

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



Nr. 793/04.05.2020

PREȘEDINȚIA ROMÂNIEI

Domnului Klaus-Werner IOHANNIS - Președintele României

Ref.: măsuri urgente pentru sprijinirea transportului rutier de marfă și deblocarea transportului rutier de persoane operat de firmele românești în UE

Excelența Voastră, Domnule Președinte,



Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită sprijinul Dumneavoastră în vederea adoptării de măsuri urgente pentru susținerea transportului rutier de marfă și deblocarea transportului rutier de persoane operat de firmele românești în UE.

Firmele românești de transport rutier internațional de mărfuri sunt principalul contribuitor la exportul de servicii al României, cu un total de 5,95 miliarde euro în 2019, iar cea mai mare pondere din această contribuție este generată de cele aproape 60.000 de camioane românești care lucrează în Europa de Vest. O parte din aceste camioane românești lucrează în continuare pentru industria alimentară, farmaceutică, chimică (dezinfectanți, echipamente de protecție etc.), prelucrătoare, și au o contribuție majoră la exportul de servicii al României pentru anul în curs.

Pe baza sondajelor și consultărilor realizate de UNTRR în ultima perioadă, estimăm că vom pierde 30% din operatorii de transport români care nu vor putea supraviețui crizei coronavirus, iar jumătate din firmele rămase care operează transport rutier internațional vor părăsi România înainte de 18 luni, termenul de intrare în vigoare al prevederilor Pachetului Mobilitate 1.

În acest context, pentru a atenua impactul grav al crizei COVID-19 asupra firmelor românești de transport rutier, solicităm intervenția Dumneavoastră urgentă în următoarele direcții prioritare:

- Coordonarea cu celelalte State Membre afectate de Pachetul Mobilitate 1. PACHETUL MOBILITATE 1 AMENINȚĂ SUPRAVIEȚUIREA TRANSPORTATORILOR ROMÂNI ȘI ESTICI, DEJA GRAV AFECTAȚI DE CRIZA COVID-19.

Adoptarea Pachetului Mobilitate 1 în forma actuală aprobată deja de Consiliul UE, afectează profund companiile de transport rutier din România, distorsionând piața europeană de transport rutier în mod real și ignorând aspectele de mediu, toate acestea cu o seninătate absolută - deghizate sub abordarea socială. Sub pretextul unor obiective sociale nobile, textele convenite în prezent, așa cum au fost modificate, nu au fost supuse unei evaluări adecvate privind impactul. De fapt, impactul modificărilor aduse propunerilor inițiale formulate de Comisie nu a fost deloc evaluat. Drept urmare, operatorii de transport, în special cei cu sediul în România și în alte țări periferice, vor suporta consecințe dramatice. Aceste consecințe nu vor afecta doar țările periferice, ci și piața europeană de transport rutier și economia în ansamblu.



Transportatorii români și est-europeni vor fi cei mai afectați de măsurile propuse, care vor conduce la o creștere semnificativă a costurilor lor de operare și la restricționarea transporturilor rutiere internaționale operate de aceștia în cadrul UE. **UNTRR solicită coordonarea cu celelalte State Membre afectate în vederea realizării tuturor demersurilor posibile pentru eliminarea celor mai restrictive prevederi ale Pachetului Mobilitate 1, respectiv:**

- **eliminarea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni:** această măsură a fost propusă de PE și nu a fost acoperită de evaluarea de impact a Comisiei, limitând libera circulație a serviciilor și a forței de muncă, care sunt drepturi fundamentale ale UE și având un impact negativ semnificativ asupra mediului, contrar obiectivelor Pactului ecologic al CÉ; De asemenea, UNTRR solicită reducerea perioadei de restricționare a cabotajului (cooling off).

- **eliminarea aplicării forțate a Regulamentului Roma 1 în sectorul transporturilor rutiere, alături de prevederile restrictive ale legii speciale de aplicare a normelor de detașare la transportul rutier:** aceste măsuri vor genera o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici, limitând totodată transporturile rutiere internaționale de tip cross-trade. De asemenea, solicităm ca numărul de activități suplimentare de transport să fie posibil fără a declanșa regulile de detașare.

- **eliminarea întoarcerii obligatorii a șoferilor la fiecare 3 sau 4 săptămâni și a interdicției de efectuare a repausului săptămânal normal în cabină, precum și a intrării în vigoare imediate a acestor prevederi-** Obligația întoarcerii acasă a șoferilor va avea un impact semnificativ diferit între statele membre de bază și cele periferice, fapt recunoscut și în evaluarea impactului, iar aplicarea acesteia la 20 de zile de la publicarea Pachetului Mobilitate 1 va afecta grav numeroase companii de transport rutier din România. Întrucât numărul existent de șoferi va fi și mai puțin disponibil pe piață, măsura de obligativitate a acestora de a se întoarce acasă la fiecare 3 sau 4 săptămâni ar trebui să fie însoțită de un nou pachet de măsuri pentru atragerea de șoferi noi în industria transporturilor rutiere din UE. De asemenea, semnalăm faptul că interdicția de efectuare a perioadei de repaus săptămânal normal în cabină, în pofida studiului Comisiei Europene care recunoaște o lipsă gravă a locurilor de parcare sigure pentru camioane pe drumurile din UE, este totodată contrară măsurilor recent adoptate de numeroase State Membre UE de a permite efectuarea repausului săptămânal normal în cabina camionului, în contextul pandemiei COVID-19.

