

Uniunea Națională

a Transportatorilor Rutieri din România

Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, 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

MINISTERUL
TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII
REGISTRATURA GENERALĂ

14 JAN 2013

Nr. 46/09.01.2013

INTRARE NR.:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

Domnului Ministru Relu FENECHIU

Stimate Domnule Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o asociație profesională neguvernamentală care are ca scop sprijinirea intereselor transportatorilor români, atât în fața autorităților române (Ministerul Transporturilor, Autoritatea Rutieră Română, Registrul Auto Român și Administrația Drumurilor Naționale din România), cât și în fața Parlamentului European, a Comisiei Europene și a autorităților din statele pe teritoriile cărora transportatorii români efectuează transporturi.

În acest context, UNTRR a depus o serie de eforturi importante în relația cu autoritățile române și cu cele din alte state pentru a le aduce la cunoștință și pentru a soluționa, împreună cu acestea, problemele cu care transportatorii români de mărfuri și persoane s-au confruntat de-a lungul timpului.

Astfel, deși s-a constatat o anumită deschidere din partea autorităților la problemele transportatorilor, în urma discuțiilor, deși s-au adus argumente solide atât de ordin practic cât și de ordin juridic, acestea nu au fost luate în considerare de către autorități decât parțial.

Datorită acestui fenomen, ne confruntăm, în continuare cu o serie de probleme care ar fi putut fi rezolvate în urma modificărilor legislative care s-au produs în ultimul an.

Consider că toate problemele pe care UNTRR le-a adus la cunoștința autorităților vor putea fi soluționate doar în cazul în care Ministerul și celelalte autorități din subordine vor considera reprezentanții transportatorilor ca fiind parteneri de dialog, precum și prin adoptarea unor reglementări practice, aplicabile, de calitate, de nivel european și care să ajute atât transportatorii în exercitarea profesiei în care s-au angajat, cât și autoritățile în aplicarea lor.



Față de cele de mai sus, am onoarea să vă aduc la cunoștință problemele principale care au fost identificate de asociația noastră în legislația românească din domeniul transporturilor rutiere și posibilele rezolvări ale acestora, problemele practice care necesită intervenția Ministerului Transporturilor, precum și elementele pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului.

Astfel:

I. Probleme de natură legislativă

A. Elemente de ordin general în legislația din domeniul transporturilor rutiere:

1). Având în vedere legislația stufoasă din domeniul transporturilor rutiere, considerăm necesară armonizarea acesteia într-un act normativ unitar **LEGEA TRANSPORTURILOR**, care să urmărească armonizarea terminologiei în legislația rutieră, cu delimitarea clară a atribuțiilor autorităților de reglementare, autorizare și control, reglementarea schimbului de informații între autoritățile și instituțiile publice centrale și locale și către operatorii economici ce își desfășoară activitatea în domeniul transportului rutier în vederea asigurării unui cadru unitar și armonizat a acestora, responsabilizarea autorității de control în vederea eliminării abuzurilor din trafic și de la sediile acestora. Opinăm că noua legislație trebuie să adapteze cadrul juridic românesc la reglementările cu caracter imperativ adoptate la nivelul Uniunii Europene;

2). **SANCTIUNILE** prevăzute în OG 37/2007, OG 43/2007, HG 69/2012 trebuie să respecte dispozițiile dreptului românesc și ale celui comunitar, respectiv

„Sanctiunea stabilită trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite” (OG 2/2001). În plus, aceasta trebuie să țină cont de **„împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal** (OG 2/2001), în plus, **„sanctiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare”** (Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009) iar **„sanctiunile ar trebui să fie nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor”** (Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009).

3). **ÎNCADRAREA CONTRAVENȚIILOR ÎN CLASE DE SANCTIUNI**, similar Codului rutier sau în conformitate cu informațiile care au fost transferate autorităților române în cadrul celor două exerciții de twinning în

domeniul transporturilor rutiere de care aceasta a beneficiat în anii 2003 și 2005;

4). Introducerea unor dispoziții cu privire la **SANȚIONAREA TRANSPORTATORILOR STRĂINI CARE SĂVÂRȘESC ABATERI PE TERITORIUL ROMÂNIEI**, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români); De exemplu, legislația din Ungaria – Legea I/1998 privind circulația pe drumurile publice prevede la art.20 alin 7 că în caz de control în traficul pe drumurile publice vehiculul poate fi reținut până la achitarea amenzii, respectiv a unor pretenții bănești asiguratorii.

