

Bruxelles, 17 mai 2017

**Document comun al asociațiilor rutiere și de logistică  
DTL (Danemarca), NLA(Nordic), NLF (Norvegia), SA (Suedia),  
TLN (Olanda), FEBETRA(Belgia), FNTR (Franța), SKAL (Finlanda), FTA (Marea Britanie)**

**În numele celor circa 45 000 companii și circa 350 000 camioane pe care acestea le operează zilnic în UE, dorim să prezentăm următoarele puncte pentru discuțiile care urmează.**

Asociațiile consideră că, având în vedere provocările enorme cu care se confruntă sectorul european de transport rutier astăzi, trebuie prioritizate următoarele obiective ca parte a Pachetului Mobilitate:

1. Să se creeze o competiție loială și solidă între operatori în cadrul UE
2. Să se implementeze mai bine actuala legislație, în locul creării unei noi legislații
3. Să nu se crească poverile administrative ca o consecință a noilor legi și reglementări
4. Să se creeze un mediu mai bun de muncă, sănătate și siguranță pentru șoferii de camion, șoferii independenți și operatori, pentru a crește atractivitatea sectorului.

Pentru atingerea acestor obiective, avem nevoie de:

- Reguli și interpretări ale legislației europene care să fie clare, uniforme și fără ambiguitate
- Implementarea acestora să fie eficace, proporționată, uniformă, cooperativă și armonizată
- Un mediu de muncă mai bun cu o infrastructură bună și de înaltă calitate pentru șoferi, parcări securizate cu servicii sanitare decente, terminale, stații de încărcare.

**Avem nevoie de controale eficace și eficiente**

Scopul politicii europene de controlare a implementării regulilor trebuie să fie acela de a asigura siguranța rutieră și competiția loială între toate companiile de transport rutier. Pentru a îl realiza, avem nevoie de resursele necesare pentru controale în Statele membre și de utilizarea eficientă și eficace a acestor resurse, inclusiv de utilizarea noilor tehnologii.

**Definirea bunei reputații trebuie să fie orientată spre garantarea competiției loiale între operatori**

Este o disparitate prea mare în aplicarea definiției bunei reputații la nivel național. Retragera bunei reputații trebuie să fie proporționată și este nevoie de condiții egale între operatorii europeni. În timp ce o mai mare armonizare va asigura că toți operatorii sunt tratați într-un mod corect și egal, autoritățile competente din fiecare Stat membru trebuie să rămână libere să facă evaluări de proporționalitate în deciziile lor asupra bunei reputații.

Orice intervenție UE trebuie să fie echilibrată și trebuie să considere legislația divergentă a Statelor membre pentru a evita situații precum:

- Gravitatea diferită a contravențiilor comise acasă în comparație cu cele comise în străinătate și impactul pe care aceasta îl are asupra potențialei retrageri a licenței de operare
- Proceduri diferite conducând la o astfel de retragere și legate de o potențială restituire.

**Avem nevoie să se asigure că este respectată înființarea efectivă a firmelor pentru a lupta împotriva firmelor căsuță poștală**

Situația actuală are un impact asupra competiției loiale între companii, asupra costurilor de respectare a legii și costurilor administrative. Aceasta creează un mare risc de "forum shopping", când companiile aleg să se înființeze în țările cu cele mai puțin restrictive criterii sau costurile cele mai mici, însă oferindu-și serviciile în alte State Membre cu criterii și costuri diferite.

