

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. 247/03.02.2020

Comisia Europeană
Dnei. Adina Ioana VĂLEAN, Comisar pentru Transporturi

Ref.: Impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra României- principalele probleme și potențialele soluții pentru realizarea unei piețe europene de transport rutier echitabile

Stimată Doamnă Comisar,

În numele industriei românești de transport rutier, am onoarea de a vă prezenta îngrijorările UNTRR privind *impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra României - principalele probleme și potențialele soluții pentru realizarea unei piețe europene de transport rutier echitabile*.



Despre UNTRR

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizație profesională și patronală din industria de transport rutier din România și ni s-a încredințat misiunea de a fi principalul reprezentant al transportatorilor în dialogul cu autoritățile și părțile interesate. Timp de 30 de ani, UNTRR este vocea industriei de transport rutier românesc, care promovează și apără interesele transportatorilor rutieri pe plan intern și internațional, înregistrând de la înființare, în 1990, până în prezent peste 16.000 membri - operatori care efectuează transporturi interne și internaționale de marfă și persoane.

Piața de transport din România

România este a 8-a piață de transport rutier a mărfurilor din UE și a 15-a economie a UE.

În prezent, sunt aproape 310.000 de șoferi licențiați și aproximativ 200.000 de vehicule pentru transport rutier licențiate în România pentru transport rutier contra cost și pe cont propriu :

- 165.000 de vehicule de transport mărfuri mai mari de 3,5 t, operate de 38.000 de companii
- 30.000 de vehicule de transport pasageri cu peste 1+8 locuri operate de 4.000 de companii
- 800.000 de vehicule de transport mărfuri sub 3,5 t și pentru transportul de pasageri sub 1+8 locuri

Peste 150.000 de șoferi români sunt angajați la companii din Europa de Vest, ceea ce duce la un deficit de 45.000 de șoferi profesioniști pentru companiile românești. Locația geografică a României îi obligă pe operatorii de transport să facă 2.600 km suplimentari (dus-întors) la fiecare 8 săptămâni, pentru a respecta noile condiții din Pachetul Mobilitate 1. Mai mult, România nu se află în spațiul Schengen, iar timpul petrecut pentru a trece frontiera cu Ungaria este foarte lung.



Pachetul Mobilitate 1 – principalele probleme și impactul asupra României

Publicat de Comisia Europeană (CE) în 2017, Pachetul Mobilitate 1 urmărește să asigure *modernizarea fundamentală a mobilității și transporturilor europene*. Deși recunoaștem necesitatea modernizării și aplicării armonizate a normelor în domeniul transportului rutier din Uniunea Europeană (UE), am dori să semnalăm faptul că actualul acord privind Pachetul Mobilitate 1, finalizat de Președinția finlandeză în timpul negocierilor din trialogul cu Parlamentul European (PE) și Comisia Europeană (CE) la 11 decembrie 2019, contrazice *obiectivul urmărit de CE în 2017 – "de a ajuta sectorul să rămână competitiv într-o tranziție socială corectă către energie curată și digitalizare"*.

În pofida acestui obiectiv nobil, textele convenite în prezent, așa cum au fost modificate, nu au fost supuse unei evaluări adecvate privind impactul. De fapt, impactul modificărilor aduse propunerilor inițiale formulate de Comisie nu au fost deloc evaluate. Drept urmare, operatorii de transport, în special cei cu sediul în România și în alte țări periferice, vor suporta consecințe dramatice. Aceste consecințe nu vor afecta doar țările periferice, ci și piața europeană de transport rutier și economia în ansamblu.

Este cunoscut faptul că practica UE permite o anumită flexibilitate (minoră) în implementarea acquis-ului comunitar. Cu toate acestea, măsurile convenite din cadrul Pachetului Mobilitate 1 au în vedere schimbări majore ale legislației europene în domeniul transportului rutier, care depășesc orice nivel acceptabil de protecționism. Aceste modificări au fost inițiate de Alianța Rutieră a statelor membre din Vestul UE, mai precis de Franța, Germania, Belgia, Finlanda și Danemarca (pentru mai multe informații, consultați: <http://www.stopneoprotectionism.eu/>).

Pachetul Mobilitate 1 conține trei dosare fierbinți pentru operatorii de transport rutier români și estici:

1. Propunerea CE de revizuire a regulamentelor privind accesul la profesie și la piața de transport rutier în UE (Regulamentul 1071/2009 și Regulamentul 1072/2009):
 - **Întoarcerea obligatorie a camioanelor la fiecare 8 săptămâni:** această măsură a fost propusă de PE și nu a fost acoperită de evaluarea de impact a Comisiei. Mai mult, măsura limitează libera circulație a serviciilor și a forței de muncă, care sunt drepturi fundamentale ale UE. Întoarcerea obligatorie acasă ar duce la o medie de 6 zile pierdute la fiecare 8 săptămâni, ceea ce se traduce în pierderi financiare de 10-14%.

