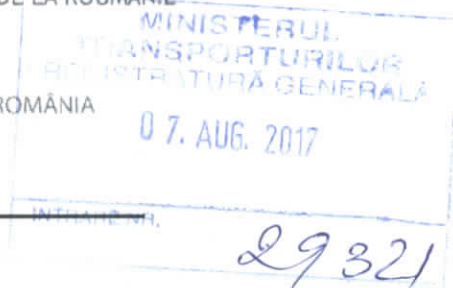


Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro



RJ

Nr.1529/03.08.2017

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

În atenția Doamnei Maria Magdalena GRIGORE – Secretar de Stat

Ref. Opinia preliminară UNTRR față de propunerile legislative CE în dezbatere MT în cadrul Grupului de lucru privind Pachetul rutier UE

Stimată Doamnă Secretar de Stat,

Conform solicitării dumneavoastră, vă rugăm să găsiți alăturat Opinia preliminară UNTRR față de propunerile legislative ale Comisiei Europene - CE în dezbatere în cadrul Grupului de lucru privind Pachetul rutier UE la Ministerul Transporturilor, respectiv:

- Propunere de de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier
- Propunere de de modificare a Regulamentului nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului nr. 195/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor
- Propunere de de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri
- Propunere de modificare a Regulamentului nr. 1071/2009 și a Regulamentului nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului.

Reamintim că Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR a semnalat Ministerului Transporturilor problematica de actualitate abordată de noul pachet rutier și impactul său asupra transportatorilor români, prin adresa noastră Nr. 218/13.02.2017 pe care vă rugăm să o găsiți, de asemenea, alăturat.

În același timp, dorim să precizăm că având în vedere importanța actualelor propuneri legislative ale Comisiei Europene pentru viitorul transportatorilor români în UE, UNTRR consideră necesară o dezbatere a pachetului rutier cu membrii asociației și va derula consultări în acest sens, urmând ca poziția asociației noastre să fie formulată pe baza propunerilor și observațiilor primite.

Vă mulțumim pentru consultarea asociației noastre și vă asigurăm de toată colaborarea în vederea pregătirii poziției României și apărării intereselor transportatorilor rutieri români în cadrul viitoarelor dezbateri ale pachetului rutier la nivel european.

Cu deosebită considerație,

**Secretar General
Radu DINESCU**



OPINIA PRELIMINARĂ UNTRR FAȚĂ DE PROPUNERILE LEGISLATIVE ALE COMISIEI EUROPENE ÎN DEZBATERE ÎN CADRUL GRUPULUI DE LUCRU PRIVIND PACHETUL RUTIER UE – MT

Vă rugăm să găsiți mai jos opinia preliminară a UNTRR pe marginea pachetului rutier propus de Comisia Europeană. Precizăm că UNTRR consideră necesară consultarea transportatorilor rutieri români cu privire la pachetul rutier propus de CE, în perioada următoare, iar poziția UNTRR va fi formulată pe baza propunerilor și observațiilor primite din partea membrilor asociației noastre.

PROPUNERE DE DE MODIFICARE A DIRECTIVEI 2006/22/CE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERINȚELE DE CONTROL ȘI DE STABILIRE A UNOR NORME SPECIFICE CU PRIVIRE LA DIRECTIVA 96/71/CE ȘI LA DIRECTIVA 2014/67/UE PRIVIND DETAȘAREA CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI RUTIER

Referitor la stabilirea unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea șoferilor profesioniști în sectorul transportului rutier

UNTRR a solicitat MT să susțină excluderea clară a șoferilor profesioniști care operează transporturi rutiere internaționale din domeniul de aplicare al Directivei detașării lucrătorilor și al legislației naționale specifice, la fel cum actuala Directivă a detașării lucrătorilor prevede excluderea personalului navigant al întreprinderilor din cadrul marinei comerciale (conform adresei UNTRR Nr. 218/13.02.2017 Ref: problematica de actualitate în sectorul transporturilor rutiere din România – atașat).