Dacă îți poți înființa o firmă numai cu o cutie poștală, care este ilegală, care mai este rațiunea tuturor cerințelor din legislația UE privind înființarea operatorilor de transport rutier? Trebuie să ne concentrăm asupra definiției "centrelor de operare" sau a "bioului de transport", ca fiind locația din care se desfășoară operațiunile de transport, spre deosebire de sediul companiei, deoarece acestea nu trebuie să fie în aceleași locații. Solicitând o legătură între Centrul de operare și flota companiei, și

cu conducătorii auto prin intermediul legilor stabilite în domeniul angajării forței de muncă, va deveni evident repede pentru autorități care sunt companiile reale și care sunt cele care au nevoie de investigații suplimentare. Trebuie să solicităm documentele prezente sau accesibile la sediu (ținând cont de progresul tehnologic), dovezile unei activități de transport corecte și substanțiale, persoane angajate și care lucrează la sediu, dovada înregistrării la autoritățile naționale pentru taxe, TVA, probleme sociale, camioane înregistrate la unitatea înființată, o relație rezonabilă între numărul de personal și numărul camioanelor din incintă, facilitățile pentru personal, procedura clară pentru sănătatea și siguranța la locul de muncă etc.

### **Cabotaj: menținerea restricțiilor actuale – adăugarea de noi definiții – crearea de claritate**

Legiuitorii ar trebui să revină la principiul inițial de orientare în orice revizuire a regulamentului și să continue să permită operațiuni legitime de cabotaj, care permit utilizarea mai eficientă a flotei și evitarea rutelor goale. Abuzuri ale acestui principiu, cum ar fi cabotajul sistematic și continuu, atunci când acesta conduce la evitarea stabilirii în statul membru gazdă, trebuie să fie prevenite. Susținem legislația actuală și dorim să menținem sistemul existent de 7 zile și 3 operațiuni - cu excepția FNTR care susține 1 operațiune / 3 zile - dar considerăm că ar trebui să clarifice de către Comisie această definiție pentru ca aceasta să devină mai aplicabilă în întreaga UE. Avem nevoie de o definiție îmbunătățită a unei operațiuni de cabotaj, de investigarea unei perioade de carantină sau de așteptare după perioada de șapte zile, de reguli și de controale care să asigure că nu poți efectua un cabotaj continuu, permanent fără a fi stabilit sau supus regulilor țării gazdă, precum aplicarea condițiilor sociale ale țării gazdă de la momentul intrării, definirea încărcăturii, definirea momentului în care începe cabotajul, definirea modului de calculare a numărului de curse în cazul în care există mai multe locuri de încărcare sau descărcare, clarificarea definiției cursei de continuare în cazul în care vehiculul decuplează remorca și tractorul. O mare parte din acest lucru se poate realiza prin utilizarea inteligentă a tehnologiei actuale, cum ar fi tahograful digital, sistemele GPS etc.

### **Transportul intracomunitar (crosstrade) - transport multinațional fără nici un transport către sau dinspre țara de origine**

În timp ce libera circulație trebuie respectată, piața internă a UE pentru transportul rutier poate funcționa în mod corect și egal doar dacă toți se conformează acelorași reguli, reglementări și controale. Dacă un vehicul din țara A efectuează, în principal, operațiuni între B și C și niciodată acasă în țara A, vehiculul / operatorul ar trebui să stabilească în B sau C. Dacă un așa numit șofer nomad nu este niciodată acasă, el/ea trebuie să fie legat(ă) de principala țară gazdă, mai degrabă decât de țara de origine, ca lucrător detașat sau care se încadrează în regulile ROMA 1.

### **Transportul combinat**

De asemenea, normele din Directiva 92/106 privind transportul combinat trebuie modificate pentru a le alinia la Regulamentul 1072/09, eliminând cel puțin scutirea de la regulile de cabotaj pentru piciorul rutier al unei operațiuni de transport combinat.

### **Problema privind unde se află responsabilitatea**

Reglementarea obligațiilor și responsabilităților companiei, managerului de transport, conducătorului auto, expeditorului sau transportatorului de mărfuri diferă de la o țară la alta. Încurajăm studierea în continuare a problemei la nivel european pentru a asigura o concurență loială între statele membre și între legăturile din lanțul de transport, ținând cont de faptul că transportatorul rutier are responsabilitatea de a refuza orice operațiune de transport care ar reprezenta în mod evident că normele sunt încălcate pentru ca aceasta să fie realizată, după cum se precizează și în regulile CMR.

