

Cele 3 dosare fierbinți din cele 8 care compun Pachetul Mobilitate 1 încă nu sunt finalizate

În data de 04.04.2019 Parlamentul European a aprobat cele 3 dosare controversate ale Pachetului Mobilitate 1, respectiv: Propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere; Revizuirea Regulamentului 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști; Modificarea Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă.

La acest moment, pot demara negocierile în trialog dintre Comisia Europeană, Parlamentul European și Consiliul pentru aprobarea Pachetului Mobilitate 1. Președinția Română nu a inițiat procedura de trialog pentru Pachetul Mobilitate și nici nu va iniția această procedură pentru că în perioada următoare vor începe pregătirile pentru alegerile europarlamentare.

În acest context, este probabil ca trialogurile privind Pachetul Mobilitate 1 să fie inițiate în cea de a doua parte a anului 2019, după alegerile europene, de către următoarea Președinție rotativă a Consiliului UE, care va fi deținută de Finlanda. În cadrul trialogurilor, rapoartele PE privind Pachetul Mobilitate 1 adoptate pe 04.04.2019 vor servi în continuare drept bază pentru poziția de negociere a PE în următoarea legislatură.

Etapa de trialog nu va fi ușoară. În mod real, există șanse de întârziere până spre finalul lui 2020 sau chiar de respingere (probabilitate scăzută, dar există):

- **Scenariul 1: respingerea Pachetului Mobilitate 1**
 - **Impact:** respingerea Pachetului Mobilitate 1 este scenariul ideal pentru România, prin care cele 3 dosare fierbinți ale Pachetului Mobilitate 1 să fie respinse, după alegerile europene care vor conduce la o schimbare în structura politică a instituțiilor UE. În acest scenariu, Comisia Europeană ar trebui să o ia de la capăt cu o nouă propunere, în cazul în care dorește să continue activitatea în această zonă/domeniu.
 - **Probabilitatea** acestui scenariu este însă scăzută, având în vedere presiunile Alianței Rutiere în favoarea adoptării celor 3 dosare ale Pachetului Mobilitate 1, propuse de Statele vestice din această Alianță..
- **Scenariul 2: adoptarea Pachetului Mobilitate 1 în 2019 de către Președinția Finlandeză a Consiliului de Transport UE (semestrul 2- 2019):**
 - **Impact:**
 - **În situația în care Președinția Finlandeză ar finaliza cele 3 dosare ale Pachetului Mobilitate 1 în 2019, cu menținerea prevederilor actuale** – acest scenariu este cel mai sumbru pentru România, cu un impact extrem de nefavorabil asupra transportatorilor români
 - **În situația în care Președinția Finlandeză ar finaliza cele 3 dosare ale Pachetului Mobilitate 1 în 2019 cu modificarea prevederilor actuale**, ar fi benefic pentru transportatorii români să fie eliminate prevederile care scot transportatorii români din piața vest europeană – precum obligația întoarcerii acasă a vehiculului la 4 săptămâni, care a fost adoptată de Parlamentul European la prima lectură, dar nu se regăsește în abordarea generală a Consiliului de Transport UE.
 - **Probabilitatea** acestui scenariu este medie, fiind important ca Guvernul României și viitorii Eurodeputați români să se implice activ în apărarea intereselor transportatorilor rutieri români la nivelul PE și al Consiliului de Transport UE sub Președinția Finlandei.
- **Scenariul 3: amânarea Pachetului Mobilitate 1 pentru 2020**
 - **Impact:** adoptarea Pachetului Mobilitate 1 ar putea fi amânată pentru anul următor, în măsura în care Finlanda avansează cu trialogul, dar nu se adoptă o versiune a celor 3 dosare în 2019. Întârzierea ar putea dura peste Președinția Croației (Semestrul 1-2020), până în Semestrul 2 - 2020, când Germania va avea președinția rotativă a Consiliului UE și ar putea finaliza cele 3 dosare fierbinți ale Pachetului Mobilitate 1 cu menținerea unor prevederi extrem de nefavorabile pentru transportatorii rutieri români și estici.

