

1. Transportul rutier este poluant și mai puțin eficient decât alte moduri



FALS

[Conform CE](#), vehiculele grele - camioanele și autobuzele - sunt responsabile cu aproximativ 5% din totalul emisiilor UE.

Autobuzele și autocarele reprezintă cele mai curate moduri de a călători. Amprenta dvs. de carbon este cea mai mică atunci când călătoriți cu autobuzul și autocarul, în comparație cu orice alt mod de transport. Sunt campioni la reducerea congestiei, ceea ce înseamnă și mai puțin aer poluat și în topul cu cele mai puține accidente rutiere. Serviciile de transport rutier comercial sunt în centrul mobilității, oferind prosperitate economică și socială în întreaga lume. Această industrie esențială are o perspectivă durabilă când vine vorba de viabilitate economică, responsabilitate socială, dar și de decarbonizare. Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU a definit cei cinci piloni pentru decarbonizare:

- **Sporirea eficienței operaționale**, prin măsuri precum optimizarea factorilor de încărcare, digitalizarea și utilizarea mai mare a platformelor de transport combinate, contribuind la reducerea de CO2 de până la 10% în UE. Utilizarea vehiculelor de mare capacitate poate duce, de asemenea, la economii semnificative de CO2, cu 2 vehicule capabile să transporte încărcătura a 3 camioane obișnuite.
- **Instruirea șoferului în conducerea ecologică** ajută sectorul să-și reducă impactul său, iar IRU joacă un rol activ prin asigurarea de cursuri de instruire pentru șoferi.
- **Creșterea utilizării combustibililor alternativi** printr-o serie de soluții. Operatorii se angajează să utilizeze mai mult combustibili cu emisii reduse de carbon pentru motoarele convenționale și să se reprofileze către noi soluții de tracțiune, acolo unde există cazul în domeniul de activitate.
- **Îmbunătățirea eficienței combustibilului** prin dezvoltarea și adoptarea celor mai noi tehnologii, precum îmbunătățiri ale eficienței motorului, recuperarea căldurii reziduale și îmbunătățirea aerodinamicii.
- **Un sistem de transport colectiv puternic** oferă o alternativă viabilă la utilizarea autoturismelor particulare, reducând atât aglomerația în trafic, cât și emisiile de CO2.

Cu toate acestea, noua legislație care va fi introdusă prin **Pachetul Mobilitate 1** va avea un impact semnificativ asupra mediului, care a fost serios ignorat de către legiuitorii UE. Prevederea legală a întoarcerii obligatorii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni, indiferent dacă sunt încărcate sau goale ar însemna, de exemplu, 1.000 de camioane românești în plus pe drumurile europene și la frontiere, fără nicio justificare economică. Acest lucru ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO2/zi sau 418.000 tone/an - calculele sunt doar pentru camioanele din România, dar impactul ar fi și mai puternic atunci când toate camioanele din statele periferice ale UE se vor întoarce acasă.

2. Piața transportului rutier este liberalizată și funcționează pe baza liberei concurențe



FALS

Afirmații precum „transportul a fost complet liberalizat până la sfârșitul anilor 90” sunt cel puțin incorecte. Transportul rutier este cel mai reglementat mod de transport din momentul în care a fost inventată roata. În UE, restricțiile s-au aplicat noilor state membre pentru prea mulți ani după aderarea lor la UE. Noile reglementări din viitorul „Pachet Mobilitate 1” vor crește complexitatea reglementărilor UE privind transportul rutier care afectează grav piața transporturilor rutiere și funcționarea acestora pe baza liberei concurențe. Pachetul Mobilitate 1 conține trei dosare fierbinți pentru operatorii de transport rutier români și estici:

1. **Revizuirea Regulamentului privind accesul la piața transportului rutier și ocupația întreprinderii de transport rutier (Regulamentele 1071 și 1072/2009)** - acest dosar introduce obligativitatea întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni, indiferent dacă sunt încărcate sau goale, fără nicio evaluare de impact, restricționarea cabotajului și accesului la piață, limitând libera circulație a forței de muncă și a serviciilor, care reprezintă drepturi fundamentale ale UE. Aceste măsuri contravin politicii comune de transport a UE și sunt în contradicție directă cu obiectivele sale de decarbonizare și eficientizare a rețelei de transport.
2. **Revizuirea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind perioadele de conducere și de odihnă și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 privind tahografele** - acest dosar introduce obligativitatea întoarcerii acasă a șoferilor la fiecare 3 sau 4 săptămâni, în timp ce impactul din regulamentul modificat ar fi semnificativ diferit între statele membre de bază și cele periferice, afectând în principal operatorii de transport din țările periferice care se confruntă cu o sarcină suplimentară dacă ar trebui să programeze cursele de întoarcere pentru șoferii lor la fiecare trei (sau patru) săptămâni. Mai mult, o astfel de măsură ar putea fi considerată ca impunând șoferilor o obligație de a-și petrece perioada de odihnă într-o locație desemnată, poate împotriva voinței acestora; O altă măsură este interdicția de a efectua perioada de repaus săptămânal normală în cabină, în ciuda studiului recent al Comisiei Europene care recunoaște o deficiență serioasă de locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane pe drumurile UE.
3. **Propunerea CE de revizuire a Directivei 2006/22/CE privind punerea în aplicare a legislației sociale și propunerea de Lex specialis privind detașarea lucrătorilor, inclusiv măsuri specifice de aplicare:** regulile privind detașarea vor crește povara transportatorilor rutieri, care ar trebui să calculeze și să plătească diferite salarii naționale pentru același șofer într-o lună, deși Comisia Europeană a lansat proceduri de infringement privind salariile minime naționale impuse în ultimii ani de anumite state membre ale din Vestul UE, precum Loi Macron în Franța și MiloG în Germania (detalii aici: https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2101_en.htm)