5). **RESPONSABILIZAREA AUTORITĂȚILOR** în cazul controalelor pentru evitarea abuzurilor și introducerea unor prevederi legale care să permită **sancționarea inspectorilor** în cazul în care aceștia au creat astfel de situații;

6). **FACILITAREA COMERȚULUI INTERNAȚIONAL prin armonizarea și coordonarea procedurilor și a transferului de documente legate de controlul mărfurilor la frontieră, în special a transporturilor de animale vii și a mărfurilor perisabile.** Anexa 8 a Convenției internaționale privind armonizarea controalelor la frontieră vizează îmbunătățirea funcționării punctelor de trecere a frontierelor, precum și a chestiunilor tehnice legate de recunoașterea reciprocă a certificatelor internaționale de inspecție tehnică și de greutate a vehiculelor. Ca soluție posibilă încheierea unor parteneriate publice private.

7) Sprijinirea restabilirii autorizației de utilizare a procedurilor TIR pentru circulația mărfurilor sub control vamal între două puncte de pe teritoriul UE, în scopul de a facilita și mai mult comerțul în UE și de a contribui, astfel, la realizarea obiectivelor strategiei de creștere economică a UE. În acest sens, este necesară o simplă adăugare în cadrul Codului Uniunii Vamale, a următoarei propoziții la noul Articol 193.3 (b):

„(iii) se efectuează între două puncte de pe teritoriul vamal al Uniunii situate în același stat membru sau în două state membre diferite.”Actualul proces de revizuire al Codului Vamal Comunitar oferă o oportunitate unică Statelor membre UE și Parlamentului European să propună amendamente la Codul Vamal Comunitar pentru reinstaurarea sistemului TIR pe teritoriul UE și în acest context, va rugăm să sprijiniți propunerea noastră în dialogul cu Comisia Europeană și instituțiile europene relevante.

8) Centralizarea într-un act unic a restricțiilor de circulație pe diferitele sectoare de drumuri naționale (HG 1777/2004, Ordinul 31/2012, etc)

B. Legea transporturilor rutiere (O.G.27/2011 și HG69/2012 – privind transporturile rutiere):

- 1) **ASIGURAREA CONCORDANȚEI CU LEGISLAȚIA EUROPEANĂ** prin:
 - i. armonizarea definițiilor;
 - ii. reglementarea cabotajului;
 - iii. definirea transporturilor cu mase și dimensiuni excepționale,
 - iv. definirea transportului ca serviciu public;
 - v. introducerea posibilității de efectuare a transporturilor cu semiremorci înmatriculate în alte state;
 - vi. eliminarea personalizării copiilor conforme ale licenței de transport, stabilirea unui tarif unic pentru eliberarea copiilor conforme - calculat pe baza costurilor reale a autorității cu eliberarea acestora și reducerea la minim a timpului de eliberare a copiilor conforme (maximum 2 ore).
- 2) **REGLEMENTAREA TRANSPORTURILOR CU MASE SAU DIMENSIUNI EXCEPȚIONALE** prin trimiterea la bunele practici europene și eliminarea autorizării anumitor tipuri de transporturi (de ex. transporturile cu lungimi de până în 25 m care nu afectează infrastructura rutieră) indiferent de tipul mărfurilor transportate,
- 3) **Înființarea unui organism, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să STABILEASCĂ MODUL DE CALCUL ȘI COSTURILE ÎNTREPRINDERILOR DE TRANSPORT**, ceea ce ar determina, pe de o parte, eliminarea concurenței neloiale în rândul transportatorilor și, pe de altă parte, ar veni în sprijinul administrațiilor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor; **reglementarea la nivel de lege a ajustării prețului la transport în funcție de majorările prețului motorinei – după modelul francez.**
- 4) **Înființarea/stabilirea unei AUTORITĂȚI/ORGANIZAȚII INDEPENDENTE PENTRU EXAMINAREA ABSOLVENȚILOR CURSURILOR** de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere,
- 5) **ELIMINAREA DISPOZIȚIILOR REFERITOARE LA SANȚIONAREA PENTRU DEPĂȘIREA MASEI MAXIME ADMISE**, această prevedere existând deja în OG 43/1997 și fiind încadrată la altă sancțiune,
- 6) **FUNDAMENTAREA CUANTUMULUI AMENZILOR CU RESPECTAREA PRINCIPIILOR LEGALE.** Vă reamintim că în HG 69/2011 sunt prevăzute următoarele tipuri de încălcări:
 - a) **încălcări foarte grave** care se sancționează cu amendă de la **14.000 lei la 18.000 lei**
 - b) **încălcări grave** care se sancționează cu amendă de la **8.000 lei la 12.000 lei**

c) **încălcări minore** care se sancționează cu amendă de la **3.000 lei la 6.000 lei**

