revizuirea regulamentelor privind coordonarea sistemelor de securitate socială (883/2004 și 987/2009) - prin care se propune ca în cazul persoanelor care își derulează activitatea în 2 sau mai multe State Membre (precum șoferii de transport internațional), aceștia să nu mai aparțină sistemului de securitate socială din țara de rezidență (România), ci țării în care aceștia lucrează cel mai mult. UNTRR este deosebit de îngrijorată de aceste evoluții, care ar putea conduce la situația în care șoferii profesioniști români ar aparține sistemelor de securitate socială din alte țări, atunci când efectuează transporturi internaționale.

Aceste măsuri restrictive vor crește semnificativ povara transportatorilor rutieri estici care deja trebuie să plătească șoferilor de transport internațional salariile minime ale diferitelor țări din vest în care își desfășoară activitatea, determinând migrația masivă a acestora în Statele din Vest. Deși, în mod ipocrit, se susține că regulile propuse de pachetul mobilitate 1 sunt egale pentru toți jucătorii din piață, impactul acestor reguli va duce la imposibilitatea de a opera transporturi rutiere internaționale în Europa de Vest de către firme situate în Europa de Est.

UNTRR atenționează că această abordare inițiată de Alianța Rutieră și sprijinită de Consiliul Miniștrilor de Transport prin poziția adoptată la începutul lunii decembrie 2018 privind pachetul mobilitate 1, excedează zona transporturilor rutiere, vizând legalizarea segregării Vest – Est în transporturile rutiere, cu impact economic major pe termen mediu și lung, respectiv transferul companiilor și personalului din țările din est în țările din vest, datorită costurilor de operare ridicate în mod artificial de pachetul mobilitate 1:

- o Statele Vestice din Alianța Rutieră își vor repatria companiile, pentru a plăti taxe, impozite și contribuții sociale pentru angajați în țările lor.



- o În același timp, se urmărește angajarea șoferilor români și estici la firmele din vest confruntate cu o criză de forță de muncă calificată.
- o de asemenea, miza este și atragerea firmelor estice competitive, care în condițiile impuse de Pachetul Mobilitate 1 vor ajunge să opteze să se stabilească în Statele din Vest, generând creșteri importante în produsul intern brut al acestora

În următorii 5 ani, peste 20% din firmele de transport de top din est (capital local și subsidiare ale multinaționalelor) vor migra în vest, cu șoferi și cu familiile acestora, care vor fi implicate în furnizarea altor servicii pentru țările vest-europene cu populație îmbătrânită.

**Solicităm Președinției Române a Consiliului de Transport UE să trateze cu maximă responsabilitate pachetul mobilitate 1 de care depinde viitorul transportatorilor români în UE și vă rugăm să întreprindeți toate măsurile pentru respingerea acestui pachet legislativ periculos, restricționând grav transporturile rutiere internaționale și libertățile fundamentale de circulație în UE.**

Având în vedere votul neclar al Comitetului TRAN din 10.01.2019, prin care amendamentele pentru 2 dosare ale pachetului mobilitate 1 (detașare și timpi de conducere și de odihnă) au fost respinse, iar numai amendamentele pentru un singur dosar au fost adoptate (acces la profesie și la piața de transport rutier de marfă), rezultatul negocierilor din PE rămâne imprevizibil în ceea ce privește adoptarea unui poziții generale PE referitoare la pachetul mobilitate 1. Raportorii TRAN responsabili cu cele trei dosare cheie ale Pachetului Mobilitate (detașare, timpi de conducere și de odihnă, acces la profesie și la piața de transport rutier) au discuții informale săptămâna aceasta la Strasbourg urmând să fie luată o decizie până la următoarea reuniune TRAN din 21 ianuarie 2018 la Bruxelles. UNTRR a solicitat implicarea activă a Eurodeputaților români pentru respingerea Pachetului Mobilitate 1, în colaborare cu Eurodeputații din alte State Membre UE afectate. De asemenea, UNTRR a solicitat tuturor Membrilor Parlamentului European să respingă pachetul mobilitate 1 (Anexa 4)

Vă rugăm să găsiți alăturat, un material privind Pachetul Mobilitate - Posibile scenarii privind votul Parlamentului European (Anexa 5).

