

Doamnei
Ursula von der Leyen
Președintele Comisiei Europene
Rue de la Loi 200
1049 Brussels
BELGIUM

01 Martie 2021

Anularea excepției pentru camioanele Euro VI de la restricția de circulație în timpul nopții pe autostrada Inntal începând cu 1 ianuarie 2021 / restricții de circulație pe clasa Euro / restricție de circulație sectorială / măsura de a permite circulația unui număr limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume

Stimată Doamnă Președinte,

Într-o scrisoare din data de 3 decembrie 2020, asociațiile de transport subsemnate s-au adresat dvs. cu privire la dificultățile existente în gestionarea traficului transalpin prin Tirol.

După cum s-a menționat deja în scrisoarea noastră din 3 decembrie 2020, numeroasele măsuri adoptate de Tirol conduc la obstacole severe la traversarea Alpilor și provoacă probleme considerabile cu întreținerea lanțurilor de aprovizionare în cadrul Uniunii Europene.

Dificultățile sunt cauzate, pe de o parte, de restricția de circulație în timpul nopții pe autostrada Inntal, de la care excepția pentru camioanele Euro VI a fost anulată pe 1 ianuarie 2021 și, pe de altă parte, de înăsprirea restricțiilor de circulație pentru clasa Euro, conform cărora camioanele Euro V, care anterior erau în general scutite, nu mai au voie să circule prin Tirol în timpul zilei.

Mai mult, restricția de circulație sectorială, care a fost deja înăsprită de la 1 ianuarie 2020, potrivit căreia anumite grupuri de mărfuri nu mai pot fi transportate pe șosea prin Tirol, cauzează probleme considerabile. În plus, taxa de noapte pentru utilizarea autostrăzii A13 de la Innsbruck până la frontiera Brenner a fost majorată cu 100%, ceea ce nu este în conformitate cu reglementările UE. Din cauza restricției de circulație în timpul nopții și a taxei excesive pe timp de noapte, în mod regulat se face aglomerație în orele dimineții, ceea ce duce la aplicarea măsurii de a permite circulația unui număr limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume la frontiera germano-austriacă, ducând la întâzieri lungi și situații de trafic periculoase pe partea germană.

Între timp, asociațiile subsemnate au acumulat experiența practică inițială în legătură cu înăsprirea recentă a restricției de circulație pe timp de noapte pe autostrada Inntal începând cu 1 ianuarie 2021. Opțiunea de a transfera traficul rutier de marfă către căile ferate, așa cum a promis Tirolul își atinge limitele aici, atât cantitativ, cât și calitativ. Contrar promisiunii Austriei de a furniza suficiente capacități de tren pentru a asigura transportul de mărfuri în UE, conexiunile RoLa prezentate în orarul Rail Cargo Austria (RCA) în fiecare oră pe timp de noapte au fost anulate cu preaviz scurt, fără înlocuire - adesea din motive de cerere insuficientă.



Ansprechpartner:

Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
TEL 069 7919380
FAX 069 7919-227
MAIL torres@bgl-ev.de
www.bgl-ev.de



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România



Cu toate acestea, conexiunile RoLa regulate și fiabile sunt esențiale pentru logistica planificabilă. În caz contrar, nu mai este posibil să se garanteze aprovizionarea cu bunuri sensibile la timp pe ambele părți ale Alpilor, pe timp de noapte.

RoLa este în prezent singura alternativă de manipulare a mărfurilor în trafic transalpin pe timp de noapte. În sectorul transporturilor și logisticii, conexiunile fiabile și punctuale sunt esențiale pentru a menține lanțurile de aprovizionare în Uniunea Europeană.

Mai mult, Tirolul aplică, în mod regulat, măsura perimiterii circulației unui număr limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume la trecerea frontierei Kufstein. Aceasta înseamnă că, în anumite zile, începând cu ora 5 dimineața, doar un număr mic de camioane au voie să intre în Austria în fiecare oră. Cel mai recent, acest lucru a determinat haos în traficul de pe autostrăzile de acces A93 și A8 din partea germană la începutul lunii decembrie, precum și pe 7 și 14 ianuarie 2021 și la o congestie de până la 80 km. Congestia de pe A93, de exemplu, s-a eliberat abia în jurul orei 20:00 (!) pe 14 ianuarie 2021. În această zi, a existat, de asemenea, un accident rutier grav legat de aplicarea acestei măsuri, în care un angajat al departamentului de întreținere al autostrăzii a fost grav rănit în timpul ambuteiajului rutier. Pentru șoferii de camioane, este, de asemenea, inuman să rămână într-un ambuteiaj în trafic pe autostradă până la 9 ore, fără facilități de hrană și fără acces la îngrijirea igienică de bază.

