

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



Nr. 1380/ 03.11.2021

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII
REGISTRATURA GENERALĂ
Prin poștă și prin email

12. NOV. 2021

GUVERNUL ROMÂNIEI

Domnului Florin CÎȚU – Prim-Ministru

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnului Dan VÎLCEANU – Ministru interimar al Transporturilor și Infrastructurii

INTRARE NR.

45603

MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

Domnului Bogdan AURESCU - Ministrul Afacerilor Externe

Ref.: solicitare moratoriu C.E. privind amânarea aplicării prevederilor Pachetului Mobilitate 1 din februarie 2022 – întoarcerea acasă a camioanelor și detașarea șoferilor profesioniști, precum și demersuri suplimentare la CJUE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor până la o decizie privind anularea acestei obligații



Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României demersuri urgente la nivel european pentru stabilirea de către Comisia Europeană (C.E.) a unui moratoriu privind amânarea aplicării prevederilor Pachetului Mobilitate 1 din februarie 2022 referitoare la întoarcerea acasă a camioanelor și detașarea șoferilor profesioniști, precum și demersuri suplimentare la Curtea de Justiție UE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor până la o decizie privind anularea acestei obligații.

Precizăm că aplicarea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, amenință grav competitivitatea și chiar supraviețuirea industriei transporturilor rutiere din România, principalul contribuitor la exportul de servicii al României care doar în ultimii 4 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro.

La nivel european, România este a 8-a piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8.2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE. Transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.

I. UNTRR SOLICITĂ MORATORIU C.E. PRIVIND AMÂNAREA APLICĂRII OBLIGATIEI ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR DIN FEBRUARIE 2022, PRECUM ȘI DEMERSURI LA CJUE PENTRU SUSPENDAREA APLICĂRII ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR PÂNĂ LA O DECIZIE PRIVIND ANULAREA ACESTEI OBLIGAȚII

Reamintim că obligația întoarcerii acasă a camioanelor a fost introdusă prin Regulamentul 1055/2020 de modificare a normelor de acces la profesie stabilite prin Regulamentul 1071/2009, ca parte a Pachetului mobilitate 1. Conform noilor reguli, aplicabile începând cu februarie 2022, camioanele trebuie să se întoarcă la centrul operațional al companiei cel puțin o dată la opt săptămâni.

România și mai multe State Membre au contestat la CJUE această obligație și o serie de cauze judiciare sunt în curs. Această obligație a fost contestată în fața Curții de Justiție a UE de UNTRR și transportatorii români, iar acțiunea UNTRR a fost susținută de Guvernul României.



Demersul UNTRR la CJUE privind anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor a fost fundamentat pe **Studiul KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfa**, care indică faptul ca *transportatorii rutieri români vor avea pierderi anuale de venituri de 524 milioane euro, urmare a curselor în gol determinate de obligația întoarcerii acasă a camioanelor. Conform KPMG, Această pierdere de venituri și creștere a costurilor va determina mulți dintre transportatorii rutieri de mărfuri din România fie să-și întrerupă activitatea, fie să își mute operațiunile în alte State Membre: 34% își vor muta afacerea (reprezentând echivalentul unei scăderi de 1,8 miliarde euro a veniturilor din transportul rutier de marfă din România), 21% își vor închide afacerile (ceea ce ar putea genera o nouă scădere a veniturilor din transporturi de 1,1 miliarde euro), 28% își vor schimba strategia de afaceri cu o altă activitate economică (reprezentând pierderi în sectorul transportului rutier internațional de mărfuri de 1,5 miliarde euro).*

Separat, Comisia Europeană a desemnat firma de consultanță Ricardo să evalueze impactul noii cerințe privind întoarcerea acasă a camioanelor asupra mediului, iar rezultatul studiului a fost publicat la începutul acestui an, confirmând impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR instituțiilor europene. Studiul Comisiei Europene evidențiază faptul că noile curse suplimentare de întoarcere acasă a camioanelor ar putea genera o creștere a costurilor de până la 11.000 EUR pe vehicul pe an (o creștere de aproximativ 10% față de situația actuală) - în medie pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest. În scenariul probabil al restructurării majore a pieței europene de transport rutier, până la 29% dintre șoferii de camioane actuali stabiliți în țările din Europa de Est ar putea fi strămutați în alte regiuni ale UE. UNTRR a transmis CE o Scrisoare comună a asociațiilor profesionale de transport rutier din Bulgaria, Ungaria, Lituania, Polonia și România adresată dnei Adina Vălean, Comisar European pentru Transporturi, solicitând anularea urgentă a obligației de întoarcere acasă a camioanelor.