- **Probabilitatea** este mare ca Germania să finalizeze Pachetul Mobilitate 1 în semestrul 2- 2020 cu adoptarea propunerilor restrictive ale Alianței Rutiere de modificare a regulamentelor europene în domeniul transporturilor rutiere.

Uzual, Regulamentele se aplică obligatoriu în 2 ani de la publicare.

Ordinea Președințiilor Consiliului 2019-2020:

România	ianuarie - iunie	2019
Finlanda	iulie - decembrie	2019
Croația	ianuarie - iunie	2020
Germania	iulie - decembrie	2020

Vă prezentăm alăturat o analiză a evoluției Pachetului Mobilitate 1.

1. CONTEXT

Pachetul mobilitate 1 a fost publicat de Comisia Europeană pe 31.05.2017 și cuprinde 8 propuneri importante de modificare a legislației europene în domeniul transporturilor rutiere, dintre care 3 dosare fierbinți pentru viitorul transportatorilor români în UE:

- propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere,
- propunerea de revizuire a Regulamentului 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști,
- propunerea de modificare a Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă.

Pentru mai multe detalii, consultați [Pachetele Mobilitate propuse de Comisia Europeană 2017-2018](#)

Cele 3 dosare fierbinți cuprinse în pachetul mobilitate 1 au fost realizate pe fondul protecționismului în creștere al Statelor Membre din Vestul UE reunite în cadrul Alianței Rutiere, iar 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.

După aproape 2 ani de dezbateri și negocieri extrem de dificile în Parlamentul European și în Consiliul de Transport UE, cei doi colegislatori europeni și-au adoptat, în prima lectură, poziții cu amendamente la Pachetul Mobilitate 1 propus de Comisia Europeană.

Însă, conform procedurii europene de colegiferare: *“niciunul dintre ei nu poate adopta actele respective fără acordul celuilalt și ambii colegislatori trebuie să aprobe același text. La acest acord se poate ajunge în fiecare dintre cele trei lecturi posibile în cursul procedurii legislative ordinare. Dacă o propunere legislativă este respinsă în orice etapă a procedurii sau dacă Parlamentul și Consiliul nu pot ajunge la un compromis, propunerea nu este adoptată, iar procedura se încheie.”*

Având în vedere importanța crucială a pachetului mobilitate pentru viitorul transportatorilor rutieri români în UE, UNTRR urmărește atent procedura legislativă europeană. Vă prezentăm mai jos o informare sintetică privind pozițiile adoptate în Parlamentul European și în Consiliul de Transport UE cu privire la pachetul mobilitate 1, precum și următoarele etape ale procedurii legislative ordinare europene.

2. PRIMA LECTURĂ PRIVIND PACHETUL MOBILITATE

Conform procedurii europene de colegiferare: *“în prima lectură, Parlamentul și Consiliul examinează în paralel propunerea Comisiei. Cu toate acestea, Parlamentul trebuie să acționeze primul, aprobând propunerea Comisiei fără amendamente ori cu amendamente, sau respingând-o. După ce Parlamentul și-a adoptat poziția, Consiliul poate să decida să aprobe această poziție, caz în care actul legislativ este adoptat, sau poate să modifice poziția Parlamentului și să-și comunice poziția în primă lectură, care va fi analizată de Parlament în a doua lectură.”* [...]Cele două instituții își pot desfășura activitatea simultan, dar poziția în primă lectură a Consiliului nu poate fi adoptată înainte ca Parlamentul să fi transmis poziția sa în prima lectură. Consiliul poate adopta uneori un acord politic, în așteptarea poziției în primă lectură a Parlamentului, cunoscut și sub denumirea de **„abordare generală”**.

