

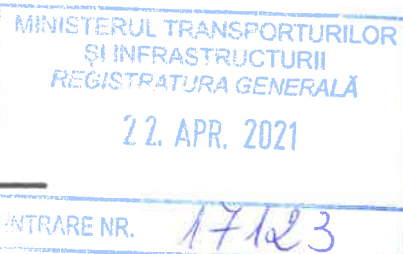
NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

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



RU

Nr. 596 /16.04.2021

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Domnului Cătălin DRULĂ – MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Ref: problematica europeană de actualitate cu impact asupra firmelor românești de transport rutier

Stimate Domnule Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR dorește să vă semnaleze problematica europeană de actualitate în sectorul transporturilor rutiere și principalele provocări pentru firmele românești de transport rutier, pentru corecta dvs. informare. Sperăm că astfel veți putea să abordați aceste probleme în cunoștință de cauză și cu prioritate în cadrul reuniunilor la nivel european la care veți participa în perioada următoare, pentru a sprijini supraviețuirea acestor firme pe piața europeană de transporturi.

Reamintim că industria de transport rutier de mărfuri a fost în ultimii ani principalul contributor la exportul de servicii al României, cu o contribuție de 5,53 miliarde euro în 2020, însă evoluțiile negative recente la nivel european, determinate de adoptarea Pachetului Mobilitate 1 și de criza Covid-19, afectează semnificativ această industrie, amenințând competitivitatea și chiar supraviețuirea multor firme care operează în acest sector economic important.

A. PACHETUL MOBILITATE 1

1. Începând cu data de 21 februarie 2022 camioanele românești care operează în Uniunea Europeană vor fi obligate să se întoarcă în țară la fiecare opt săptămâni, indiferent dacă sunt încărcate sau goale.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii acțiuni urgente împotriva prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care afectează viabilitatea și competitivitatea transportatorilor rutieri români prin:

- prioritizarea acțiunilor României la Curtea de Justiție UE dar și la nivelul Comisiei Europene și al Consiliului de Transport UE pentru anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni. **Atenționăm că această prevedere discriminatorie a Pachetului Mobilitate 1 afectează grav nu numai industria de transport rutier, ci întreaga economie națională. Per total, obligația întoarcerii acasă a camioanelor introdusă prin acest nou pachet legislativ european va determina o scădere a veniturilor României din transportul rutier internațional de marfă cu 4,5 miliarde EUR, corespunzător unui impact net estimat de 3 miliarde EUR asupra economiei României. Aceasta reprezintă o scădere de 1,4% a PIB-ului României!**

- introducerea unui cost de referință UE pentru transportul rutier după modelul Comitetului Național Rutier din Franța (www.cnr.fr). UNTRR propune această soluție pentru a permite transferarea costurilor generate de cerințele legale către clienți. Așa cum în domeniul bancar se utilizează dobânda de referință EURIBOR + marja băncii, similar ar trebui utilizat în transportul



rutier european Costul de referința UE + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de eliminarea obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

Vă informăm că UNTRR alături de Asociațiile profesionale de transport rutier din Bulgaria, Ungaria, Lituania și Polonia au adresat în data de 29 martie 2021 o scrisoare comună Comisarului European pentru Transporturi (anexată) solicitând anularea urgentă a obligației întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni, introdusă prin Regulamentul (UE) 2020/1055, având în vedere impactul negativ asupra transportatorilor estici și asupra mediului, evidențiat de studiul recent al CE privind evaluarea impactului obligației întoarcerii regulate a vehiculului în statul membru de stabilire.

- 2. Începând din data de 20 august 2020 se interzice conducătorilor auto să-și efectueze în cabina camionului repausul săptămânal obligatoriu de 45 de ore sau mai mult.**

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru a se permite efectuarea repausului săptămânal normal de 45 de ore în cabina camioanelor pe perioada pandemiei și până la dezvoltarea infrastructurii necesare de parcări sigure și securizate la nivel european.