Amenzile sunt uriașe în comparație cu veniturile și nivelul de dezvoltare al economiei. Pentru comparație în Bulgaria amenda maximă pentru încălcări grave este 1500 leva (cca 800 euro). Solicităm reducerea acestora cu cel puțin 50%, pentru a nu menține condiții de favorizare șpăgilor și totodată responsabilizarea și premiarea celor care efectuează controlul.

C. Regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto (OG 37/2007):

- 1) **Asigurarea concordanței cu legislația europeană** prin:
 - i. Preluarea definițiilor din Regulamentul 561/2006,
 - ii. Precizarea faptului că efectuarea controalelor se face cu respectarea principiilor de siguranță, în spații special amenajate,
 - iii. Preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5;
- 2) **Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale.**
- 3) **Adoptarea de reguli separate privind timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare la nivel european**, care să fie complet separate de Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, având în vedere că actualul regulament nu reușește să țină cont de caracteristicile, diferențele cheie și schemele de conducere specifice sectorului de autobuze și autocare. Propunem o abordare mai flexibilă a timpilor de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare cu privire la repaosul săptămânal și revenirea la forma inițială a derogării celor 12 zile de conducere pentru șoferii care efectuează transport persoane (cfm. Regulamentului 3820/85/EC)

D. Regimul juridic al drumurilor (OG 43/1997):

- 1) Introducerea de **sancțiuni pentru nerespectarea de către autoritățile locale** a dispozițiilor privind neamenajarea trotuarelor, a pistelor pentru bicicliști și în cazul extinderii intravilanului de-a lungul drumului național fără respectarea condițiilor legale;
- 2) Introducerea unei dispoziții referitoare la **dimensionarea corectă a intersecțiilor/sensurilor giratorii** pentru a permite traficul vehiculelor de transport marfă (ar permite, de exemplu, soluționarea problemelor apărute la ieșirea de pe autostrada A1 spre Hornbach/outlet);
- 3) Stabilirea clară a **responsabilității administratorului drumului** pentru starea acestuia cu posibilitatea ca administratorul să se poată îndrepta împotriva executantului în cazul unor probleme apărute în perioada de garanție a lucrărilor;
- 4) Stabilirea unor **perioade de garanție clare pentru lucrările de infrastructură** care să fie incluse în toate contractele de execuție;

- 5) Aplicarea unor limite de masă identice cu cele de pe drumurile cu restricții pentru drumurile considerate de autoritate ca variante de ocolire și stabilirea **variantelor ocolitoare** astfel încât să se asigure ruta cea mai scurtă pentru transport;
- 6) Eliberarea **autorizației pentru transporturile cu mase/dimensiuni excepționale** pentru un anumit tip de vehicul având anumite caracteristici (cap tractor/camion și semiremorcă/remorcă) și eliminarea personalizării autorizației cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor;
- 7) Stabilirea, prin lege sau norme, a modului de efectuare a **transporturilor excepționale în convoi**;
- 8) Eliminarea controalelor permanente în punctele de trecere a frontierei și realizarea acestora doar în trafic, aleatoriu, în conformitate cu angajamentele asumate de România în procesul de negociere a aderării la Uniunea Europeană, precum și cu dispozițiile anexei 8 a Convenției privind facilitarea tranzitului;
- 9) Stabilirea CN ADN sau a altei instituții ca **autoritate unică/punct unic de contact pentru transportatorii de mărfuri cu mase/dimensiuni excepționale**, pentru a se reduce birocrăția și a se efectua plata tarifelor pentru depășiri într-un singur loc fără a mai fi necesar să fie contactate de către transportator mai multe autorități în vederea obținerii unei autorizații;
- 10) Stabilirea unor **tarife unice pentru depășirea maselor/dimensiunilor** atât la nivelul administrației centrale cât și la nivelul administrației locale; Pentru punctul 9) și 10) considerăm că rezolvarea posibilă este prin eliberarea on-line a autorizațiilor AST în baza unei rezervări, după achitarea tarifului aferent – prin bancă.
- 11) Precizarea faptului că **rovinieta acoperă dreptul de circulație pe drumurile naționale, inclusiv pe secțiunile de drum care traversează intravilanul localităților** care nu au centuri ocolitoare, pentru a se preveni apariția situațiilor în care autoritățile locale introduc, aleatoriu și nefundamentat, taxe de trecere sau utilizare pe teritoriile localităților;
- 12) **Impunerea avizării/aprobării tuturor taxelor/tarifelor de trecere sau utilizare pe care autoritățile locale intenționează să le aplice pe drumurile pe care le au în administrare, cu verificarea respectării legislației comunitare în domeniu**; De exemplu taxa anuală pentru utilizarea drumurilor, cu portanță inferioară, din județul Constanța este 6300 lei (șase mii trei sute lei) pentru un camion pentru 800 km, comparativ cu 1210 euro (5200 lei) valoarea rovinietei pentru același tip de vehicul, aceeași perioadă și 15.000 km drumuri naționale și europene, din care cca 8.000 km cu portanță normală europeană de 11,5t/axă și 40t total.
Privind taxarea la nivel local, considerăm că există o problemă atât în ceea ce privește denumirea taxelor cât și a cuantumului acestora,