În cazul celor 3 dosare legislative cheie ale Pachetului Mobilitate 1, Consiliul de Transport UE sub Președinția Austriacă și-a adoptat poziția susținută de Statele vestice ale Alianței Rutiere, înaintea adoptării poziției în prima lectură a Parlamentului European, în cadrul căruia Eurodeputații români și din alte State Membre UE s-au opus adoptării Pachetului Mobilitate 1, susținând solicitările UNTRR și ale altor asociații de transport din Bulgaria, Irlanda, Lituania, Letonia, Polonia și Ungaria([detalii aici](#)). După un parcurs dramatic, plenul Parlamentului European din 04.04.2019 a adoptat rapoartele PE în prima lectură la Pachetul Mobilitate 1, deși 2 dintre acestea au fost respinse de Comisia de Transport și Turism a PE din 10.01.2019, iar Conferința Președinților PE a amânat de mai multe ori votul din plenul PE privind pachetul mobilitate.

POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

În data de 04.04.2019, Parlamentul European (PE) a adoptat rapoartele la prima lectură privind propunerile Comisiei Europene cuprinse în Pachetul Mobilitate 1.

Principalele elemente ale poziției PE în primă lectură privind Pachetul Mobilitate 1:

- **Propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere**
 - aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale, cu exceptarea tranzitului și a transportului bilateral. În cadrul transportului bilateral, este permisă o operațiune de cross-trade în timpul transportului spre destinație și una în timpul transportului spre țara de origine, acestea fiind exceptate de la regulile privind detașarea lucrătorilor.
- **Revizuirea Regulamentului nr. 561/2006 privind Timpii de conducere și de odihnă**
 - întoarcerea acasă a șoferilor înainte de sfârșitul fiecărei perioade de 4 săptămâni consecutive
 - interzicerea efectuării perioadei de repaus săptămânal normal în cabină
 - introducerea etapizată a tahografului inteligent în ceea ce privește obligativitatea retroechipării autovehiculelor existente (în trafic internațional) cu noul tahograf inteligent, până la 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare
- **Revizuirea Regulamentului nr. 1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului nr. 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă – cabotaj**
 - restricționarea cabotajului la 3 zile fără limită de operații și introducerea "unei perioade de așteptare" (cooling off) în țara de stabilire de 60 de ore
 - întoarcerea obligatorie a vehiculului în țara de stabilire a firmei cel puțin o dată la patru săptămâni
 - includerea vehiculelor între 2,4 și 3,5 tone pentru transportul internațional în sfera de aplicare a regulilor privind accesul la profesie (capacitate financiară)

Pentru mai multe detalii, consultați [Analiză UNTRR privind rapoartele adoptate de PE în data de 04.04.2019 \(prima lectură\) - detașarea lucrătorilor în transportul rutier, accesul la profesie și la piața transportului rutier de mărfuri, timpii de conducere și de odihnă și tahograful inteligent](#)

ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI DE TRANSPORT UE

La finalul anului trecut, pe 03 decembrie 2018 - Consiliul Miniștrilor de Transport din UE a adoptat poziția sa (abordare generală) privind Pachetul de Mobilitate 1, bazată pe propunerile extrem de restrictive ale Președinției Austriece, susținute de Alianța Rutieră.

Principalele elemente ale abordării generale a Consiliului de Transport UE privind Pachetul Mobilitate 1:

- **Propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detașării nr. 71/1996 la transporturile rutiere**
 - aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale, cu exceptarea tranzitului și a transportului bilateral, definit extrem de restrictiv, fiind permisă excluderea de la regulile detașării a unei singure operațiuni de transport rutier internațional *cross trade* în timpul cursei dinspre țara de stabilire + excluderea unei singure operațiuni transport rutier internațional *cross trade* în timpul cursei către țara de stabilire(1+1 sau 2+0 sau 0+2)
- **Revizuirea Regulamentului nr. 561/2006 privind Timpii de conducere și de odihnă**

