

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.4847 /17.10.2018

PARLAMENTUL EUROPEAN
Doamnei Maria GRAPINI - Eurodeputat

Ref: compromisul periculos propus de Alianța Rutieră referitor la Pachetul Mobilitate 1 - raportul Ertug și propunerile Președinției Austriece

Stimată Doamnă Eurodeputat,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la compromisul periculos propus de Alianța Rutieră referitor la Pachetul Mobilitate 1, atât la nivelul Consiliului de Transport UE - prin propunerea recentă a Președinției Austriece de restricționare a transportului rutier internațional, cât și la nivelul Parlamentului European - prin raportul TRAN al eurodeputatului Ismail Ertug(Germania) care urmărește restricționarea accesului transportatorilor români și estici la piața de transport rutier de marfă din UE. Atenționăm că aceste propuneri ale Alianței Rutiere reprezintă un pas înapoi de la realizarea spațiului european unic al transporturilor conform obiectivelor Cartei Albe a Comisiei Europene și libertăților fundamentale privind circulația în UE, la care România a aderat în 2007. În acest context, solicităm Eurodeputaților români și Guvernului României să se opună ferm propunerilor periculoase ale Alianței Rutiere și să nu accepte niciun compromis care ar putea introduce prevederi mai restrictive decât cele ale legislației europene actuale.

1. UNTRR atenționează cu privire la proiectul periculos de compromis al actualei Președinții Austriece a Consiliului Uniunii Europene privind pachetul mobilitate 1, prin care se propune restricționarea abuzivă a transporturilor rutiere internaționale în UE. În acest context, precizăm că UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor și Reprezentanței Permanente a României la UE să respingă ferm compromisul propus de Președinția Austriacă, respectiv:

- **Propunerea inacceptabilă privind aplicarea directivei detașării lucrătorilor la toate operațiunile de transport rutier internațional, cu exceptarea operațiunilor de transport rutier bilateral definite extrem de restrictiv de către Președinția Austriacă.** Această propunere urmărește reducerea semnificativă a transporturilor rutiere internaționale operate de transportatorii români în UE cu consecințe negative asupra economiei României, în condițiile în care, reamintim că transportul rutier de mărfuri este principalul contributor la exportul de servicii al României, conform datelor BNR. UNTRR, alături de peste 50 de asociații profesionale de transport rutier din 24 de State Membre, inclusiv din Austria, au semnat Declarația comună împotriva aplicării Directivei Detașării Lucrătorilor la operațiunile de transport internațional – ultima variantă a acestei Declarații, cu un număr în continuă creștere de semnatari(anexată), este publică pe site-ul <http://www.stopneoprotectionism.eu/> și pe site-ul www.postingfreetransport.org .

- **Propunerea inacceptabilă de restricționare a cabotajului prin introducerea unei perioade de "răcire"(cooling off) de 14 zile, după ultima operațiune de cabotaj înainte ca un transportator român să poată efectua alte operațiuni de cabotaj în același stat membru cu același vehicul.** Este revoltătoare introducerea oricărei **obligații privind "întoacerea acasă a vehiculelor"** și reamintim că propunerea similară a raportorului TRAN, Eurodeputatul Ertug (Germania) a fost respinsă în plenul Parlamentului European din acest an.

De asemenea, ne exprimăm îngrijorarea privind propunerile Președinției Austriece legate de obligația întoarcerii acasă a șoferilor profesioniști, precum și privind retro-echiparea camioanelor cu noul tahograf inteligent, generând costuri nejustificate transportatorilor români legate de interesul Statelor Alianței Rutiere de a utiliza tahograful inteligent ca instrument de control pentru detașare și cabotaj.