UNTRR este revoltată de propunerea CE privind norme specifice de aplicare a Directivei privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier. Considerăm că este inacceptabil ca interpretările protecționiste ale legislației UE adoptate în Vestul UE în ultimii ani, împotriva cărora CE a lansat inițial proceduri de infringement, în loc să fie anulate prin intervenția fermă a CE, sunt, de fapt, integrate în noua legislație propusă de CE pe 31.05.2017.

CE propune aplicarea Directivei detașării la toate operațiunile de transport internațional atunci când un șofer lucrează mai mult de trei zile pe teritoriul unui alt stat membru. În consecință, un șofer care operează transport internațional în UE va fi considerat detașat în toate țările UE în care operează pe parcursul unei luni, iar angajatorul său ar trebui să-i plătească salarii diferite în aceeași lună. Această propunere a CE nu numai că nu reprezintă o soluție europeană, dar creează o povară excesivă pentru operatorii de transport internațional. Considerăm că pentru a plăti salariul lunar dintr-un alt stat membru, timpul total lucrat în acest stat membru ar trebui să fie mai mare de 50% din totalul zilelor lucrătoare într-o lună, deci cel puțin 16 zile.

Metoda de calcul propusă de CE este abuzivă și, în mod evident, extrem de restrictivă, deoarece în realitate reduce și mai mult pragul de 3 zile, forțând un operator să calculeze ca fiind o zi (= 24 ore) doar 6 ore petrecute (nu numai lucrate) de către un conducător auto pe teritoriul altui stat membru. Ministerul Transporturilor din România ar trebui să se opună cu fermitate acestui "calcul", transformând abuziv 6 ore într-o zi de lucru și ignorând în totalitate datele reale furnizate de tahografele aflate la bordul vehiculelor. MT ar trebui să arate că numai o analiză corectă a tuturor rapoartelor de tahograf poate fi relevantă în scopul stabilirii timpului de lucru și de odihnă petrecut de un conducător auto în alt stat membru.

În ceea ce privește domeniul de aplicare, nu este clar din propunerea CE la ce operațiuni de transport internațional se aplică prevederile Directivei detașării.

- Trebuie clarificat faptul că Directiva detașării lucrătorilor nu se aplică operațiunilor de tranzit.
- De asemenea, trebuie clarificat faptul că Directiva detașării nu se aplică cabotajului temporar care se efectuează într-un alt stat membru, atunci când timpul total lucrat de un conducător auto în statul membru respectiv nu depășește 16 zile. De ex., atunci când transportatorul rutier efectuează o singură operațiune de cabotaj care urmează unei operațiuni de transport internațional, în scopul eficientizării transportului și evitării

curselor în gol această operațiune de cabotaj temporar ar trebui să fie clar exclusă din domeniul de aplicare al Directivei detașării.

Referitor la obligațiile administrative propuse de CE, considerăm că acestea nu numai că nu oferă claritate și simplificare, dar CE creează o povară suplimentară pentru operatorii de transport internațional. UNTRR se opune oricăror cerințe administrative suplimentare pentru transportatorii rutieri internaționali, cum ar fi declarația de detașare propusă de CE sau contractele de muncă și documentele de plată care ar trebui să fie disponibile la bordul camioanelor pentru controlul în trafic al respectării Directivei detașării, având în vedere că:

- Șoferii profesioniști nu sunt lucrători detașați, ci lucrători mobili care operează în mod obișnuit transport internațional în alte țări
- Registrul electronic al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) oferă suficiente date despre un transportator rutier din UE și despre managerii de transport
- Controlul respectării legislației muncii și Directivei privind detașarea lucrătorilor nu poate fi realizat în trafic, ci numai prin controale la sediul companiei, unde se găsesc toate documentele și datele relevante.

Referitor la extinderea directivei 2006/22 la Directiva 2002/15/CE privind timpul de lucru în transportul rutier. UNTRR nu este de acord cu această extindere și consideră că respectarea timpului de lucru nu poate fi controlată în trafic:

- Analiza documentelor de angajare și de muncă este o procedură extrem de complexă care ar prelungi extrem de mult procedurile de verificare, de aceea controlul ar trebui realizat numai la sediu și numai de către personal de control specializat.
- De asemenea, atenționăm că prevederile specifice ale legislației naționale a muncii din multe state membre pot crește complexitatea acestor controale și riscul unor măsuri abuzive împotriva transportatorilor rutieri.