deci nu există unitate de reglementare. Accesul la aceste informații, și la modalitatea de plată aproape nu există.

13) Eliminarea dispozițiilor referitoare la responsabilitatea transportatorului în cazul accidentelor care au determinat pagube infrastructurii, deoarece această situație este acoperită de polițele RCA;

14) Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale, reîncadrarea faptelor sancționabile și departajarea clară între încălcările minore/medii/majore

De exemplu, nu este normal ca pentru depășirea greutății cu 400-500 kg valoarea amenzii să fie aceeași cu cea aplicată în cazul depășirilor cu 10.000 kg; Reamintim că amenda minimă pentru depășirea greutății/dimensiunilor este de 25.000 lei!! Sesizăm că din momentul eliminării legale a emiterii AST pentru mărfuri divizibile, din martie 2010, se înregistrează o frecvență crescută a problemelor de greutate în contradicție flagrantă cu rezultatele cântărilor altor autorități – de ex al autorităților ungare de unde un vehicul cu 39,8 t ajunge în România cu 42,4 t !!!!

Solicităm reducerea cuantumului amenzilor aplicate de CNADNR/ISCTR pentru depășiri prin stabilirea unor amenzi într-un cuantum care să reflecte gravitatea faptei sancționate,

15) utilizarea unui pas de 500 kg la încadrarea sancționării depășirilor;

16) introducerea avertismentului în cazul transporturilor de mărfuri în vrac (lichide, pulverulente, granulare etc.) precum și în cazul transporturilor de animale vii, în cazul în care masa maximă autorizată nu este depășită ci doar masa pe axă,

17) Emiterea de facturi aferente tarifelor de trecere

18) Acceptarea cardurilor de carburant de tip UTA, DKV, EuroShell, Esso, Routex, pentru plata tarifelor de trecere sau a altor soluții cu tichete vândute prin stațiile de benzinării – există o propunere înaintată de MOL România, pe baza experienței cu distribuirea autorizațiilor de acces în București.

E. Modificarea Ordinului 1463/2008 – pentru modificarea anexei la Ordinul Ministrului Transporturilor, construcțiilor și Turismului nr.2.156 privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., cel puțin în ceea ce privește tariful pentru eliberarea copiilor conforme, care în opinia noastră nu este justificat (260 lei/an pentru o foaie de hârtie A4, cu eliberare în 15 zile !!! plus taxă de consultanță de 50 lei la orice solicitare indiferent de numărul documentelor solicitate).