3. Industria transporturilor rutiere este un angajator major



Industria transporturilor rutiere numără peste 600.000 de companii de transport rutier de marfă în UE, generând peste 3% din PIB-ul UE și angajează 3,2 milioane de persoane ca șoferi de camioane. Consolidat, sectorul logistic din UE este estimat la 14% din PIB-ul UE și angajează peste 11 milioane de oameni în toate statele membre UE. Cu toate acestea, într-un cadru global în continuă schimbare și cu multe provocări, sectorul european de transport rutier se confruntă cu cea mai acută deficiență de șoferi profesioniști din ultimele decenii. Pe termen mediu și lung, România ar putea pierde aproximativ 200.000 de șoferi profesioniști, plus familiile lor. Măsurile PM1 pot contribui la depopularea României prin creșterea migrației lucrătorilor români calificați, inclusiv șoferi profesioniști în vestul UE.

4. Șoferii din estul UE / români fură locurile de muncă colegilor lor din vest



Esticii nu iau locurile de muncă ale vesticilor, ci le fac munca. Potrivit [raportului IRU -2019](#), cauza principală a agravării deficitului de șoferi este percepția publică că munca în industria transporturilor rutiere nu este atractivă, iar acest lucru este valabil în special în țările occidentale precum Franța, unde 44% dintre respondenții francezi au o imagine negativă asupra sectorului. În timp ce occidentalii nu sunt atrași să lucreze în transportul rutier, deoarece necesită să petreacă perioade îndelungate de timp singuri și departe de casă, esticii le fac munca și consideră cabina camionului drept a doua casă, dar Pachetul Mobilitate 1 își propune să oprească acest lucru. Spre deosebire de transportul rutier, în sectorul agricol s-a recunoscut cu mult timp în urmă nevoia de lucrători sezonieri și nu a existat nicio dezbatere cu privire la condițiile de muncă și salarii. Este greu de crezut că în zilele noastre, în agricultură, locuitorii țărilor dezvoltate ale UE ar fi atrași de culesul de căpșunelor sau sparanghelului, chiar dacă aceștia ar fi plătiți cu 5.000 euro / lună și cazarea ar fi asigurată. Nu mai vorbim de avantajul angajatorilor din aceste țări dezvoltate, care plătesc foarte des lucrători din Europa de Est în mod semnificativ mai puțin în comparație cu colegii lor occidentali, în ciuda faptului că lucrează pentru aceeași companie și fac aceeași muncă.

5. Șoferii din estul UE / români sunt plătiți necorespunzător și tratați ca sclavi moderni



FALS

A spune despre meseria de șofer profesionist că este "sclavagism modern" și "trafic de persoane" este un mijloc de a impresiona și manipula emoțional publicul și nu aduce niciun lucru bun. Reamintim că persoanele traficate sunt luate în mod ilegal împotriva voinței lor și duse undeva nu vor să fie, obligate să facă ceea ce nu doresc să facă și ținute fără documente de identitate și alte documente, astfel încât să nu poată sustrage? Într-adevăr, șoferii din estul UE / români sunt dispuși să lucreze în job-uri nedorite într-o Europă dezvoltată, inclusiv șoferii implicați în cursele cross-trade. Cu toate acestea, adevărul este că un șofer bulgar de camion câștigă 1.500-1.800 de euro (salariu plus diurnă), un român câștigă 2.400-2.660 de euro (460 de euro salariu + 1.950-2.200 de euro diurnă), în timp ce un italian câștigă 2.400 de euro salariu + min. 900 diună pe zi. Mai mult decât atât, conversia la paritate a puterii de cumpărare, calculată de Eurostat, a trăi cu 2.000 de euro în România este echivalent cu a trăi cu 4.130 de euro în Germania; șoferii din estul UE / români nu lucrează sub costul de trai, dimpotrivă, câștigă mai mulți bani decât dacă ar lucra acasă. Șoferul român care câștigă 2.000 de euro / lună își va putea construi o casă frumoasă la 30 km în afara Bucureștiului în 5 ani, în timp ce un șofer olandez va plăti doar chiria pentru casă.

