



Nr. 3338/29.11.2013

MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

Domnului MINISTRU Titus CORLĂȚEAN



Stimate Domnule Ministru,



În numele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), organizație profesională și patronală care promovează și apără pe plan intern și internațional interesele operatorilor români care efectuează transporturi rutiere de mărfuri și de persoane, având în vedere problemele majore cu care se confruntă transportatorii români ca urmare a măsurilor unilaterale și abuzive adoptate de autoritățile turce, prin care se ignoră toate reglementările și practicile în materie de transporturi internaționale, vă adresez rugămintea de a sprijini pentru adoptarea de urgență a măsurilor menite să pună capăt unor astfel de practici care afectează și operatorii de transport din alte țări din regiune, cum ar fi Bulgaria, Republica Moldova, Grecia, Serbia, etc. – și, prin urmare, depășește statutul unei chestiuni bilaterale.



Autoritățile turce au introdus următoarele **practici abuzive la intrarea pe teritoriul Republicii Turcia, în pofida prevederilor acordului bilateral de transport rutier dintre cele două țări care prevede că traficul direct este liberalizat cât și a reglementărilor și normelor internaționale în materie de transporturi:**

1. **Autoritățile turce solicită într-un mod abuziv autorizații terță țară sau autorizații CEMT pentru operațiunile de transport realizate între România și Turcia, în ciuda faptului că mărfurile sunt produse în România și transportate în Turcia, conform CMR și a carnetului TIR. Autoritățile turce consideră tipul operațiunii numai în baza originii facturii mărfurilor! Astfel, în situația în care factura este emisă de o companie dintr-o țară terță, autoritățile turce consideră originea transportului ca fiind cea dată de țara din care a fost emisă factura. Pentru exemplificare, în cazul unor mărfuri produse în România de Renault România, transportate conform CMR și carnet TIR către Renault Turcia, dar pentru care factura este emisă de Renault Franța către Renault Turcia, autoritățile turce solicită autorizație terță țară sau autorizație CEMT, ca și cum transportul s-ar face din Franța în Turcia. Solicitări similare se fac pentru orice factură cu origine UE sau non-UE. Același lucru se întâmplă și în cazul mărfurilor produse în Turcia și livrate în România. Într-o eră a globalizării, astfel de practici abuzive și unilaterale constituie bariere în calea comerțului și transporturilor.**
2. **Autoritățile turce procedează în mod abuziv și unilateral când introduc limite de timp la utilizarea autorizațiilor anuale și multilaterale CEMT, așa cum se prezintă în tabelul anexat. Indiferent de originea mărfurilor și de locul de încărcare, autoritățile turce restricționează utilizarea autorizațiilor CEMT la un număr minim de zile, impus unilateral în baza țării din care este emisă factura! În cazul Renault**



menționat mai sus, deși transportul se efectuează din România în Turcia, este interzisă timp de 9 zile intrarea în Turcia cu autorizație CEMT, timp considerat de autoritățile turce ca fiind necesar pentru a efectua transportul din Franța, numai în baza originii menționate în factură și fără a lua în considerare că originea reală mărfurilor și locul de încărcare - conform CMR și carnet TIR este România. Oricum limitele de timp impuse abuziv și unilateral sunt special supra-estimate tocmai ca măsură de limitare a utilizării acestor autorizații spre Turcia de către transportatorii români. Aceste limite nu țin cont nici de existența livrărilor expres pentru care se utilizează mai mulți conductori auto.

3. Autoritățile turce nu iau în considerare operațiunile de transport multimodal, și în acest caz solicitând autorizație terță țară pentru mărfurile sosite în România pe cale ferată, maritim, aerian și transportate pe cale rutieră către Turcia.
4. Autoritățile turce acționează abuziv și în mod unilateral când solicită autorizații terță țară în cazul vehiculelor sub 3,5t!
5. Autoritățile turce restricționează utilizarea autorizațiilor CEMT în operațiunile de transport aflate în tranzit, considerând țara de origine a operațiunii de transport conform țării din care a fost emisă factura și nu conform locului real de încărcare menționat în CMR și în carnetul TIR, astfel, chiar dacă țara de încărcare este membră CEMT, dacă țara din care a fost emisă factura nu este membră CEMT, autoritățile din Turcia nu permit utilizarea CEMT pentru aceste operațiuni și solicită utilizarea exclusivă a autorizațiilor de tranzit.