- întoarcerea acasă a șoferilor în fiecare perioadă de 4 săptămâni consecutive
 - interzicerea efectuării perioadei de repaus săptămânal normal în cabină
 - tahografele inteligente vor deveni obligatorii pentru toate transporturile internaționale la sfârșitul lui 2024
- **Revizuirea Regulamentului nr. 1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului nr. 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă – cabotaj**
- 7 zile / 3 operațiuni - regim curent pentru cabotaj și introducerea "unei perioade de așteptare" (cooling off) de 5 zile
 - Nici o întoarcere obligatorie a vehiculului
 - Includerea vehiculelor a căror masă maximă autorizată este cuprinsă între 2,5 tone și 3,5 tone și care operează în transportul internațional în cadrul de aplicare al regulilor pentru accesul la profesie (capacitate financiară)

Pentru mai multe detalii, consultați [Principalele elemente ale Pachetului Mobilitate 1, adoptate de Consiliul de Transport UE pe 03.12.2018](#) și [Textul abordării generale a Consiliului cu privire la cele trei propuneri cheie ale Pachetului Mobilitate 1](#)

3.URMĂTOARELE ETAPE ALE PROCEDURII LEGISLATIVE ORDINARE EUROPENE

Reconcilierea pozițiilor Parlamentului European, Consiliului și Comisiei Europene privind Pachetul Mobilitate 1 se va face prin negocieri interinstituționale informale, sub formă de triloguri.

*În cazul în care Consiliul, hotărând cu **majoritate calificată** sau în **unanimitate**, dacă Comisia se opune, aprobă poziția Parlamentului în primă lectură, Pachetul Mobilitate 1 poate fi adoptat în formularea care corespunde poziției PE în primă lectură.*

În cazul în care nu aprobă în totalitate rezultatul primei lecturi a Parlamentului, Consiliul își adoptă poziția în prima lectură privind Pachetul Mobilitate 1 și o comunică Parlamentului, care demarează a doua lectură. Comisia informează pe deplin Parlamentul European cu privire la poziția sa.

TRIALOGUL

Trilogurile sunt reuniuni informale trilaterale, la care participă reprezentanți ai Parlamentului, Consiliului și Comisiei, având ca subiect găsirea unui acord, asupra unui text comun acceptabil atât pentru Parlament, cât și pentru Consiliu. *Ele pot fi organizate în orice etapă a procedurii legislative și pot conduce la un acord în prima lectură, un acord timpuriu în a doua lectură, un acord în a doua lectură sau un proiect comun, în etapa de conciliere. În cursul trilogurilor au loc negocieri politice. Ele pot fi precedate de reuniuni tehnice pregătitoare, la care participă experți ai celor trei instituții. Principalul instrument de lucru este un document pe patru coloane: primele trei coloane conțin poziția fiecăreia dintre cele trei instituții participante, iar ultima este rezervată pentru propunerile de compromis. După prezentarea poziției fiecărei instituții, are loc o dezbatere în vederea obținerii unui compromis.*

Comisia acționează ca mediator pentru a facilita obținerea unui acord între colegislatori. Orice acord la care se ajunge în cadrul trilogurilor este provizoriu și trebuie să fie aprobat prin procedurile formale aplicabile în fiecare instituție.

La acest moment, pot demara negocierile în trialog dintre Comisia Europeană, Parlamentul European și Consiliu pentru aprobarea Pachetului Mobilitate 1. Având în vedere prevederile extrem de restrictive ale Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii români și estici, UNTRR a solicitat Președinției Române a Consiliului de Transport UE să nu intre în jocul Europei de Vest și să nu inițieze procedura de trialog privind Pachetul Mobilitate 1, primind asigurări în acest sens din partea Ministerului Transporturilor, agenda Președinției Române fiind deja extrem de aglomerată. Astfel, Președinția Română nu a inițiat procedura de trialog pentru Pachetul Mobilitate și nici nu va iniția această procedură în perioada următoare, când nu va mai fi posibil datorită apropiatelor alegeri europene.