**În cazul în care plenul Parlamentului European va adopta o poziție privind pachetul mobilitate 1, solicităm Președinției Române a Consiliului de Transport UE să depună toate eforturile pentru respingerea prevederilor periculoase ale dosarelor Pachetului Mobilitate în cadrul dialogului cu Parlamentul European și Comisia Europeană.**

**În cazul în care Parlamentul European nu va adopta o poziție privind pachetul mobilitate 1, solicităm Președinției Române a Consiliului de Transport UE să întreprindă toate măsurile instituționale pentru a se opune poziției extrem de restrictive a Consiliului de Transport UE adoptate în cadrul Președinției Austriece, prin care transporturile rutiere în UE au fost îngrădite, iar transportatorii estici sunt trimiși acasă.**

**UNTRR SOLICITĂ PREȘEDINȚIEI ROMÂNE A CONSILIULUI UE SĂ OPREASCĂ PACHETUL MOBILITATE 1 ȘI LEGALIZAREA SEGREGĂRII EST-VEST ÎN TRANSPORTURILE RUTIERE EUROPENE!**

**X NU restricționării CABOTAJULUI sub 7 zile (cf. legislației actuale) și NU perioadei de "răcire"(cooling off)!**

- ↓ Restricționarea cabotajului și a accesului la piața europeană de transport rutier de marfă sunt împotriva politicii comune a UE privind liberalizarea și crearea spațiului european unic al transporturilor, precum și în contradicție directă cu obiectivele UE privind decarbonizarea și eficiența rețelei de transport.

**X NU aplicării detașării la transportul rutier!**

- ↓ Șoferii profesioniști sunt lucrători hiper-mobili, nu lucrători detașați!
- ↓ Regulile și poverile detașării blochează transportul rutier internațional în UE, impunând transportatorilor să calculeze & plătească diferite salarii naționale pentru 1 șofer, pe 1 lună
- ↓ Împărțirea transportului rutier internațional în bilateral și "crosstrade" cu diferite regimuri de detașare va limita operațiunile de transport rutier internațional, va complica și mai mult povara administrativă și va distorsiona operarea în condiții echitabile în sectorul transporturilor rutiere prin aplicarea unor regimuri de plată diferite pentru șoferii profesioniști din aceeași companie, care efectuează tipuri diferite de operațiuni de transport rutier internațional.



**X NU întoarcerii acasă OBLIGATORII a șoferilor și a vehiculelor! NU aplicării Regulamentului Roma II**

- \* Șoferii profesioniști au dreptul la libera circulație în UE. Alegerea modului în care șoferii își petrec timpul privat este garantată prin Drepturile Omului, șoferii nu sunt cetățeni de mână a doua!
- ↓ Vehiculele sunt mijloacele de producție ale transportatorilor pentru serviciile de transport și transportatorii au dreptul la libera circulație a serviciilor lor în UE! Întoarcerea acasă obligatorie a vehiculelor va conduce la o creștere dramatică a curselor în gol și a emisiilor de CO<sub>2</sub>, în timp ce creșterea costurilor va fi mult mai mare pentru transportatorii din țările periferice, distorsionând astfel condițiile de concurență egală pe piața transporturilor rutiere din UE.

**X NU interzicerii perioadei de repaus săptămânal normal a șoferilor profesioniști în cabina camionului, în condițiile lipsei acute de spații de parcare sigure și securizate la nivel european.**

**COSTUL DE REFERINȚĂ ÎN TRANSPORTURIILE RUTIERE EUROPENE – SOLUȚIA PENTRU UN PACHET DE MOBILITATE ECHILIBRAT**

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. Reamintim faptul că în prezent, pentru aceleași servicii de transport rutier internațional operate în Vestul UE, firmele de transport sunt plătite diferit, fiind bine cunoscut faptul că tarifele primite de transportatorii estici sunt sub 1 Euro/km, cu mult mai mici decât cele primite de transportatorii vestici (1,5 Euro/km). Considerăm necesară o analiză a Comisiei Europene - DG COMPETITIE 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, într-o industrie cu marja medie de sub 5%. 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 (similar [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)) + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de liberalizarea pieței.

**Mandatul României la Președinția Consiliului de Transport UE, în acest moment crucial pentru transportatorii români, impune o maximă responsabilitate pentru autoritățile române, care se află în centrul procesului decizional european privind soarta propunerilor pachetului mobilitate, sub presiunea Statelor Vestice Membre ale Alianței Rutiere care urmăresc adoptarea acestuia, precum și în contextul finalizării mandatelor actualei Comisii Europene și Parlamentului European. Solicităm Președinției Române a Consiliului de Transport UE să nu cedeze acestor presiuni, ci să acționeze în coordonare cu celelalte State Membre afectate pentru respingerea Pachetului Mobilitate 1 sau amânarea dezbaterilor pentru următorul mandat legislativ al PE și CE, apărând interesele transportatorilor români și est-europeni. MAI BINE NICIUN UN COMPROMIS DECAT UN COMPROMIS DEZASTRUOS PENTRU TRANSPORTATORII ROMANI!**

Exprimându-ne încrederea în vasta dumneavoastră experiență la nivel european și în implicarea dumneavoastră activă în asigurarea Președinției României la Consiliul de Transport UE, vă asigurăm de tot sprijinul UNTRR și reiterăm solicitarea noastră de a accepta să aveți o întâlnire cu o delegație UNTRR privind problematica europeană prioritară pentru transportatorii rutieri români.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră, vă mulțumim și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

Secretar General  
Radu DINESCU