UNTRR alături de asociațiile profesionale din celelalte țări afectate au realizat numeroase demersuri adresate Parlamentului European și Comisiei Europene împotriva adoptării Pachetului Mobilitate 1. De asemenea, **Patronatele europene solicită reevaluarea Pachetului Mobilitate 1 pentru a permite o redresare mai ușoară după pandemia COVID-19 și pentru a sprijini transformarea durabilă a industriei, logisticii și transporturilor în viitor.** Federațiile patronale din România, Germania, Letonia, Bulgaria, Polonia, Lituania, Estonia, Cipru, Ungaria și Malta solicită factorilor de decizie din UE să nu ignore actualele circumstanțe fără precedent determinate de pandemia COVID-19 și să evite aprobarea dispozițiilor controversate ale Pachetului Mobilitate 1. Pachetul mobilitate 1 trebuie reevaluat cu atenție și revizuit în mod consistent, echilibrat și legal, pentru a nu fi în calea redresării economice după pandemia COVID-19 și a tranziției necesare spre o mobilitate durabilă și o creștere economică în toate țările Europene. Vă rugăm să găsiți alăturat poziția patronatelor europene împotriva adoptării Pachetului Mobilitate 1 - **scrisoarea în lb. engleza, alături de traducerea în limba română.**

Reamintim că pe 30.03.2020, Ministrul român al Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, domnul Lucian Bode, alături de Miniștrii transporturilor din Bulgaria, Cipru, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta și Polonia au transmis o scrisoare Președinților Parlamentului European și Comisiei Europene, prin care au solicitat de urgență suspendarea procesului legislativ privind adoptarea pachetului mobilitate 1, până la încetarea pandemiei și reevaluarea situației sectorului transportului rutier cu privire la posibilitatea punerii în aplicare a dispozițiilor acestuia. Cu toate acestea, regretăm faptul că Pachetul Mobilitate 1 a fost deja adoptat de Consiliul de Transport UE iar Parlamentul European continuă procesul legislativ al Pachetului Mobilitate 1, sub presiunea politică a Alianței Rutiere. Acest fapt ignoră evident realitatea economică cu care se confruntă companiile românești de transport rutier care au fost afectate negativ și se luptă să supraviețuiască.

- Coordonarea cu statele alaturate pentru deschiderea transportului de persoane in regim international si asigurare tratament egal între toate modurile de transport

Considerăm că așa cum se permite plecarea la lucru cu avion charter și cu autoturism, trebuie să fie permisă și deplasarea cu autocarele, atât pentru a permite celor care au contracte să meargă la lucru și să degreveză presiunea pe bugetul statului, cât și pentru a permite transportatorilor de persoane să organizeze similar cu liniile aeriene tot chartere spre țări precum Germania, Spania, Franța.

Precizăm că transportul cu autocarul este preferat de multe companii din România pentru organizarea deplasării personalului angajat și a lucrătorilor sezonieri, având în vedere prețul accesibil, precum și siguranța, calitatea și flexibilitatea serviciilor oferite. În acest sens, menționăm că multe companii de transport rutier de marfă din România apelează la autocare sau vehicule de transport persoane de 8+1 locuri pentru a organiza deplasarea șoferilor profesioniști români în vederea preluării camioanelor aflate în alte State Membre UE, asigurând astfel în continuare operarea transporturilor rutiere internaționale în UE.

UNTRR a solicitat autorităților române *măsuri care să permită transporturile rutiere de persoane efectuate de operatorii români de autocare prin curse neregulate (charter), pentru transportul șoferilor profesioniști și al lucrătorilor sezonieri din România către alte state.* În prezent, activitatea transportatorilor rutieri români de persoane în trafic internațional este suspendată cf. art. 11 din Ordonanța militară nr.7, fiind permise numai zborurile efectuate de operatorii aerieni prin curse neregulate (charter) pentru transportul lucrătorilor sezonieri din România către alte state.

Considerăm inacceptabil faptul că prin actuala restricționare a activității transportatorilor rutieri români de persoane, s-a ajuns la situația în care operatori străini de autocare să asigure transportul către Vestul UE al lucrătorilor români din agricultură.

- Măsuri de sprijinire a firmelor românești de transport rutier:

- **sa se suspende asigurările RCA pentru autovehicule de transport rutier:** UNTRR a solicitat urgentarea procedurilor de suspendare a asigurărilor RCA pentru autovehicule de transport rutier, în condițiile în care din cauza crizei provocate de pandemia de coronavirus, firmele de transport rutier de mărfuri românești care realizează transport rutier internațional au raportat, în medie, o scădere de 60% a activității, iar în cazul transportului rutier național de persoane, activitatea s-a diminuat cu 80% și pentru transportul rutier de persoane internațional scăderea este de 100%.

Deși am purtat discuții cu Autoritatea de Supraveghere Financiară, au existat doar simulări că am putea avea gata în cel mai scurt timp un cadru legal destinat suspendării asigurărilor RCA. În România sunt 200.000 de vehicule licențiate pentru transportul rutier – 165.000 de camioane și 35.000 de autobuze și autocare. În această perioadă traficul rutier s-a redus, iar conform statisticilor Poliției Române, numărul de accidente a scăzut cu 72%, astfel că numărul de daune s-a diminuat simțitor. În schimb, asigurătorii au cerut măsuri pentru a asigura continuitatea activității, deși au continuat să încaseze prime iar despăgubirile au scăzut.

- **sa se acorde linii de credit la dobanda redusa firmelor afectate - sa le ofere 10% din cifra de afaceri pe 2019 - cu termen scadent de rambursare 5 ani.**

Exprimându-ne încrederea în sprijinul Dumneavoastră, vă mulțumim și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

Cu deosebită stimă,

**Secretar General
Radu DINESCU**