În acest context, este probabil ca trialogurile privind Pachetul Mobilitate 1 să fie inițiate în cea de a doua parte a anului 2019, după alegerile europene, de către următoarea Președinție rotativă a Consiliului UE, care va fi deținută de Finlanda. În cadrul trialogurilor, rapoartele PE privind Pachetul Mobilitate 1 adoptate pe 04.04.2019 vor servi în continuare drept bază pentru poziția de negociere a PE în următoarea legislatură.

După începerea dialogurilor, posibilitatea ajungerii la un acord între cele trei instituții va depinde de cât de diferite sunt pozițiile acestora. O examinare preliminară arată că există asemănări între pozițiile Consiliului și PE, dar există și unele diferențe semnificative și sensibile.

Etapa de dialog nu va fi ușoară. În mod real, există șanse de întârziere până spre finalul lui 2020 sau chiar de respingere (probabilitate scăzută, dar există):

- **Scenariul 1: respingerea Pachetului Mobilitate 1**

- **Impact:** respingerea Pachetului Mobilitate 1 este scenariul ideal pentru România, prin care cele 3 dosare fierbinți ale Pachetului Mobilitate 1 să fie respinse, după alegerile europene care vor conduce la o schimbare în structura politică a instituțiilor UE. În acest scenariu, Comisia Europeană ar trebui să o ia de la capăt cu o nouă propunere, în cazul în care dorește să continue activitatea în această zonă/domeniu.
- **Probabilitatea** acestui scenariu este însă scăzută, având în vedere presiunile Alianței Rutiere în favoarea adoptării celor 3 dosare ale pachetului mobilitate 1, propuse de Statele vestice din această Alianță..

- **Scenariul 2: adoptarea Pachetului Mobilitate 1 în 2019 de către Președinția Finlandeză a Consiliului de Transport UE (semestrul 2- 2019):**

- **Impact:**
 - În situația în care Președinția Finlandeză ar finaliza cele 3 dosare ale Pachetului Mobilitate 1 în 2019, cu menținerea prevederilor actuale – acest scenariu este cel mai sumbru pentru România, cu un impact extrem de nefavorabil asupra transportatorilor români
 - În situația în care Președinția Finlandeză ar finaliza cele 3 dosare ale Pachetului Mobilitate 1 în 2019 cu modificarea prevederilor actuale, ar fi benefic pentru transportatorii români să fie eliminate prevederile care scot transportatorii români din piața vest europeană – precum obligația întoarcerii acasă a vehiculului la 4 săptămâni, care a fost adoptată de Parlamentul European la prima lectură, dar nu se regăsește în abordarea generală a Consiliului de Transport UE.
- **Probabilitatea** acestui scenariu este medie, fiind important ca Guvernul României și viitorii Eurodeputați români să se implice activ în apărarea intereselor transportatorilor rutieri români la nivelul PE și al Consiliului de Transport UE sub Președinția Finlandei.

- **Scenariul 3: amânarea Pachetului Mobilitate 1 pentru 2020**

- **Impact:** adoptarea Pachetului Mobilitate 1 ar putea fi amânată pentru anul următor, în măsura în care Finlanda avansează cu dialogul, dar nu se adoptă o versiune a celor 3 dosare în 2019. Întârzierea ar putea dura peste Președinția Croației (Semestrul 1-2020), până în Semestrul 2 - 2020, când Germania va avea președinția rotativă a Consiliului UE și ar putea finaliza cele 3 dosare fierbinți ale Pachetului Mobilitate 1 cu menținerea unor prevederi extrem de nefavorabile pentru transportatorii rutieri români și estici.
- **Probabilitatea** este mare ca Germania să finalizeze Pachetul Mobilitate 1 în semestrul 2- 2020 cu adoptarea propunerilor restrictive ale Alianței Rutiere de modificare a regulamentelor europene în domeniul transporturilor rutiere.