MEMBER OF



INTERNATIONAL
ROAD FEDERATION



2. UNTRR atenționează cu privire la raportul periculos al Eurodeputatului TRAN Ertug (Germania) de restricționare a accesului transportatorilor români și estici la piața de transport rutier de marfă din UE Salutăm faptul că acest raport TRAN a fost respins de plenul PE din acest an, însă având în vedere reluarea dezbaterilor la nivelul TRAN în vederea unui compromis privind Pachetul Mobilitate 1, solicităm Eurodeputaților români să continue să respingă ferm propunerile inacceptabile ale raportului Ertug vizând Modificarea Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă , respectiv:

- **limitarea la 48 h de cabotaj per Stat Membru, urmată de o interdicție de 72 h până la începerea altui cabotaj în acel Stat Membru - INACCEPTABIL**, pachetul mobilitate trebuie să continue liberalizarea pieței transportului rutier de marfă și să nu introducă condiții mai restrictive decât prevederile actuale ale Regulamentului 1072/2009 cu privire la cabotaj_care permit efectuarea a 3 operațiuni de cabotaj într-un interval de 7 zile

- **“întoarcerea acasă a vehiculelor”**, respectiv prevederea că începerea unei noi operațiuni de cabotaj va fi permisă numai după revenirea camionului în statul membru de înregistrare - **INACCEPTABIL**. Solicităm Eurodeputaților români să respingă ferm această propunere periculoasă, care limitează libertățile fundamentale de circulație în cadrul UE, afectând eficiența transporturilor rutiere internațional operate în UE de transportatorii români și având un impact negativ asupra mediului, prin creșterea semnificativă a curselor în gol

- **criteriul propus de raportul TRAN privind “frecvența de încărcare și descărcare a mărfurilor în țara de înmatriculare”**, pentru a evalua că firma de transport nu este “cutie poștală” -**INACCEPTABIL** pentru operatorii români de transport rutier internațional, acesta fiind o nouă măsură de a impune “întoarcerea acasă a vehiculelor”.

Compromisul încercat în TRAN anul acesta, prin respectarea transportului rutier internațional de către statele vestice (liber fără directiva detașării) în schimbul respectării pieței interne a statelor vestice (cabotaj limitat la 2 zile și cooling off 3 zile) - deși a fost respins în plenul PE, a arătat Europei de vest ca Estul este gata să facă compromis, iar apoi Alianța Rutieră a vrut să primească fără să ofere nimic în schimb.

Solicităm Eurodeputaților români să nu cedeze la presiunea Alianței Rutiere de a adopta un compromis privind Pachetul Mobilitate 1, care reamintim că a fost inițiat pe fondul protecționismului în creștere al Statelor Vest-Europene membre ale Alianței Rutiere împotriva transportatorilor români și estici, propunând măsuri restrictive de modificare a legislației europene în domeniul transporturilor rutiere. Considerăm că în actualul context, este mai bine să se mențină legislația europeană existentă urmând să fie revizuită în viitor, decât să se grăbească luarea unor decizii la nivelul instituțiilor europene care să dezavantajeze transportatorii rutieri români și estici.

Considerăm că stabilirea unui cost de referință pentru transportul rutier în UE este soluția pentru un Pachet de mobilitate echitabil și echilibrat! Propunerile pachetului mobilitate, deja aplicate în multe State Vestice, conduc la creșterea semnificativă a costurilor de operare ale transportatorilor români și est-europeni în Vestul UE, în condițiile în care tarifele plătite acestora, de cca. 1 Euro/km, sunt sub nivelul costului de referință pentru transportul rutier în Vestul UE de cca. 1,25 Euro/km (cf Comitetului Național Rutier din Franța - www.cnr.fr), iar un transportator vestic primește pentru același serviciu un tarif de cca. 1,5 Euro/km (cost de referință +marjă de profit). **Plată egală pentru muncă egală în același loc- acest principiu trebuie să se aplice și companiilor din Centrul și Estul UE, nu numai angajaților, în caz contrar Pachetul Mobilitate va distorsiona grav competiția pe piața de transport europeană, legalizând discriminarea transportatorilor români și est-europeni. Așa cum în domeniul bancar se utilizează dobânda de referință EURIBOR + marja băncii, similar ar trebui utilizat în transportul rutier european Costul de referință UE + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de liberalizarea pieței.**

Atenționăm ca O NOUA SEGMENTARE A EUROPEI DUPĂ BREXIT - POATE REPREZENTA SFÂRȘITUL UE și reluarea acordurilor comerciale. UE trebuie să continue realizarea obiectivului pieței unice a transporturilor și să renunțe la măsurile restrictive propuse de Alianța Rutieră în actualul Pachet Mobilitate.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, vă mulțumim și vă asigurăm de expresia înaltei noastre considerații.

**Secretar General
Radu DINESCU**