### **Concurența loială fără birocrație**

Diferențele în nivelurile salariale, sistemele de asigurări sociale etc. creează posibilitatea de a profita de diferențele de salarii în scopuri comerciale. Atunci când acest lucru se face permanent, continuu,

fără legături puternice cu țara de origine, se generează situații în care companiile nu își asumă serios responsabilitatea socială și se creează o concurență neloială.

În timp ce normele sociale ar trebui să garanteze că toți operatorii pot concura în condiții egale de concurență, acestea ar trebui să fie proporționale și să nu ducă la cerințe administrative inutile și disproporționate. Nu se specifică astăzi modul de aplicare a normelor privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier. Avem nevoie de reguli clare, care să fie corecte, specifice fiecărui sector și să nu creeze povări inutile operatorilor. Membrii noștri se mândresc că rămân conformi în toate teritoriile în care operează și sunt de acord cu necesitatea de a se asigura că șoferii sunt plătiți cu un salariu echitabil pentru munca pe care o desfășoară. Cu toate acestea, ne confruntăm astăzi cu un mozaic în creștere de reglementări naționale privind salariile minime în UE, fiecare cu propriile niveluri salariale și sisteme de raportare însoțite de sarcini administrative, uneori cu necesitatea unei notificări în avans a curselor și a furnizării de documente de salarizare confidențiale către terți. Diferența dintre întreprinderile care respectă regulamentele și cele care nu respectă aceste norme este în creștere, în detrimentul întreprinderilor care respectă normele.

Un lucru care ar putea fi de ajutor ar fi dacă Comisia ar putea pune în aplicare un sistem central, armonizat, pentru a face aceste declarații și înregistrări, prevenind punerea în aplicare a diferitelor sisteme naționale care vor perturba grav piața unică a serviciilor de transport - cel puțin până la rezolvarea problemei la nivel politic, prin intermediul inițiativelor rutiere. În cele din urmă, avem nevoie de un set de norme clare și corecte la nivelul UE, specifice sectorului, care să nu creeze o povară inutilă operatorilor.

**Bruxelles 17 mai 2017**

**Declarație în numele DTL (DK), SÅ (SE), NLF (N), FNTR (F), FEBETRA (B), TLN (NL), SKAL (FIN)**

**Creșterea utilizării și a circulației transfrontaliere a vehiculelor sub 3,5 tone**

Utilizarea vehiculelor sub 3,5 tone pentru transportul rutier de marfă comercială crește din mai multe motive. Există indicii clare că acest lucru conduce, de asemenea, la creșterea circulației transfrontaliere a acestor vehicule.

Credem că aceste evoluții necesită inițiative. Este necesară o aplicare mai eficientă și mai sistematică a normelor existente aplicabile vehiculelor sub 3,5 tone pentru a se asigura că aceste vehicule operează într-un mediu sigur. Dificultățile legate de starea tehnică și de supraîncărcarea vehiculelor care nu depășesc 3,5 t pot fi deja soluționate prin aplicarea legilor existente (2014/45/UE și, respectiv, 96/53/CE).

Solicităm aplicarea regulilor relevante privind accesul la piață și este necesar, de asemenea, și accesul la profesie și pentru vehiculele sub 3,5 tone. Faptul că unele state membre aplică deja aceste reguli nu reprezintă o problemă, ci trebuie să depunem eforturi pentru o soluție a UE care să garanteze că toate vehiculele din transportul internațional și cu acces la cabotaj sunt acoperite de aceleași reguli. Normele relevante ar trebui să acopere atât regulile privind accesul la profesie, cât și accesul la piață. Extinderea cerinței privind licențierea vehiculelor sub 3,5 t poate avea efecte pozitive asupra eliminării falsului lucrător independent și poate crea un grup mai stabil de companii care operează cu aceste vehicule. Cu toate acestea, transportul în cont propriu nu ar trebui inclus.