Uzual, Regulamentele se aplică obligatoriu în 2 ani de la publicare.

Ordinea Președințiilor Consiliului 2019-2020:

România	ianuarie - iunie	2019
Finlanda	iulie - decembrie	2019
Croația	ianuarie - iunie	2020
Germania	iulie - decembrie	2020

A DOUA LECTURĂ

A doua lectură a Parlamentului European

A doua lectură începe în momentul în care poziția Consiliului în prima lectură este transmisă formal Parlamentului. În a doua lectură, cei doi colegislatori trebuie să respecte termene stricte prevăzute în

tratate: fiecare dintre colegislatori are la dispoziție trei luni, cu posibilitatea de a beneficia de o lună suplimentară, perioadă care, pentru Parlamentul European, începe să curgă de la anunțarea în plen a poziției Consiliului în primă lectură. În a doua lectură, Parlamentul poate aproba, respinge sau modifica poziția Consiliului în prima lectură.

Raportorii Comisiei de Transport și Turism a PE - TRAN (în general, aceiași Eurodeputați care au întocmit rapoartele pe marginea celor 3 dosare cheie ale Pachetului Mobilitate 1 pentru prima lectură, dacă acești vor fi realeși și pentru următoarea legislatură) elaborează un proiect de recomandare care trebuie prezentat de comisia competentă (TRAN) în plen, prin care se propune aprobarea, modificarea sau respingerea poziției Consiliului în primă lectură.

Dacă Parlamentul European aprobă sau respinge poziția Consiliului în prima lectură, procedura legislativă se încheie. În cazul în care poziția Consiliului privind Pachetul Mobilitate 1 este respinsă de PE, procedura poate fi relansată doar printr-o nouă propunere a Comisiei.

