

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMANIA
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. 601/28.03.2018

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
Domnului Lucian ȘOVA- Ministrul Transporturilor

Ref.: *mandatul României la Bruxelles privind pachetul mobilitate 1*

Stimate Domnule Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR urmărește cu încredere evoluția dezbaterilor pe marginea pachetului mobilitate 1 la nivel european, în special cu privire la propunerile restrictive ale Comisiei Europene de aplicare a Directivei detașării lucrătorilor la transporturile rutiere și de modificare a regulamentelor privind accesul la profesie și la piața de transport rutier de marfă, precum și a regulamentului privind timpii de conducere și de odihnă.

Deși propunerile Comisiei Europene cuprinse în pachetul mobilitate 1 reprezintă deja un pas înapoi de la obiectivul Cartei Albe UE 2011-2020 privind liberalizarea pieței europene de transport rutier de marfă, Alianța Rutieră a Statelor Vest-Europene propune măsuri și mai restrictive privind pachetul mobilitate – așa cum rezultă din Declarația comună a experților Alianței Rutiere reunite la Viena la începutul lunii martie 2018(anexată).

În acest context, solicităm Ministerului Transporturilor ca împreună cu celelalte autorități relevante din România (Ministerul Muncii, Ministerul Afacerilor Europene, etc) să nu supra-reacționeze la cerințele celor 8 State Membre UE din Alianța Rutieră, ci să acționeze în coordonare cu celelalte State Membre UE – conform celor agreeate în cadrul Summitului Ministerial de la Budapesta din 6 martie 2018, la care am avut onoarea de a participa alături de dumneavoastră și de delegații ministeriale la nivel înalt din alte 14 State Membre.

Având în vedere faptul că negocierile privind aspectele pilonului social și de piață ale Pachetului Mobilitate au ajuns într-o etapă crucială, iar discuțiile din cadrul summitului ministerial de la Budapesta au semnalat necesitatea de a se ajunge la un compromis echilibrat în cadrul Consiliului european din luna iunie a.c., vă transmitem mai jos **elementele cheie ale pachetului mobilitate pentru transportatorii rutieri români, pe care vă rugăm să le aveți în vedere în pregătirea mandatului României la Bruxelles:**

Referitor la propunerea Comisiei Europene pentru o Lege Specială (LEX SPECIALIS) privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier

-Pozitia generală: **excluderea transporturilor rutiere din cadrul de aplicare al Directivei detașării.** UNTRR, alături de 28 asociații profesionale din 18 State Membre UE au semnat o **Declarație comună împotriva aplicării Directivei detașării lucrătorilor la transporturile rutiere internaționale(anexată)**, care a fost transmisă autorităților europene și naționale relevante, considerând necesitatea ca aceasta să fie susținută și de Ministerele de Transport din România și din alte State Membre semnatare.

-Maria de negociere: **prag de 10-15 zile pentru aplicarea detașării, inacceptabil orice compromis la un prag sub 10 zile.** În contextul negocierilor pentru găsirea unui compromis echilibrat în cadrul Consiliului European privind pragul propus de Lex Specialis pentru aplicarea detașării și legilor naționale ale salariului minim în transporturile rutiere, considerăm că pentru a plăti salariul minim lunar dintr-un alt stat membru unui șofer român, timpul total lucrat în acel stat



membru trebuie să fie de peste 50% din totalul zilelor lucrătoare într-o lună, iar România ar trebui să propună un prag de 15 zile și să nu accepte nici un prag mai mic de 10 zile, care ar putea conduce la blocarea transporturilor rutiere internaționale în UE.

Referitor la propunerea Comisiei Europene de restricționare a cabotajului la 5 zile

-Pozitia generală: Pachetul mobilitate ar trebui să continue liberalizarea pieței transportului rutier de marfă – similar propunerilor CE pentru liberalizarea pieței transportului rutier de persoane și în linie cu obiectivele Cartei Albe a UE pentru perioada 2011-2020 - Foaia de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor. Dacă motivul principal pentru restricționarea cabotajului a fost diferența dintre costurile salariale iar CE propune o Lege specială pentru plata aceluiși salariu, atunci de ce nu propune și liberalizarea cabotajului împreună cu Legea specială?

-Marja de negociere: șapte zile fără restricții asupra numărului de operațiuni sau corelat cu un compromis privind Lex Specialis; *Considerăm că orice compromis privind o restricționare și mai mare a perioadei de cabotaj trebuie acceptat numai corelat cu ridicarea restricțiilor privind aplicarea detașării la transportul rutier internațional.*

Referitor la propunerea CE de interzicere a repausului săptămânal normal în cabină

-Pozitia generală: Clarificarea faptului că repausul săptămânal normal se poate efectua la bordul vehiculelor, conform practicii îndelungate a industriei transporturilor rutiere și nu prin legalizarea măsurilor protecționiste ale unor State Vest-europene. Cabinele camioanelor moderne oferă șoferilor profesioniști posibilitatea efectuării perioadei de repaus săptămânal în condiții de siguranță și confort, fapt evidențiat în cea mai recentă publicație a asociației noastre, **Broșura UNTRR "Condiții de lucru pentru șoferii profesioniști – O perspectivă a firmelor de transport rutier"** (anexată) prezentând ultimele informații privind eficiența, siguranța și confortul la bordul noii generații de camioane, preluate de la toți cei 7 producători europeni de camioane.

-Marja de negociere:

- Derogare pentru continuarea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, cu condiția ca vehiculul să fie parcat într-un spațiu de parcare adecvat
- Suspendarea aplicării interzicerii efectuării repausului săptămânal normal în cabină până când fiecare Stat Membru demonstrează că deține suficiente spații de parcare sigure și securizate pentru camioane

Referitor la propunerea CE privind întoarcerea obligatorie acasă a șoferilor la 3 săptămâni

-Pozitia generală: obligația întoarcerii acasă a șoferilor este împotriva drepturilor omului și libertăților fundamentale ale UE, iar orice obligație privind întoarcerea acasă a vehiculelor este inacceptabilă pentru industria transporturilor rutiere.

-Marja de negociere: orice obligație privind întoarcerea acasă nu trebuie să afecteze prevederile actuale ale Codului muncii din România, care permit "delegarea" șoferilor până la 60 de zile (8 săptămâni), acesta fiind cadrul legal în care șoferii profesioniști români și-au exercitat profesia până acum, pe rutele UE dar și pe rutele eurasiatice pe distanțe lungi. Orice compromis privind întoarcerea acasă mai repede de 4 săptămâni este inacceptabil, în special pentru transportatorii mici/IMM-urile din România, țară periferică a UE.

Având în vedere importanța majoră a negocierilor pachetului mobilitate pentru viitorul transportatorilor români în UE, vă solicităm să ne informați referitor la mandatul României la Bruxelles privind negocierea pachetului mobilitate 1 în cadrul Consiliului European, pentru fundamentarea acestuia cu industria transporturilor rutiere din România.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, vă mulțumim și vă asigurăm de înalta noastră considerație.

Secretar General
Radu DINESCU