Pe 11 februarie 2021, un studiu al profesorului Hilpold de la Universitatea din Innsbruck privind compatibilitatea UE a restricției de circulație sectoriale din Tirol a fost publicat în numele Camerei de Comerț din Bolzano. Acesta afirmă că actuala restricție sectorială a uneia dintre cele mai importante artere europene de circulație este disproporționată și, în consecință, contrară legislației UE. La fel de inacceptabil este efectul discriminatoriu al reglementării traficului de destinație sau sursă pentru zona centrală tiroleză, care oferă companiilor stabilite în Tirol un avantaj competitiv considerabil față de toți ceilalți concurenți europeni din restul Austriei și din străinătate. Studiul concluzionează, de asemenea, că alternativele rezonabile adecvate pe cale ferată cerute de CEJ nu sunt disponibile. Ar fi necesare o extindere considerabilă și îmbunătățiri calitative pentru ca oferta feroviară să îndeplinească cerințele legale ale UE.

Asociațiile de transport reprezentate prin prezenta au fost uimite să afle că guvernul tirolez - cu referire la calitatea aerului îmbunătățită masiv - a ridicat acum limita de viteză de 100 km / h pentru autoturisme introdusă în 2014 pe autostrada A12 Inntal între Zams și Imst și a crescut-o la 130 km / h. Acest lucru nu ține cont de cerințele UE. Prin urmare, Tirolul nu respectă în mod clar cerințele CEJ. Unul dintre principalele motive pentru condamnarea Austriei de către CEJ în 2011 a fost că restricția de circulație sectorială ar fi fost justificată numai dacă s-ar fi epuizat toate măsurile mai ușor aplicabile. Acestea includ limita de viteză de 100 km / h pentru autoturisme. Afirmările repetate ale Tirolului potrivit cărora constrângerile asupra traficului de tranzit cu camioanele sunt inevitabile din cauza calității slabe a aerului din Valea Inn, în același timp cu atenuarea măsurilor mai ușor aplicabile ale unei limite de viteză recunoscute ca atare de CEJ, par a fi neplauzibile în acest context.

Companiile de transport și logistică pe care le reprezentăm au solicitat în mod repetat Comisiei Europene în trecut să își îndeplinească sarcina de gardian al tratatelor și să ia măsuri care să restabilească libera circulație a mărfurilor în Uniunea Europeană și, în consecință, să acționeze decisiv împotriva măsurilor tiroleze, cum ar fi restricția de circulație pe timp de noapte, taxa excesivă de drum în timpul nopții, restricția de circulație sectorială, restricția de circulație pe clasa Euro pe autostrada Inntal și măsura de a permite circulația unui număr limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume. Din păcate, industria europeană a transporturilor nu a primit încă un răspuns oficial din partea Comisiei Europene la scrisoarea noastră din 3 decembrie 2020.

Multe întreprinderi mici și mijlocii și angajații acestora sunt din ce în ce mai dezamăgiți de lipsa de acțiune a Comisiei Europene, în timp ce Austria încalcă zilnic libertatea de circulație a mărfurilor care este una dintre cele patru libertăți fundamentale ale Uniunii Europene.

Trimitem o copie a acestei scrisori comisarului Adina Valean și comisarului Thierry Breton.

Cu stimă,

IRU (organizația mondială de transport care reprezintă aproape un milion de companii de transport din Europa)

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere, Geneva



Secretar General Umberto de Pretto

AISÖ (Austria)

Asociația companiilor internaționale de transport rutier Austria/Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreich, Viena



Președinte Mag. Alexander Klacska

ANITA (Italia)

Asociația Națională a Companiilor de Transport Rutier din Italia/ Associazione Nazionale delle Imprese dei Trasporti Automobilistici, Roma



Președinte Dr. Thomas Baumgartner

CESMAD BOHEMIA (Republica Cehă)



Secretar General Vojtěch Hromíř

BGL e.V. (Germania)

Asociația federală pentru transportul de mărfuri, logistică și gestionarea deșeurilor din Germania Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Frankfurt/M



CEO Prof. Dr. Dirk Engelhardt

FNTR (Franța)

Federația Națională de Transporturi Rutiere/Fédération Nationale des Transports Routiers, Paris

Florence Berthelot



General Delegate FNTR

Delegat General Florence Berthelot

ITD (Denemarca)

Asociația de transport rutier de mărfuri din Danemarca/ Verband des dänischen Strassengüterverkehrs, Padborg/Copenhaga



Director Carina Christensen

LVH Südtirol (Italia)

Asociația furnizorilor de servicii - secțiunea de transport profesionist/ Wirtschaftsverband Handwerk und Dienstleister - Berufsgruppe Transport, Bozen



Președinte Elmar Morandell

MKFE (Ungaria)

Asociația de Transport Rutier din Ungaria/Hungarian Road Transport Association



Herr Tivadary ARVAY, Secretar General interimar MKFE

NLA (Danemarca, Norvegia, Suedia)

Asociația Nordică de Logistică/Nordic Logistics Association, Bruxelles



Președinte Erik Østergaard

TLN (Olanda)

Transport și Logistică/Transport en Logistiek Nederland, Zoetermeer



CEO Elisabeth Post

UNTRR (Romania)

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, București



Secretary General Radu Dinescu

ZMPD (Polonia)

Asociația transportatorilor rutieri internaționali din Polonia/ Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Varșovia



Președinte Jan Buczek