II. Probleme de natură practică

- a. **Numirea câte unui reprezentant al asociațiilor profesionale din transporturile rutiere în Consiliile de Administrație ale CNADNR, RAR și ARR, fără indemnizație, pentru reprezentarea intereselor acestora în organismele menționate;**
- b. **Tratarea cu seriozitate a politicii externe a României cu țările necomunitare și promovarea intereselor transportatorilor români pentru a li se facilita accesul pe piețele est europene și, totodată, reducerea facilităților oferite transportatorilor mari (de ex. Turcia) – acordarea a mai puține autorizații de tranzit și a mai multor autorizații ecologice și cu plată – precum și liberalizarea transporturilor cu țările care nu au un aport semnificativ la transporturile internaționale;**
- c. **Corelarea CEMT/ITF prin extinderea acestora spre est (țările asiatice), și permiterea aderării de noi state și, implicit, extinderea valabilității autorizațiilor CEMT pe teritoriile acestor noi state;**
- d. **Eliminarea certificatelor de conformitate a încadrării autovehiculelor în categorii de poluare, conform Ordinului nr.1523/2008 pentru încadrarea vehiculelor rutiere care efectuează transporturi internaționale de marfă, în categorii de poluare și de siguranță a circulației. Având în vedere faptul că la livrarea autovehiculelor producătorii acestora eliberează din oficiu sau la cerere documentele de clasificare a normelor tehnice privind emisiile poluante și/sau sonore, considerăm că se impune amendarea legislației în vigoare în sensul de a nu se mai prevede obligativitatea unei încadrări suplimentare, precum cea din ordinul mai sus menționat.**
- e. **Realizarea examinărilor medicale obligatorii pentru personalul din domeniul transporturilor rutiere în baza contribuțiilor plătite de companiile de transport la Casa de asigurări de sănătate a transporturilor;**
- f. **Realizarea unei baze de date unice cu operatorii de transport, autovehiculele înmatriculate, licențiate, verificate ITP etc., prin interconectarea bazelor de date existente la nivelul ARR, RAR, ISCTR, Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor și a Poliției rutiere, precum și crearea unui centru pilot pentru realizarea: autentificării, controlului tehnic, eliberării cărții tehnice și a înmatriculării vehiculelor;**
- g. **Interconectarea bazelor de date la nivelul autorităților și instituțiilor publice centrale și locale, precum și a celor din subordinea autorităților publice centrale, respectiv Ministerelor, în vederea evitării dublei înregistrări a datelor furnizate.**

De exemplu, obligativitatea înregistrării pe site-ul ARR a modificării situației conducătorilor auto - considerăm că soluția reală nu este împovărarea operatorilor de transport cu noi responsabilități legate de raportare și nici dezvoltarea de baze de date paralele care sporesc birocrația în sistemul public, ci coordonarea mai bună între instituțiile publice cu atribuții în domeniu, având în vedere că la nivelul Ministerului Muncii funcționează portalul REVISAL și ținând cont de tendința de interoperabilitate a platformelor dezvoltate la nivelul fiecărui minister.

În același sens, este necesară interconectarea bazelor de date la nivelul Administrației publice centrale, pentru a se asigura transmiterea rapidă a datelor și informațiilor relevante, inclusiv a celor privind **contravențiile constatate pe teritoriul României către punctele de trecere a frontierei de stat în vederea colectării amenzilor în ceea ce privește neachitarea rovinietei**, etc. Aceasta măsură permite urmărirea și colectarea la bugetul de stat a datoriei rezultate ca urmare a nerespectării legislației române.

- h. Utilizarea reală a soluțiilor clasice de **parteneriat public-privat** (soluții care și-au dovedit eficiența atât în alte state al Uniunii Europene, cât și în SUA) pentru construcția de autostrăzi, cu concentrare pe legarea capitalei României la rețeaua transeuropeană de autostrăzi;
- i. **Modernizarea drumurilor care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)**, precum și a drumurilor din afara acesteia care asigură legătura la ea;
- j. **Lărgirea benzii de ieșire de la Nădlac**, pentru fluidizarea circulației, reducerea timpilor de așteptare și a numărului de accidente;
- k. **Deschiderea punctului de frontieră Cenad pentru vehiculele de peste 7,5 tone**, existând deja avizele necesare deschiderii sale dar nefiind funcțional, în prezent, pentru vehiculele grele de marfă;
- l. Realizarea de **parcări la standarde europene și suficiente** pentru a se putea respecta legislația referitoare la timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii profesioniști;
- m. Realizarea unui **RO-LA pe baze comerciale și cu finanțare europeană**, Marco Polo sau similară, pe ruta București-Arad, pentru descongestionarea traficului până la finalizarea primei autostrăzi care să lege Bucureștiul de autostrăzile europene;
- n. Montarea mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale înaintea localităților de frontieră pentru facilitarea traficului de frontieră și eliminarea birocrăției, descongestionarea instanțelor judecătorești prin faptul că nu vor mai fi întocmite procese verbale transportatorilor care staționează în vederea efectuării controlului în frontieră (OG 15/2002).
- o. Urmărirea încasării amenzilor aplicate ca urmare a implementării noii tehnologii, respectiv mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale în special a amenzilor aplicate străinilor, inclusiv a amenzilor de circulație ; Interconectarea mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale la sistemul național al bazelor de date în vederea urmării încasării amenzilor aplicate în punctele de trecere a frontierei
- p. armonizarea, normalizarea și recunoașterea reciprocă, la nivel european a operațiunilor privind Controlul Tehnic Periodic al autovehiculelor rutiere, atât în ceea ce privește Inspekția Tehnică Periodică (ITP) cât și Controlul Tehnic în Trafic, precum și documentelor europene aferente, luându-se în considerare propunerea de înlocuire a prevederilor actuale din Directiva 2009/40/CE și a modificărilor ulterioare cu un Regulament al Uniunii Europene.