PROPUNERE DE DE MODIFICARE A REGULAMENTULUI (CE) NR. 561/2006 ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERINȚELE MINIME REFERITOARE LA PERIOADELE DE CONDUCERE ZILNICE ȘI SĂPTĂMÂNNALE MAXIME, PAUZELE MINIME ȘI PERIOADELE DE REPAUS ZILNIC ȘI SĂPTĂMÂNAL ȘI A REGULAMENTULUI (UE) NR. 165/2014 ÎN CEEA CE PRIVEȘTE POZIȚIONAREA PRIN INTERMEDIUL TAHOGRAFELOR

Referitor la Revizuirea Regulamentului 561/2006 , UNTRR a solicitat MT (conform adresei UNTRR Nr. 218/13.02.2017 Ref: problematica de actualitate în sectorul transporturilor rutiere din România – atașat):

- Clarificarea faptului că odihna săptămânala normală a șoferilor profesioniști se poate efectua la bordul vehiculelor, pentru a se evita practici naționale protecționiste de aplicare a Regulamentului 561/2006, precum cele din Franța, Belgia și recent Germania care au stabilit introducerea de sancțiuni drastice dacă perioada de repaus săptămânal normală se efectuează în cabina vehiculului.

Considerăm revoltătoare propunerea CE privind interzicerea efectuării odihnei săptămânale normale în cabină impunând astfel practica abuzivă a celor 3 State Vestice la nivelul tuturor celorlalte 24 State Membre UE. Restricționarea efectuării odihnei săptămânale normale în cabina va conduce la creșterea costurilor transportatorilor, atât cu cazarea cât și cu primele de asigurare pentru mărfurile transportate, pentru perioadele în care acestea se vor afla în parcări nesecurizate, având în vedere numeroasele cazuri de vandalism petrecute în ultimii ani împotriva camioanelor estice aflate în parcări din vestul UE.

Înainte de a interzice la nivel European efectuarea odihnei săptămânale normale în cabină, Comisia Europeană ar trebui să se asigure că această măsură poate fi implementată și că există suficiente parcări sigure și securizate la nivelul fiecărui Stat membru - în acest scop fiecare Stat Membru ar trebui să aibă obligația de a publica liste cu informații clare și actuale privind spațiile de parcare sigure și securizate la nivel național, ca măsură de asigurare a faptului că regulile UE sunt aplicabile și nu imposibile pentru industria europeană de transport rutier.

- UNTRR a solicitat MT măsuri pentru aplicarea Regulamentului 561/2006 uniform de către toate statele membre așa cum s-a aplicat în ultimii 11 ani (cf adresei UNTRR Nr.1175/06.06.2017- atașat)
 - UNTRR a solicitat MT măsuri urgente împotriva legii adoptate anul acesta de Germania, prin care se interzice șoferilor profesioniști să își efectueze odihna săptămânală normală în cabina vehiculelor comerciale de transport (cf adresei UNTRR Nr.1094/26.05.2017- atașat)
- Precizarea că timpii de încărcare/descărcare, atunci când viteza camionului este sub 25 km/h sa nu fie înregistrați ca timpi de conducere, pentru a nu afecta eficiența firmei de transport. UNTRR propune revizuirea Regulamentului 561/2006 la articolul 6.5 astfel încât mișcările neglijabile ale vehiculelor la încărcare / descărcare (viteză sub 25 km / h) să fie înregistrate ca "altă activitate" și nu ca timp de conducere - deoarece minutele de deplasare a vehiculului la / de la platformă afectează timpul de conducere și eficiența companiei de transport rutier. De asemenea, definiția timpului de lucru al lucrătorilor mobili prevăzută de Directiva 2002/15 / CE, la art. 3 (a), face o distincție clară între activitatea de conducere și activitatea de încărcare și descărcare.

Propunerea CE privind întoarcerea obligatorie acasă a șoferilor la 3 săptămâni este împotriva drepturilor omului și libertăților fundamentale ale UE. Transportatorii mici/IMM-urile vor fi cele mai afectate de aceasta măsură abuzivă. MT ar trebui să se opună ferm acestei propuneri CE și să precizeze că prevederile Codului muncii din România permit "delegarea" șoferilor până la 60 de zile, aceasta fiind cadrul legal în care șoferii profesioniști români și-au exercitat profesia până acum.