Precizăm că actualele reguli europene permit șoferilor profesioniști efectuarea repausului zilnic și a repausului săptămânal redus (24 de ore) în cabina camionului. Totodată, reamintim că până anul trecut, regulile europene nu prevedeau interzicerea repausului săptămânal normal în cabina camionului, iar în perioada 2006-2014 toate Statele Membre au permis șoferilor profesioniști efectuarea repausului săptămânal normal în cabină. Începând din 2014, state vestice precum Franța, Belgia și Germania au introdus în legislația națională prevederi protecționiste prin care au interzis repausul săptămânal normal în cabină. În mod regretabil, în loc să ia măsuri împotriva acestor interpretări ale legislației europene, Comisia Europeană le-a introdus în legislația europeană, sub presiunea Statelor vestice, deși în prezent este o **criză acută de parcări sigure și securizate pentru camioane la nivel european**, fapt evidențiat și de studiul Comisiei Europene (2019) privind Spațiile de Parcare pentru Camioane, disponibil la <https://sstpa.eu-study.eu/results/>. Comunicatul Comisiei Europene privind rezultatele acestui studiu care indică o lipsă acută de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane este disponibil la https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2019-03-11-safe-and-secure-parking-spaces_en.

- 3. Procedurile de control rămân subiective și ne-armonizate în Statele Membre ale Uniunii Europene**

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru stabilirea unor proceduri corecte și armonizate de controlare a respectării regulilor europene în domeniul transporturilor rutiere, care să fie respectată în toate Statele Membre.

UNTRR a semnalat în numeroase rânduri Comisiei Europene și autorităților relevante, practicile abuzive de control ale unor State Membre (Franța și Belgia) de exemplu în ceea ce privește interdicția de a efectua repausul săptămânal normal în cabina autovehiculului. Comisia Europeană a clarificat că (i) autoritățile de control nu trebuie să solicite șoferilor documente din care să rezulte că aceștia nu au efectuat repausul săptămânal în cabina camionului și că (ii) amenzile trebuie aplicate numai dacă șoferii sunt prinși la fața locului încălcând regulile. Cu toate acestea vă semnalăm faptul că transportatorii români sunt în continuare amendați de autoritățile franceze, care solicită în mod abuziv șoferilor astfel de documente precum facturi de hotel, chiar dacă șoferii declară că și-au petrecut repausul săptămânal normal la rude și nu la hotel.

- 4. Începând cu 2 februarie 2022 transportatorii romani trebuie să-și plătească șoferii în conformitate cu reglementările din Statele Membre unde aceștia desfășoară operațiuni de transport.**

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru asigurarea transparenței reglementărilor naționale privind cerințele sociale/remunerația din fiecare Stat Membru, prin publicarea pe platforma CE a informațiilor relevante privind remunerația și regulile naționale ale fiecărui Stat Membru sau a link-urilor la sursele de informare ale fiecărui Stat Membru, disponibile în toate limbile UE.

De mulți ani, UNTRR a solicitat Comisiei Europene să asigure transparența reglementărilor naționale ale fiecărui Stat Membru aplicabile transportatorilor străini, iar acum, aceasta a devenit o urgență având în vedere intrarea în vigoare în februarie 2022 a Directivei 1057/2020 stabilind o lege specială de aplicare a regulilor de detașare conducătorilor auto. Ca să se poată conforma, firmele românești de transport au nevoie de acces la informații clare privind cerințele sociale și nivelul remunerației din fiecare stat membru, iar aceste informații nu sunt accesibile în prezent în mod transparent pentru fiecare Stat Membru. Aceasta generează incertitudine și o povară administrativă suplimentară pentru transportatori cu obținerea acestor informații pentru fiecare țară, calcularea remunerațiilor, precum și riscul unor amenzi ridicate în cazul nerespectării regulilor naționale.

B. CRIZA COVID19

1. Șoferii profesioniști sunt categoria cea mai testată împotriva COVID19, iar testarea acestora creează haos la frontiere și blocaje în lanțurile de aprovizionare UE

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru excluderea șoferilor profesioniști de la testarea Covid19 la frontiere și urgentarea adoptării Pașaportului de vaccinare UE, pentru a permite deplasarea șoferilor profesioniști în UE fără testare.

Pașaportul de vaccinare trebuie prioritizat pentru lucrătorii esențiali, cu precădere, în sistem unitar UE de recunoaștere reciprocă, sau printr-o bază de date comună, pentru a se depăși abordările la nivel național prin care șoferii profesioniști sunt supuși testării COVID19.

Urmare demersurilor UNTRR și deciziei Guvernului României privind prioritizarea vaccinării împotriva COVID-19 a personalului esențial din transporturile rutiere, majoritatea companiilor de transport rutier și a șoferilor profesioniști din România au răspuns favorabil campaniei de vaccinare, iar în acest context, ar fi necesar ca certificatul/pașaportul/dovada de vaccinare bilingvă (română și engleză) și în format digital să fie recunoscută în celelalte State Membre iar șoferii să nu mai fie subiecți unei testări, conducând la blocaje la frontieră precum cazurile recente din Germania și Franța.