În esență autoritățile din Turcia, în mod abuziv nu iau în considerare locul de încărcare al mărfurilor cu destinație sau tranzit prin Turcia, așa cum este menționat în CMR și în carnetul TIR, ci consideră ca loc de plecare al mărfurilor, țara din care este emisă factura aferentă mărfurilor.

Începând cu 1 septembrie 2013, autoritățile turce au impus și percep pe loc o amendă de 3000 euro pentru "utilizarea incorectă" a autorizațiilor, fără să menționeze explicit toate situațiile descrise în punctele de mai sus.

Practicile abuzive ale autorităților turce afectează comerțul și transporturile dintre România – Stat Membru UE- și Turcia - care aspiră la acest statut.

Exprimându-ne preocuparea față de aceste probleme cu care se confruntă transportatorii rutieri în raporturile cu autoritățile turce, care procedează unilateral abuziv, vă adresăm rugămintea de a interveni și a întreprinde imediat toate măsurile necesare pentru a se evita ca astfel de abordări să devină o practică curentă în Turcia, abordări prin care se afectează relațiile de afaceri dintre țări și funcționarea corespunzătoare a pieței europene a transporturilor, cu afectarea potențială și a altor sectoare și industrii.

În situația în care nu se va obține un rezultat pozitiv în scurt timp, avem în vedere necesitatea introducerii de restricții la utilizarea autorizațiilor CEMT pe teritoriul României.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră, vă mulțumim anticipat pentru sprijinul acordat și vă rugăm să primiți expresia deosebitei noastre considerații.

Cu stimă,

Secretar General  
Radu DINESCU



Time restrictions table applied to the transport operations with ECMT permits					
No	Country	1 trip/day according to the country	1 trip/day for return trip according to the country	Total number of days for round trip	Total number of hours for round trip
1	Germany	4	4	8	192
2	Albania	1.5	1.5	3	72
3	Austria	2.4	2.4	4	96
4	Azerbaijan	2	2	4	96
5	Belarus	3.7	3.7	7	168
6	Belgium	4.4	4.4	8	192
7	Bosnia Herzegovina	1.5	1.5	3	72
8	Bulgaria	0.5	0.5	1	24
9	Czech Republic	3	3	6	144
10	Denmark	5	5	10	240
11	Armenia	0	0	0	0
12	Estonia	5	5	10	240
13	Finland	5.1	5.1	10	240
14	France	4.6	4.6	9	216
15	Georgia	1	1	2	48
16	Croatia	2	2	4	96
17	Netherlands	4.5	4.5	9	216
18	England	5	5	10	240
19	Ireland	6.1	6.1	12	288
20	Spain	6	6	12	288
21	Sweden	5.5	5.5	11	264
22	Switzerland	3.6	3.6	7	168
23	Italy	3.6	3.6	7	168
24	Iceland	7	7	14	336
25	Latvia	4.4	4.4	8	192
26	Liechtenstein	3	3	6	144
27	Lithuania	4	4	8	192
28	Luxembourg	4.1	4.1	8	192
29	Hungary	2	2	4	96
30	Macedonia	1	1	2	48
31	Malta	5.47	5.47	10	240
32	Moldova	1.5	1.5	3	72
33	Norway	5.4	5.4	10	240
34	Poland	3	3	6	144
35	Portugal	7.2	7.2	14	336
36	Romania	1	1	2	48
37	Russia	4	4	8	192
38	Serbia-Montenegro	1.5	1.5	3	72
39	Slovakia	2.3	2.3	4	96
40	Slovenia	2.2	2.2	4	96
41	Ukraine	2.4	2.4	4	96
42	Greece	0.5	0.5	1	24