O altă consecință majoră a acestei modificări propuse, cu impact semnificativ asupra mediului, ar fi asupra vehiculelor care circulă cu încărcături suboptimale (sau chiar goale), ceea ce duce la creșterea emisiilor până la 418.000 de tone de CO₂ (vă rugăm să consultați anexa privind impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra României);

- **Restricționarea cabotajului și a accesului la piață:** această măsură este în contradicție cu politica comună de transport a UE și este în contradicție directă cu obiectivele UE de decarbonizare și de eficientizare a rețelei de transport.

2. Propunerea CE de revizuire a Regulamentului (CE) No. 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 privind tahografele:

- **Întoarcerea obligatorie a șoferilor la fiecare 3 sau 4 săptămâni:** impactul regulamentului modificat este semnificativ diferit între statele membre de bază și cele periferice ; acest lucru a fost recunoscut și în evaluarea impactului. Cea mai mare parte a activității economice este concentrată în țările de bază, dar majoritatea companiilor de transport care operează transport internațional și cross trade sunt situate în țările periferice, ceea ce face ca acești operatori să se confrunte cu sarcini suplimentare dacă ar trebui să programeze trasee de întoarcere pentru șoferii lor la fiecare trei (sau patru) săptămâni. Mai mult, o astfel de măsură ar putea fi considerată ca o obligație impusă șoferilor de a-și petrece perioada de odihnă într-o locație desemnată, poate împotriva voinței acestora.
- **Interdicția de a efectua perioadei de repaus săptămânal normale în cabină:** un astfel de amendament continuă să fie important pe ordinea de zi, în pofida studiului recent al Comisiei Europene care recunoaște o lipsă gravă a locurilor de parcare sigure pentru camioane pe drumurile din 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:

- Normele de detașare nu ar trebui aplicate lucrătorilor din transportul rutier, deoarece acest lucru va crește sarcina administrativă pentru aceștia. Companiile ar trebui să calculeze și să plătească diferite salarii naționale pentru un șofer pe lună, în pofida faptului că Comisia Europeană a lansat proceduri de infringement împotriva legilor privind salariile minime introduse în ultimii ani de anumite state membre din Vestul Europei – cum ar fi Loi Macron în Franța și MiLoG în Germania (detalii aici: https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2101_en.htm).

România este cea mai afectată țară de Pachetul Mobilitate 1:

- Operatorii de transport români sunt obligați să parcurgă 1.300 km în plus pentru a se conforma noilor reguli, în timp ce polonezii, slovacii și ungurii ar trebui să parcurgă jumătate din distanță sau chiar mai puțin. Revenirea la țara de origine la fiecare 8 săptămâni ar însemna 1.000 de camioane în plus zilnic pe drumurile europene și la frontiere, fără nicio justificare economică. Aceasta ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO2/zi sau 418.000 tone/an;
- pe termen mediu și lung România ar putea pierde aproximativ 200.000 de șoferi profesioniști, inclusiv familiile lor. Măsurile din Pachetul Mobilitate 1 vor contribui la depopularea României prin creșterea migrației lucrătorilor români calificați, inclusiv șoferi profesioniști, în vestul UE. UNTRR avertizează că impactul adoptării Pachetului Mobilitate 1 în forma actuală depășește zona de transport rutier și ar oficializa segregarea Vest-Est în transportul rutier, cu consecințe economice majore pe termen

mediu și lung. Migrația companiilor și a personalului calificat din țările din Estul UE către țările din Vestul UE, din cauza costurilor de operare mai mari în Est nu este cea mai mică dintre aceste consecințe. În timp ce Pachetul Mobilitate 1 propune în teorie condiții egale pentru toți jucătorii de pe piață, în realitate impactul acestor reguli va fi diferit. Operatorii de transport din Estul UE precum și cei de la periferia UE vor fi cei mai afectați, întrucât propunerile din Pachetul Mobilitate 1 duc la imposibilitatea de a efectua transport rutier internațional în Europa de Vest de către companiile din Europa de Est. Estimările industriei arată că în următorii 5 ani, mai mult de 20% din companiile de transport de top din Estul UE (capitalul local și filialele multinaționale) vor migra în vest, cu șoferii și familiile lor și vor furniza servicii în alte țări decât România, unde au fost instruiți și au dobândit experiență;

- Transportatorii români efectuează operațiuni de transport cu marje foarte scăzute pentru a rămâne competitivi pe piața europeană de transport rutier. Pentru a compensa pierderile cauzate de Pachetul Mobilitate 1, industria estimează o creștere a prețurilor cu 10-14%, în timp ce piața românească de transport rutier va scădea cu 15-20% cu efecte imediate asupra economiei, inclusiv asupra balanței comerciale externe. De asemenea, mulți operatori români de transport rutier pot dispărea de pe piață;
- Peste 60.000 de șoferi vor trebui să se întoarcă acasă la fiecare 3 sau 4 săptămâni, fapt ce va necesita creșterea capacității de transport și conform estimărilor ar însemna până la 400 de noi zboruri cu avionul sau 1200 de autocare sau o alternativă între aceste 2 moduri de transport în vederea transportării între 2000 - 3000 șoferi zilnic.