Considerăm că un pașaport/certificat/dovadă de vaccinare UE ar trebui să fie valabil în următoarele situații: pentru persoanele vaccinate, pentru persoanele cu un test PCR negativ și pentru persoanele care au imunitate dobândită în urma bolii Covid-19. Totodată, trebuie avut în vedere faptul că unele State Membre utilizează vaccinuri care nu au fost aprobate de Agenția Europeană pentru Medicamente (EMA).

2. "Formularul de Localizare a Pasagerului" cerut de unele State Membre nu este disponibil în toate limbile UE

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru ca Statele Membre să asigure traducerea în toate limbile de circulație UE a "Formularului de Localizare a Pasagerului" solicitat cetățenilor străini care intră pe teritoriul național.

În contextul pandemiei de COVID-19, multe State Membre au introdus un formular on-line pe care toate persoanele, inclusiv conducătorii auto profesioniști, trebuie să îl completeze înainte de a intra în respectivele țări. Având în vedere amenzile aplicabile în cazul necompletării corecte a acestui formular, vă rugăm să realizați demersurile necesare pentru ca toate Statele membre care au introdus această obligație să asigure și traducerea respectivului formular național de localizare a pasagerului în limba română și în toate limbile de circulație UE.

3. Industria transporturilor rutiere din Romania, deja pauperizată de contextul economic general, nu are resursele materiale pentru a se redresa și a continua să contribuie la economia națională.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru alocarea de fonduri europene pentru sprijinirea redresării sectorului transporturilor rutiere după criza COVID-19, respectiv pentru digitalizarea transporturilor rutiere (documente transport eCMR și eTIR) și pentru decarbonizarea transporturilor rutiere având în vedere obiectivele ambițioase ale Pactului Verde UE.

Tranziția verde în domeniul transporturilor rutiere este unul din domeniile prioritare pentru România, cu cea mai mare nevoie de sprijin prin finanțarea UE pentru:

- reînnoirea flotei (camioane, autocare și autobuze) cu vehicule funcționând pe combustibili alternativi prin acordarea de subvenții transportatorilor români de până la 50% din costul vehiculului, similare celor acordate transportatorilor din alte State Membre pentru achiziționarea vehiculelor CNG/LNG. La acest moment, CNG/LNG sunt singura soluție fezabilă importantă pentru companiile românești care operează transporturi rutiere internaționale în UE, având în vedere faptul că pe distanțe lungi, vehiculele electrice nu sunt viabile din punct de vedere economic.
- dezvoltarea unei rețele de stații de alimentare CNG/LNG în România la un nivel similar celorlalte State Membre UE. Majoritatea Statelor Membre UE și-au dezvoltat o rețea de stații de alimentare CNG/LNG, iar în prezent, în Europa sunt 4000 stații CNG - în timp ce în România sunt numai 3 stații CNG. Totodată, în timp ce în Europa sunt 400 stații LNG, România nu deține nicio stație de alimentare LNG, iar la nivel european se discută deja dezvoltarea de stații de alimentare cu hidrogen. Deși hidrogenul este viitoarea soluție pentru transportul rutier de marfă pe distanțe lungi, precizăm că astăzi nu este disponibil niciun camion pe hidrogen la vânzare - sunt proiecte pentru viitor, iar oricum costurile sunt de 3 ori mai mari decât pentru un camion tradițional. În acest context, camioanele pe CNG/LNG sunt un prim pas pe care România îl poate face către tranziția verde în industria transporturilor rutiere, iar sistemele de alimentare cu gaz natural comprimat/lichefiat sunt compatibile pentru conversia ulterioară la hidrogen ("hydrogen ready").

În lipsa unor măsuri clare imediate din partea Guvernului României care să stimuleze achiziția de vehicule comerciale CNG/LNG și dezvoltarea de stații de alimentare CNG/LNG în România, măsuri care vor avea impact pe următorii 7 ani, transportatorii români vor fi discriminați acasă de propriile autorități, iar industria românească de transport rutier va fi penalizată la nivel național și european.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, UNTRR va continua să vă semnaleze problemele cu care se confruntă operatorii romani de transport rutier.

Vă mulțumim și vă asigurăm de cooperarea noastră deplină.

Cu deosebită considerație,

SECRETAR GENERAL,

Radu DINESCU