III. Elemente interinstituționale pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului

- a. **Susținerea transportatorilor români în relația cu Comisia Europeană ș.a. instituții europene relevante**, pe probleme europene cu impact direct asupra sectorului de transport rutier din România. În acest sens, menționăm mai jos demersurile recente ale asociației noastre la Comisia Europeană, pe care vă rugăm să le susțineți în dialogul Ministerului Transporturilor din România cu instituțiile europene abilitate:

1) **Susținerea liberalizării cabotajului, în contextul dezbaterilor Comisiei Europene referitoare la revizuirea Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața transportului rutier internațional.** Este evident că, în ciuda declarațiilor privind liberalizarea completă a cabotajului (cabotajul fiind inventat de UE 15), în prezent statele vest-europene încearcă să ridice bariere împotriva cabotajului, în principal pentru țările est-europene, fapt bazat pe teama de concurență din aceste țări. Este evident că țările din Europa de Est, cum ar fi România sunt interesate de liberalizarea imediată a pieței, iar în fața acestor unghiuri diferite de a vedea problema accesului la piață, este important să se ajungă la un echilibru prin armonizarea condițiilor de operare, dar într-un efort comun al întregii familii UE și nu ca o barieră în fața ultimilor veniți. În acest context considerăm că UE ar trebui să ia măsuri ca o entitate unică, iar eforturile comune ale tuturor statelor membre să fie făcute în beneficiul tuturor părților implicate.

2) **Transparența reglementărilor naționale în domeniul transporturilor rutiere din fiecare Stat Membru UE - UNTRR a solicitat să fie publicate de urgență pe site-ul Comisiei Europene:**

- Reglementările naționale de aplicare a acquis-ului european în domeniul transporturilor rutiere în fiecare stat membru al UE, în special în legislația națională privind aplicarea Regulamentului UE 561/2006, Regulamentul UE 1071/2009, Regulamentul UE 1072/2009, Regulamentul UE 1073/2009
- Reglementările naționale specifice de transport rutier din fiecare stat membru al UE, care se aplică în același timp și transportatorilor străini atunci când efectuează operațiuni de cabotaj.
- Lista sancțiunilor aplicate de autoritățile de control ale fiecărui Stat Membru al UE pentru încălcarea reglementărilor de transport rutier din UE și, de asemenea, a reglementărilor specifice naționale de transport rutier, pentru a se putea face comparații în dimensiuni raportate în scopul evitării aplicării excesive de către unele state membre sau, dimpotrivă, nesemnificative în altele.