De asemenea, UNTRR este împotriva propunerilor CE care restrâng și mai mult flexibilitatea timpului de muncă și de odihnă în transporturi, respectiv:

- Propunerea CE ca "*Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru o perioadă de repaus săptămânal redusă trebuie să preceadă sau să urmeze imediat o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore*" – UNTRR este împotriva acestei propuneri și solicită menținerea prevederilor actuale ale CE, care răspund mult mai bine nevoilor operaționale ale transportatorilor rutieri
- Propunerea CE de modificare art. 12 privind derogările permise pentru a putea ajunge la un spațiu de cazare adecvat reprezintă, de asemenea, o limitare suplimentară a prevederilor actuale.

Propunerea CE de creștere a perioadei de referință la patru săptămâni consecutive pentru efectuarea perioadelor de repaus săptămânal, ar trebui să fie extinsă și la timpul total de conducere care a rămas de 90 h la două săptămâni. Cu toate acestea, semnalăm că aplicarea actualelor propuneri ale CE ar conduce la reducerea timpului de conducere lunar de la 180 h la numai 168 h (56 h x 3). În consecință, într-o lună calendaristică, șoferul ar conduce efectiv 3 săptămâni și ar sta acasă o săptămână. Această situație va afecta activitatea unei companii de transport. Ce se întâmplă cu camionul, va rămâne nefolosit în această săptămână? Pentru a evita această situație, o companie de transport va trebui să angajeze un al doilea șofer pentru respectivul camion, aceasta reprezentând o problemă suplimentară pentru transportatorii români, având în vedere criza actuală de șoferi din România și UE. România trebuie să solicite CE să abordeze actuala criză de pe piața transporturilor prin măsuri favorabile industriei și nu prin propuneri care restricționează activitatea de transport.

Referitor la modificarea Regulamentului 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor - UNTRR solicită o analiză cost-beneficiu a nevoii reale pentru noul tahograf inteligent, având în vedere faptul că funcția sa GPS este deja disponibilă la bordul vehiculelor. Costul acestui nou dispozitiv de control ar trebui, de asemenea, analizat având în vedere impactul său asupra companiilor de transport rutier care nu ar trebui să plătească mai mult pentru noile sale funcții suplimentare (deja disponibile pe camioanele existente) sau pentru retro-echiparea actualelor vehicule.

PROPUNERE DE DE MODIFICARE A DIRECTIVEI 2006/1/CE PRIVIND UTILIZAREA VEHICULELOR ÎNCHIRIATE FĂRĂ CONDUCĂTORI AUTO PENTRU TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

UNTRR consideră că propunerea CE este un pas în direcția pieței unice europene a transporturilor rutiere, iar Ministerul Transporturilor din România ar trebui să sprijine noile prevederi CE care asigură o mai mare flexibilitate pentru transportatorii români și europeni. UNTRR propune, de asemenea, să se solicite CE ca durata minimă permisă de utilizare a unui vehicul închiriat pe teritoriul unui stat membru al UE să fie " **de cel puțin ȘASE luni într-un an calendaristic** ", așa cum este în Belgia. CE ar trebui să precizeze clar faptul că aceste 6 luni pot fi consecutive sau nu, în funcție de nevoile transportatorilor rutieri.

PROPUNERE DE MODIFICARE A REGULAMENTULUI (CE) NR. 1071/2009 ȘI A REGULAMENTULUI (CE) NR. 1072/2009 ÎN VEDEREA ADAPTĂRII LOR LA EVOLUȚIILE SECTORULUI

ACCESUL LA PROFESIA DE TRANSPORTATOR RUTIER - REGULAMENTUL 1071/2009

Referitor la propunerea CE de a introduce reguli de acces la profesie pentru vehiculele sub 3,5 tone UNTRR consideră că aceasta ar trebui mai bine evaluată prin prisma impactului asupra operatorilor europeni de vehicule sub 3,5 tone, care se vor confrunta cu o competiție inegală a vehiculelor străine non-UE nereglementate din aceleași categorii, care sunt practic ca niște "autoturisme", în lipsa unui regulament ONU aplicabil activității acestora în țările UE și non-UE.

