

FNTR

Paris, 11.09.2014

În atenția Domnului Radu DINESCU

Stimate Secretar General,

Am primit scrisoarea dumneavoastră din 29 august 2014 și am reținut cu mare interes întrebările și preocupările dumneavoastră referitoare la noua legislație franceză îndreptată împotriva perioadei de repaus săptămânal efectuată la bordul vehiculelor.

Suntem de acord cu dumneavoastră că piața unică este o remarcabilă realizare a procesului de integrare europeană. Ea are ca punct de plecare declarația lui Robert Schuman la fondarea ECSC (Comunitatea Europeană a Cărbunelui și Oțelului) conținută în tratatul de la Paris din 1951, iar dezvoltarea unei piețe unice a fost apoi elementul central al angajamentului politic exprimat prin Tratatul de la Roma din 1957. Dar în ciuda succeselor remarcabile, piața unică europeană este încă departe de a fi desăvârșită și este, din păcate, încă nefinalizată. Raportul Monti (2010) a arătat că jumătate din legislația pieței unice are dificultăți de implementare de un fel sau altul.

Bineînțeles, FNTR nu dorește să vadă o reîntoarcere la protecționismul național dar, într-o piață integrată, jucătorii trebuie să se bucure de aceleași condiții în măsura posibilului. Aceasta este una dintre marile noastre preocupări pentru a ajuta companiile noastre să supraviețuiască și să mențină locurile de muncă. Cu toate acestea, noua legislație adoptată în luna iulie este pe alocuri ambiguă, acesta fiind motivul pentru care am cerut lămuriri Ministerului francez al Transporturilor.

În plus, am rugat IRU să contacteze DG MOVE pentru a cere o consultare legală cu privire la textul francez. IRU a primit un răspuns în iulie conținând comentarii nesatisfăcătoare: “nu există nicio prevedere clară în Regulamentul 561/2006 care să interzică în mod explicit efectuarea perioadei de repaus săptămânal normală în vehicul. În același timp, este în mod clar în spiritul Regulamentului ca un șofer să nu fie obligat de către angajatorul său să își efectueze perioada de repaus săptămânal normală la bordul vehiculului.”

Mai mult, DG MOVE a identificat o problemă semnificativă cu privire la sistemul de penalizare care ar trebui să fie în concordanță cu articolul 19 al Regulamentului 561/2006 “eficient, proporționat, descurajant și nediscriminatoriu”. Contrar a ceea ce ați precizat, unii membri ai FNTR pot fi de asemenea îngrijorați de legislație când au subsidiari în alte state membre UE. Acele companii pot fi îngrijorate cel puțin la fel de tare ca și companiile străinilor și cel mai probabil țintite mai mult de către controlori pentru că este întotdeauna mai ușor să controlezi un antreprenor francez.

Ați făcut referire, de asemenea, la acte de vandalism care sunt absolut inacceptabile și care trebuie combătute atât la nivelul Uniunii Europene cât și la nivel local de către autorități. Acest

fapt evidențiază, de asemenea, necesitatea urgentă de investiții suplimentare din partea UE în parcări sigure, așa cum cere Regulamentul 1315/2013 (articolul 39-2-c “dezvoltarea de zone de odihnă pe autostrăzi la fiecare aproximativ 100 km, în concordanță cu nevoile societății, ale pieței și ale mediului, cu scopul de a oferi, între altele, spații de parcare adecvate pentru utilizatorii comerciali ai autostrăzilor, cu un nivel corespunzător de siguranță și securitate”).

De la publicarea noii legislații în Franța, am primit un număr important de plângeri din partea asociațiilor partenere din întreaga Europă, așa că vă asigurăm că mesajul dumneavoastră puternic, va fi de asemenea trimis autorităților franceze. Bineînțeles că vă vom ține la curent cu rezultatele demersurilor noastre, atât la nivel național cât și european.

Cu stimă,

Nicholas Paulissen

Delegat General