- b. **Respectarea angajamentelor României de eliminare a restricțiilor de trafic, prevăzute de Directiva 96/53 (11,5 tone/axa simplă motoare) asumat prin Tratatul de aderare anexa VII punctul 6 alin.(2) în vederea asigurării liberei circulații a mărfurilor între două state membre (România și Bulgaria);**
- c. **Armonizarea legislației muncii din România – Codul muncii, cu legislația europeană în domeniul transporturilor rutiere Regulamentul 561/2006 și Directiva 2002/15; Astăzi prevederile legislației muncii în România dau posibilitatea amendării transportatorilor, chiar dacă respectă Regulamentul 561/2006 – exemplu R 561 permite conducerea a 56 ore într-o săptămână, cu condiția de a avea maxim 90 de ore în două săptămâni, acest timp de conducere putând să se desfășoare într-un timp de muncă total de 76 de ore (include alte activități de tip asistare încărcare, descărcare, etc). Legislația muncii din România prevede sporuri pentru lucru pe timp de noapte și sâmbăta și duminica și în plus intervalul de 76 de ore neputând fi tolerat de legea națională, lege care nu poate prevala unui Regulament european.**
- d. **Înființarea unui corp de judecători pregătiți în tratarea cauzelor din domeniul transporturilor rutiere, ținând cont de specificitatea acestui domeniu;**
- e. **Utilizarea a cel puțin 75% din încasările provenite din accizele pe carburanți și a 100% din sumele încasate ca taxe și tarife de utilizare a drumurilor și impozit pe mijloacele de transport exclusiv pentru întreținerea, modernizarea, reabilitarea și construcția de infrastructuri rutiere;**
- f. **Simplificarea și armonizarea condițiilor de acces în localitățile din Romania pentru vehiculele comerciale – aliniere/nomenclator denumiri, stabilire grila cu valori minime/maxime corelat cu deranjul/beneficiul oferit de vehiculele comerciale comunității;**
- g. **Eliminarea procedurii de scanare a tuturor vehiculelor în frontieră pentru a preveni perioadele interminabile de așteptare în frontieră;**
- h. **Reducerea nivelului accizei la motorina utilizată pentru agregatele frigorifice ale vehiculelor frigorifice (utilizate la transportul alimentelor) de la nivelul de 330 Euro/1000 litri (densitate 0,848 kg/l) la 21 Euro/1000 litri, nivelul acceptat de UE și utilizat de România pentru agricultură. Această propunere a fost înaintată și MF, care a răspuns că va analiza această posibilitate la o modificare ulterioară a codului fiscal, însă până acum, deși s-a mai modificat codul fiscal, propunerea nu a fost aplicată.**
- i. **Scutirea de plata impozitului pe vehiculele comerciale neutilizate mai mult de o lună de zile, având în vedere că acestea sunt mijloace de producție și nu obiecte de lux. Această propunere a fost înaintată și MF, care a răspuns că v-a analiza această posibilitate la o modificare ulterioară a codului fiscal, însă până acum, deși s-a mai modificat codul fiscal, propunerea nu a fost aplicată.**

- j. Punerea în funcțiune a **sistemului InfoTrafic** pe baza informațiilor relevante furnizate de instituțiile abilitate: CNADNR – referitor la restricții de circulație pe diferite segmente de drum datorită lucrărilor de întreținere/modernizare, INMH – avertizări meteo punctuale, IGSU – situații speciale ce pot afecta diferite segmente de drum, IGPR – Brigada de Poliție Rutieră – referitor accidente circulație, timp estimat deblocare, etc, informații transmise în primă fază vocal și Radio Data Systems prin concursul SNR, STS, și Radio România Actualități, urmând ca într-o fază ulterioară să fie activat TrafficManagement Channel ce permite afișarea acestor informații pe dispozitivele de navigație de la bordul vehiculelor. Un astfel de sistem este extrem de util în situații precum cele din 2012, generate de zăpada abundentă. Menționăm că toate instituțiile de mai sus și-au manifestat interesul și acordul de principiu pentru activarea acestui sistem, în condițiile în care infrastructura aferentă este disponibilă pentru jumătatea de Sud a României.
- k. Crearea unor **statistici/clasamente publice, prin grija CSA**, referitoare la procentul de polițe de asigurare plătite de fiecare societate de asigurare din total solicitat, precum și perioada medie de plată – pentru ca opinia publică să fie
- l. **Sistem tractare în caz de accident**, prin delegare competență unei firme specializate în coordonare acestui tip de activități la nivel european, asigurând astfel o intervenție rapidă – solicitare intervenție la număr telefonic și în condiții cunoscute de costuri per kilometru și tip intervenție – de asemenea publice, cunoscut fiind faptul că în asemenea momente nefericite astfel de servicii ajung să stoarcă bani nejustificați de la cei implicați în accidente – de la 2.000 până la 10.000 euro pentru o tractare de 10-20 km!!!

Față de cele de mai sus, vă informez, domnule Ministru, că UNTRR vă stă la dispoziție pentru orice informație suplimentară și că suntem deschiși oricăror propuneri din partea autorităților.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră, vă rog să primiți, domnule Ministru, expresia deosebitei mele considerații.

Cu deosebită stimă,

PREȘEDINTE,
Florian MIHWIT