Posibile soluții pentru un Pachet Mobilitate 1 echitabil

1. Evaluarea impactului economic și de mediu al obligației de întoarcere acasă a camionului la fiecare 8 săptămâni.

Prevederea propusă referitoare la obligația de întoarcere acasă a camionului fără o reală evaluare a impactului ar putea constitui o încălcare a articolului 91 (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene „TFUE” (conform analizelor DLA PIPER din anexă).

Ca urmare a costurilor semnificative care rezultă din această cerință, operatorii de transport din România și din statele membre periferice ar putea fi izolate din lanțurile valorice internaționale, fapt ce va afecta negativ forța de muncă și nivelul de trai al unui număr mare de persoane din aceste state membre, direct sau indirect, în funcție de industria de transport rutier. Acest impact negativ preconizat nu a fost luat în considerare de către membrii Parlamentului European atunci când au propus și susținut amendamentul privind obligația de întoarcere acasă a camionului; nu s-a făcut nicio evaluare de impact a acestui amendament.

Obligația de întoarcere acasă a camionului la fiecare 8 săptămâni trebuie evaluată, de asemenea, în perspectiva unui trafic rutier nejustificat de aglomerat pe drumurile UE cu o creștere dramatică a emisiilor de CO₂ în UE, contrar Pactului Ecologic European prezentat de CE în decembrie 2019, care include un transport inteligent prin reducerea emisiilor de carbon.

2. Creșterea numărului de șoferi pentru a preveni „deficitul” să devină o criză „acută”.

Întrucât numărul existent de șoferi va fi și mai puțin disponibil pe piață, măsura de obligativitate a acestora de a se întoarce acasă la fiecare 3 sau 4 săptămâni ar trebui să fie însoțită de un nou pachet de măsuri pentru atragerea de șoferi noi în industria transporturilor rutiere din UE:

- Reconversia profesională pentru a utiliza resursele interne ale UE și pentru a reduce șomajul – sunt peste 15 milioane de șomeri în UE;
- Reducerea vârstei pentru șoferii profesioniști de la 21 la 18 ani, încurajând angajarea tinerilor și femeilor printr-o armonizare a legislației UE în vederea eliberării permisului de conducere și a unei pregătiri profesionale, însoțită de o instruire adecvată în domeniul siguranței rutiere;
- Autorizarea rezidenților non-UE să susțină examenul CPC în limbi internaționale precum engleza.

3. Introducerea costului european de referință pentru transportul rutier

UNTRR propune Comisiei Europene introducerea unui cost european de referință pentru transportul rutier pentru a garanta un Pachet de mobilitate echilibrat și echitabil, atât pentru transportatorii din est cât și pentru cei din vest. De la publicarea Pachetului Mobilitate 1 în 2017, UNTRR a solicitat instituțiilor UE să introducă un mecanism european, similar costului de transport calculat de CNR în Franța (www.cnr.fr) pentru a garanta condiții de concurență egale. În plus, Banca Mondială recomandă un mecanism similar în țările în care finanțează proiecte de transport rutier.

UNTRR reiterează solicitarea pentru o analiză din partea Comisiei Europene pentru a investiga diferențele semnificative de până la 50% între tarifele pentru aceleași servicii în același loc - furnizate de companii occidentale și estice. Pentru a ilustra necesitatea unei astfel de analize: în prezent, pentru aceeași operațiune de transport în vestul UE, atât operatorii din Est, cât și cei din Vest au costuri similare, cu excepția costului forței de muncă (cu 20% mai ieftin pentru estici) și al capitalului (de 5-10 ori mai ieftin pentru vestici). Pentru o industrie cu marja medie sub 5% și cu planuri de afaceri de minim 3-5 ani, având active cu o perioadă de amortizare de 6-8 ani, ar trebui să fie asigurată corelația cu perioada de implementare a noii legislații introduse de Pachetul Mobilitate 1.

Mulțumindu-vă pentru oportunitatea de a împărtăși cu dumneavoastră preocupările referitoare la acest sector important al economiilor românești și europene, ne exprimăm încrederea în sprijinul dumneavoastră de a asigura un Pachet de Mobilitate echitabil.

Vă rugăm să primiți, Doamnă Comisar, stimată doamnă Vălean, expresia deosebitei noastre considerații.

Cu stimă,

Constantin Isac

Președinte