A doua lectură a Consiliului

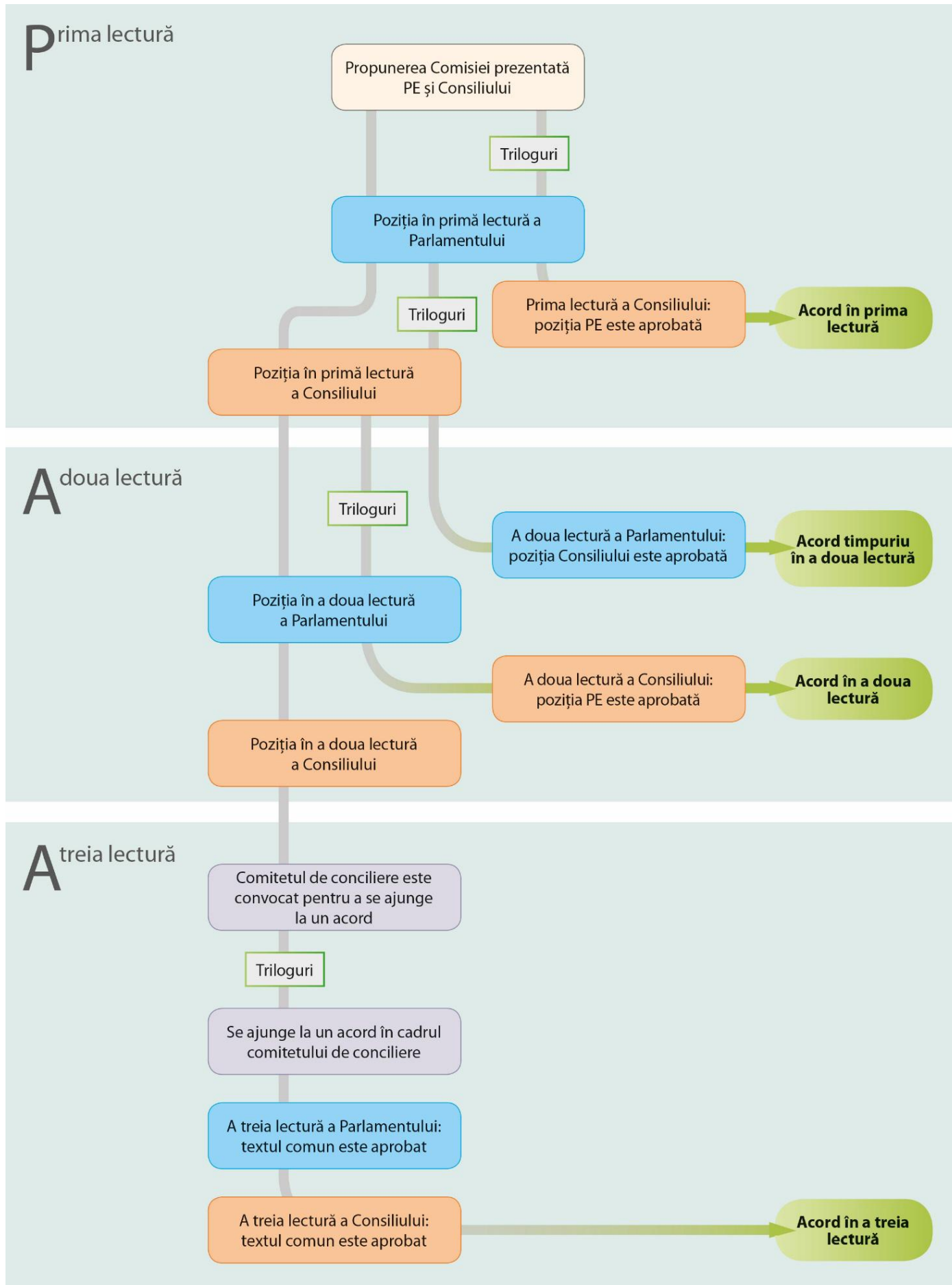
După ce Parlamentul și-a încheiat a doua lectură și a comunicat poziția sa Consiliului, acesta din urmă are la dispoziție alte trei luni (sau patru, dacă s-a solicitat o prelungire) pentru a încheia a doua lectură.

CONCILIAREA ȘI A TREIA LECTURĂ

Concilierea constă în negocieri directe între Parlament și Consiliu, desfășurate în cadrul comitetului de conciliere, pentru a se ajunge la un acord sub forma unui proiect comun.

În cazul în care comitetul de conciliere nu ajunge la un acord sau Parlamentul (hotărând cu majoritate simplă) sau Consiliul (hotărând cu majoritate calificată) nu aprobă „textul comun” în a treia lectură în termen de șase săptămâni (sau opt, dacă s-a convenit asupra unei prelungiri), se consideră că actul nu este adoptat.

Diferitele etape pentru ajungerea la un acord în cadrul procedurii legislative ordinare – extras din Ghid pentru activitatea de colegiferare a Parlamentului European, Noiembrie 2017.



4. IMPLICAREA UNTRR

UNTRR a solicitat ferm Președinției Române a Consiliului UE să nu inițieze procedura de dialog privind Pachetul Mobilitate 1, întrucât ar facilita astfel distrugerea transportului rutier de mărfuri din România.

În același timp, UNTRR a solicitat Eurodeputaților români să conteste măsurile de procedură ale Parlamentului European prin care a fost posibilă aprobarea celor 3 dosare controversate ale Pachetului Mobilitate 1. UNTRR a transmis Președinției Române a Consiliului UE, precum și tuturor Eurodeputaților români, o analiză juridică a măsurilor propuse de Pachetul Mobilitate 1, realizată de compania de avocatură DLA PIPER din Bruxelles, care prezintă argumente cu privire la faptul că amendamentele propuse de Parlament și de Consiliul UE sunt contrare legislației UE în materie. Analiza juridică evidențiază că anumite măsuri propuse de pachetul de mobilitate 1, care au fost introduse în Consiliu UE și în Parlamentul European se abat în mod semnificativ de la propunerea Comisiei Europene și nu au fost evaluate printr-o analiză de impact, fiind evidențiate în special următoarele propuneri:

- 1) întoarcerea acasă a vehiculului în statul membru de stabilire;
- 2) aplicabilitatea diferită a cerințelor de detașare la transportul bilateral și cross-trade;
- 3) limitarea suplimentară a operațiunilor de cabotaj urmată de perioada de răcire (cooling off);
- 4) obligația statelor membre de a încheia acorduri bilaterale cu țări terțe pentru a asigura respectarea măsurilor de detașare de către operatorii din țările terțe.
- 5) interdicția de a efectua perioadele de repaus săptămânal într-un vehicul sau în afara zonelor de parcare sigure și securizate certificate.

De asemenea, UNTRR a semnalat faptul că niciuna din instituțiile europene - Comisia, Consiliul și Parlamentul European nu au luat în considerare constatările Studiului Comisiei Europene privind Spațiile de Parcare pentru Camioane (publicat pe 11 martie 2019), care au identificat lipsa semnificativă de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane în Europa. Considerăm că rezultatele Studiului Comisiei Europene privind Spațiile de Parcare pentru Camioane în UE trebuie analizate la nivelul instituțiilor europene, care trebuie să ia în considerare aceste constatări (ca parte a evaluării impactului) și să modifice dispozițiile relevante ale Pachetului Mobilitate 1, pentru a evita impactul negativ al actualelor măsuri propuse.

UNTRR SOLICITĂ INTRODUCEREA COSTULUI DE REFERINȚĂ ÎN TRANSPORTURILE RUTIERE EUROPENE – SOLUȚIA PENTRU UN PACHET DE MOBILITATE ECHILIBRAT

Plată egală pentru muncă egală în același loc - acest principiu trebuie să se aplice și companiilor din Centrul și Estul UE, nu numai angajaților. Reamintim faptul că în prezent, pentru aceleași servicii de transport rutier internațional operate în Vestul UE, firmele de transport sunt plătite diferit, fiind bine cunoscut faptul că tarifele primite de transportatorii estici sunt sub 1 Euro/km, cu mult mai mici decât cele primite de transportatorii vestici (1,5 Euro/km). Pachetul mobilitate trebuie să asigure condiții egale de competiție pe piața europeană de transport rutier. **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 (similar www.cnr.fr) + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de liberalizarea pieței.**

Considerăm că în lipsa unei abordări echilibrate bazate pe introducerea unui cost de referință în transporturile rutiere din UE, Pachetul mobilitate 1 va conduce la legalizarea discriminării transportatorilor români și est-europeni pe piața de transport europeană. Îndemnăm Președinția Română a Consiliului UE să nu cedeze presiunilor Alianței Statelor Vest-Europene și să nu inițieze procedura de dialog pentru adoptarea măsurilor periculoase ale Pachetului Mobilitate 1.

Ultima ediție a Știrilor UNTRR dedicată Pachetului Mobilitate 1 și decarbonizării transporturilor rutiere, evidențiază incompatibilitatea măsurilor Pachetului Mobilitate 1 cu obiectivele UE de reducere a emisiilor de CO2 din transporturi, arătând că propunerile de restricționare a cabotajului și obligația întoarcerii acasă a vehiculelor vor conduce la o creștere semnificativă a curselor în gol și a emisiilor de CO2. Urmăriți aici [Știrile UNTRR - ediție dedicată decarbonizării transporturilor rutiere și provocărilor Pachetului Mobilitate 1](#)

UNTRR urmărește atent evoluția pachetului mobilitate, solicitând participarea activă a autorităților române în cadrul procesului decizional european și acțiunea lor responsabilă pe durata Președinției române a Consiliului UE, pentru apărarea viitorului transportatorilor români și estici în UE.