Referitor la măsurile propuse de CE împotriva companiilor cutie poștală:

UNTRR consideră că este nevoie de mai multă claritate pentru a înțelege modelul/definiția companiilor căsuță poștală.

O companie care îndeplinește toate criteriile de acces la profesie prevăzute de Regulamentul european 1071/2009, nu poate fi o companie tip căsuță poștală. De exemplu, o companie multinațională, cu o sucursală / firmă înregistrată în România, în cazul în care deține o licență comunitară eliberată de autoritățile române pentru transportul rutier internațional de mărfuri precum și copii conforme pentru toate vehiculele sale, care sunt toate înregistrate în România - nu poate fi considerată o companie de tip căsuță poștală (letterbox) doar pentru că deciziile nu sunt luate în România, ci la sediul societății-mamă dintr-un alt stat membru al UE. În mod similar, Dacia-Renault România ar putea fi considerată companie căsuță poștală, deoarece deciziile privind modelele sale de automobile, capacitatea de producție și piețele de desfacere - toate aceste decizii sunt luate în Franța și nu în România.

Am fost surprinși să aflăm că, deși definiția companiilor cutie poștală în domeniul transporturilor rutiere nu este clară, studiul CE de evaluare ex post a Regulamentului 1071/2009 identifică companii tip căsuță poștală în State Membre UE (însă nici o companie căsuță poștală în România). În România, suplimentar față de cerințele stabilite prin Regulamentul 1071/2009, legislația națională prevede obligația operatorilor de transport rutier de a asigura locuri de parcare pentru vehiculele lor.

În consecință, UNTRR nu consideră necesară o revizuire a Regulamentului 1071/2009 cu măsuri suplimentare pentru eliminarea activității companiilor cutie poștală, însă susținem un control mai bun la nivel național.

Referitor la propunerea CE de stabilire a unei proporționalități între activitatea unui transportator dintr-un anumit stat membru cu activele deținute și personalul angajat, UNTRR consideră că aceasta proporționalitate nu poate fi aplicabilă în cazul companiilor care efectuează transport internațional. UNTRR consideră că este mai relevant să se verifice dacă o anumită companie are o licență comunitară de transport rutier valabilă (certificând că aceasta îndeplinește toate criteriile

UE pentru accesul la profesie și nu este o agenție de muncă temporară) și să se analizeze proporționalitatea între vehiculele operate și personalul angajat, care este de obicei 3-5 angajați per vehicul exploatat într-o companie de transport rutier internațional.

Referitor la propunerile suplimentare CE legate de îndeplinirea cerinței de buna reputație, UNTRR este împotriva adăugării punctelor privind detașarea lucrătorilor și legea aplicabilă obligațiilor contractuale:

- Aplicarea Directivei privind detașarea lucrătorilor în cadrul transportului rutier a condus la interpretări și controale abuzive în mai multe state membre, împotriva cărora CE a inițiat proceduri de infringement. Propunerea actuală a CE privind normele specifice de aplicare a directivei detașării în sectorul transporturilor rutiere nu oferă o soluție europeană aplicabilă transportului rutier internațional. În acest context, buna reputație a unui manager sau a unei întreprinderi internaționale de transport rutier și, în consecință, accesul la profesie nu ar trebui evaluate pe baza respectării unor reguli naționale abuzive.
- De asemenea, semnalăm că, la nivel european și la nivelul fiecărui stat membru, autoritățile de aplicare a legislației muncii (Ministerul Muncii / Inspectia Muncii) sunt diferite de autoritățile de aplicare a legislației privind transporturile (Ministerul Transporturilor). Respectarea Directivei detașării este verificată de autoritățile de aplicare a legislației muncii din statele membre, care utilizează IMI - Sistemul de informare al pieței interne și nu ERRU. UNTRR solicită evitarea unui dublu control al aceleiași transportator rutier la nivelul UE și la nivel național, de către autorități diferite.