6. Companiile din estul UE / România au costuri de operare semnificativ mai mici comparativ cu cele din vest



FALS

Companiile de transport rutier din estul UE - majoritatea IMM-uri - au costuri de operare similare cu cele ale IMM-urilor concurente din Vest, dar sunt plătite cu tarife semnificativ mai mici.

Avem 7 mărci de camioane fabricate în vestul UE: DAF, Mercedes, Iveco, Volvo, Renault, Man, Scania. Aceste camioane sunt folosite atât de companiile din Est cât și de cele de Vest. Când vorbim de taxe de drum, motorină, anvelope, asigurări, mentenanță, avem costuri similare, nicio discriminare. Dar sunt trei capitole în care există o diferență:

- UNU. Costul banilor: rate ale dobânzilor de 0,5% -1% pentru țările vestice față de 4,5% -5% pentru țările din est – putem să vorbim despre DUMPING FINANCIAR? Acesta este un avantaj de piață pentru transportatorii din vestul UE și situația a rămas neschimbată de la extinderea Uniunii Europene în Est.
- DOI. Costul muncii: Șoferii din Europa de Est au un cost total al muncii mai mic, însă venituri similare cu alți șoferi - putem să vorbim despre DUMPING SOCIAL? Această situație a fost un avantaj pentru transportatorii estici, dar nu va mai fi, pentru că Franța, Germania, Austria etc. impun același salariu minim pentru toată lumea.
- TREI. Tarifele de transport în care avem o regulă nescrisă. Pentru transportatorii estici, clienții vestici plătesc mai puțin de 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km pentru același transport, deși costul de referință al transportului este același pentru transportatorii din est și din vest care operează pe rutele vestice.

Dacă doriți să aflați mai multe despre concurența Est-Vest pe rutele din vestul UE, vă invităm să vedeți filmul " Transportul rutier la răscruce - încotro se îndreaptă UE?" <https://www.youtube.com/watch?v=dahAIFk3qkU>

7. În UE, pentru serviciile de transport rutier se plătește aceeași sumă pentru aceeași calitate, indiferent de naționalitatea furnizorului



Astăzi, pentru aceeași operațiune de transport în vestul UE, transportatorii din est sunt plătiți sub 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km, i.e. mai mult cu 50%. În ciuda solicitărilor repetate adresate de UNTRR Comisiei Europene de a investiga și analiza **diferențele semnificative între tarifele pentru aceleași servicii în același loc**, la același standard de calitate, profesionalism, încredere și predictibilitate, nu s-a realizat nimic.

Soluția pentru condiții de concurență corecte pe piața transporturilor rutiere din UE, în special având în vedere impactul negativ al Pachetului Mobilitate 1 asupra transportatorilor din est, ar trebui să fie introducerea unui mecanism European imparțial, bazat pe date și criterii măsurabile. Un astfel de mecanism ar putea fi similar **costului de referință pentru transport** calculat de CNR în Franța (www.cnr.fr) pentru a garanta condiții de concurență egale în oferirea serviciilor de transport. În transportul rutier european, costul total al transportului pentru clienți trebuie să fie format din costul de referință + marja fiecărei companii de transport rutier.

The screenshot shows the CNR National Routier website. The main heading is "The 'Long haul articulated lorry' observes the behaviour of the costs for long haul professional road carriage of general cargo in heavy trucks, in an exclusive or principal capacity. Long haul is understood to be domestic or international carriage whose operating constraints make it impossible or uncertain for the driver to return home daily."

	10/2019	11/2019	12/2019	01/2020	02/2020	03/2020	04/2020	05/2020
Professional driver index	157,36	162,84	162,09	162,48	159,06	156,72	162,24	162,21
Maintenance	174,18	174,18	174,18	174,18	174,18	174,18	174,18	174,18
Equipment index	138,61	138,76	138,83	139,22	139,37	139,51	139,51	139,51
Long haul driver	127,19	127,19	127,19	129,34	129,34	129,34	129,34	129,34
Long haul travel expenses	134,76	134,76	134,76	134,76	134,76	134,76	134,76	134,76
Long haul articulated lorry index	136,09	136,43	136,47	136,36	135,44	136,32	136,32	136,32
Long haul cost index	137,24	137,54	137,61	139,24	138,87	139,24	139,19	139,19

Index structure (December 2019):

- Long haul overheads: 18,2%
- Professional driver: 24,5%
- Maintenance: 8,2%
- Infrastructure: 7,8%
- Equipment: 12,3%
- Long haul driver: 27,7%
- Long haul travel expenses: 7,3%