Deși în urma publicării studiului CE privind întoarcerea acasă a camioanelor, DG MOVE a pregătit o propunere care cuprinde opțiunile de acțiune ale Comisiei Europene inclusiv de modificare a regulilor de acces la profesie, această inițiativă nu a avut niciun rezultat, așteptându-se deciziile Curții de Justiție UE cu privire la acțiunile în curs depuse la CJUE.

UNTRR semnalează faptul că Decizia CJUE este așteptată pentru a doua jumătate a anului 2022/2023, deci după intrarea în vigoare a măsurii întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022. În acest context, **UNTRR solicită Guvernului României acțiuni urgente la nivel european împotriva aplicării măsurii discriminatorii a întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, aducând prejudicii grave transportatorilor români și economiei României, respectiv:**

1. **Solicitare moratoriu CE privind amânarea aplicării obligației întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022, până la o decizie a CJUE privind anularea acestei obligații.**
2. **Demersuri suplimentare la CJUE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022, până la o decizie CJUE privind anularea acestei obligații – în coordonare cu celelalte state membre afectate.**

**II. UNTRR SOLICITĂ MORATORIU CE PRIVIND AMÂNAREA APLICĂRII REGULILOR
DETASĂRII ȘOFERILOR PROFESIONISTI DIN FEBRUARIE 2022, PÂNĂ LA CLARIFICAREA
ȘI APLICAREA ARMONIZATĂ ȘI TRANSPARENTĂ A REGULILOR NAȚIONALE DIN
FIECARE STAT MEMBRU**

Reamintim că Directiva 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier este unul dintre dosarele problematice ale Pachetului Mobilitate 1, care cuprinde prevederi discriminatorii pentru transportatorii români, precum aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale de tip cabotaj și cross-trade (numai 2 operațiuni crosstrade legate de operațiuni de transport bilateral fiind excluse), generând o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici. UNTRR a sprijinit acțiunile României la CJUE împotriva Pachetului Mobilitate 1, inclusiv împotriva prevederilor discriminatorii ale Directivei 1057/2020 pentru transportatorii rutieri români.

În prezent, în Grupul de experți constituit la nivelul Comisiei Europene privind detașarea șoferilor se discută **interpretări îngrijorătoare ale Statelor vestice privind prevederile Directivei 1057/2020**, care ar putea conduce la o aplicare nearmonizată și la controale abuzive ale unor state membre împotriva transportatorilor români. De asemenea, CE și Statele Membre trebuie să clarifice aplicarea Directivei 1057/2020 în cazul transporturilor rutiere internaționale din/către țări din afara UE.

În același timp, UNTRR semnalează cu îngrijorare faptul că la data de 2 februarie 2022, Statele membre UE au atât obligația de a adopta și publica dispozițiile necesare pentru a se conforma acestei directive, cât și obligația de a aplica dispozițiile respective începând cu aceeași dată, situație în care operatorii de transport rutier români nu vor avea timp să se informeze și să se pregătească de respectarea noilor prevederi de aplicare a detașării în fiecare Stat Membru UE, care ar putea fi aplicate de Statele Membre imediat ce vor fi publicate.

Deși conform Directivei 1057/2020, *Statele membre trebuie să se asigure că informațiile relevante legate de aplicarea la nivel național a regulilor detașării șoferilor profesioniști, precum elementele constitutive ale remunerației la nivel național sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă* – cu toate acestea, în prezent aceste informații nu sunt disponibile transportatorilor rutieri, care au nevoie de suficient timp pentru a se putea documenta și pregăti, având în vedere povara administrativă semnificativă legată de aplicarea de către un transportator rutier român, în special IMM, a noilor reguli în cele 27 State Membre UE.

UNTRR atenționează că **actuala întârziere a Statelor Membre UE în transpunerea Directivei 1057/2020 și în publicarea transparentă a informațiilor relevante privind detașarea șoferilor profesioniști în fiecare Stat Membru** poate conduce la amenzi abuzive aplicate transportatorilor rutieri români din februarie 2022.

În acest context, UNTRR solicită Guvernului României acțiuni urgente la nivel european pentru stabilirea de către Comisia Europeană a unui moratoriu privind amânarea aplicării Directivei 1057/2020 referitoare la detașarea șoferilor profesioniști din februarie 2022, până la clarificarea și aplicarea armonizată a regulilor naționale din fiecare Stat Membru, asigurând industriei transporturilor rutiere accesul transparent la toate informațiile naționale relevante, traduse în toate limbile de circulație UE, precum și suficient timp pentru a se pregăti, având în vedere povara administrativă semnificativă.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, vă asigurăm de toată cooperarea UNTRR și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

SECRETAR GENERAL
Radu DINESCU