Referitor la propunerile CE legate de îndeplinirea cerinței de capacitate financiară

UNTRR solicită o mai mare clarificare a prevederii CE că *“în lipsa conturilor anuale certificate, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să-și demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau alt document obligatoriu care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite”*:

- Deși este clar că pentru o întreprindere nou înființată nu sunt disponibile conturi anuale certificate, ar trebui clarificat faptul că această dispoziție se aplică și întreprinderilor de transport existente, stabilite în țări în care nu există o obligație legală de a certifica conturile anuale.
- UNTRR propune ca CE să precizeze clar și polița de asigurare ca document acceptat de la o instituție financiară.

Referitor la registrele electronice naționale și interconectarea acestora la nivelul UE (ERRU)

- UNTRR este împotriva adăugării numărului de înmatriculare al vehiculelor în ERRU deoarece acest lucru ar conduce la proceduri administrative suplimentare fiind o nouă povară pentru transportatorii rutieri. UNTRR este de acord cu adăugarea numărului de vehicule.
- UNTRR este împotriva adăugării numărului de angajați deoarece nu este relevant, compania poate avea și angajați pentru alte activități decât pentru transport. UNTRR este de acord cu adăugarea numărului de conducători auto în ERRU.
- UNTRR este împotriva adăugării oricăror alte informații comerciale în ERRU (totalul activelor, datoriilor, capitalurilor proprii și cifrei de afaceri în cursul ultimilor doi ani), având în vedere că nu este relevant, deoarece o companie poate avea și alte activități decât transportul.

ACCESUL LA PIAȚA DE TRANSPORT RUTIER - REGULAMENTUL (CE) nr. 1072/2009

Referitor la Licența comunitară

UNTRR solicită aplicarea uniformă a prevederilor UE referitoare la copiile conforme în toate statele membre ale UE, prin reglementări clare ale UE care să precizeze următoarele:

- copiile conforme nu trebuie să includă numărul de înmatriculare al vehiculului
- valabilitatea unei copii conforme să fie aceeași cu valabilitatea licenței comunitare (10 ani).

Reamintim că prin adresa UNTRR Nr. 218/13.02.2017 (atașată), UNTRR a solicitat MT ca ARR să renunțe la personalizarea copiilor conforme cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor și să elibereze pe loc copiile conforme ale licenței de transport rutier care să aibă aceeași valabilitate cu cea a licenței de transport rutier de 10 ani și un tarif corelat cu costurile administrative reale ale acestui document (costul emiterii unei copii conforme este același indiferent dacă se emite pentru 1 an sau pentru 10 ani).

Evaluarea OECD privind competiția în România indică în mod clar prejudiciul adus condițiilor de competiție pentru transportatorii români comparativ cu cei din alte State Membre UE, datorat cerințelor legislației românești de a include numărul de înmatriculare al vehiculului pe copia conformă și de a stabili că valabilitatea copiei conforme este de numai 1 an, deși valabilitatea licenței comunitare este de 10 ani. Faptul că această copie conformă costă aproximativ 58 EUR pe vehicul pe an și se aplică doar unui vehicul înmatriculat mărește costurile și sarcina administrativă pentru transportatorii stabiliți în România, care trebuie să plătească de 10 ori acest preț pentru a avea o copie conformă valabilă timp de 10 ani. Datorită faptului că fiecare copie conformă precizează numărul de înmatriculare al vehiculului, acesta nu poate fi utilizată pentru niciun alt vehicul din aceeași flotă a operatorului de transport.

Studiul OECD (engleză) este publicat aici:
http://www.consiliulconcurentei.ro/uploads/docs/items/id11195/242016011_visa1.pdf (analiza OECD privind copia conformă este la pagina 160)

Referitor la cabotaj, propunerea CE de restricționare a cabotajului la 5 zile este sub limita actuală de 7 zile și contrar obiectivelor Cartei Albe privind liberalizarea transporturilor. UNTRR solicită ca propunerea CE să pornească de la sapte zile fără restricții asupra numărului de operațiuni.

Referitor la răspundere, UNTRR este de acord cu răspunderea comună a expeditorilor pentru toate regulile aplicabile, inclusiv Directiva detașării și Roma 1 în cazul în care aceste propuneri CE ar fi adoptate.