

**Scrisoare deschisă către negociatorul-șef al UE,
Michel Barnier, negociatorul-șef al Regatului Unit,
David Frost și Prim-ministrul Boris Johnson**
Semnată de



Un acord UE-UK este încă posibil și rămâne indispensabil

În fiecare an, peste 2,3 milioane de camioane efectuează transporturi către și dinspre UE și Regatul Unit (UK). Aceste vehicule reprezintă forța vitală a economiilor noastre interconectate, susținând toate sectoarele și industriile prin transportul de materii prime, piese de schimb, alimente pentru supermarketuri și produse finite către utilizatorii și consumatorii finali. Prin urmare, transportul rutier facilitează comerțul a cărui contribuție depășește cu mult amprenta sa economică și profesională directă deja considerabilă.

Încheierea perioadei de tranziție fără un acord între UE și UK nu este o opțiune pentru industria noastră. Considerăm că prin încheierea unui compromis ferm pentru transportul rutier ca parte a unui astfel de acord este atât realizabilă, cât și indispensabilă.

Este în interesul tuturor părților să permită vehiculelor grele de marfă să se deplaseze către și dinspre UE și UK și să tranziteze teritoriile respective într-un mod viabil din punct de vedere economic, fără a recurge la reintroducerea autorizațiilor de transport și a sistemelor de cote (autorizații CEMT) care nu au fost niciodată destinate să acopere volumele de comerț la fel de mari ca cele care au loc în prezent între UE și UK.

Credem cu tărie că viitorul constă într-o soluție reciprocă între UE și UK bazată pe recunoașterea reciprocă a standardelor, competențelor și certificatelor pentru a asigura garanții adecvate în ceea ce privește concurența loială, performanța de mediu, siguranța rutieră și condițiile de lucru pentru șoferi. Operatorii de transport rutier de marfă de pe ambele maluri ale Canalului Mânecii se angajează să funcționeze la standarde înalte în aceste zone.

În caz contrar, s-ar confrunța cu o alegere descurajantă între o combinație de aranjamente naționale fragmentate și o lume în care numărul insuficient de operațiuni de transport rutier pe rutele UE-UK va fi gestionată de o politică oficială (cota de autorizații). Oricare dintre opțiuni ar fi în detrimentul tuturor.

Timpul este esențial. Solicităm negociatorilor să se concentreze asupra obiectivelor lor comune - păstrarea conectivității rutiere prin acorduri echilibrate și reciproce - și să folosească timpul de negociere rămas pentru a obține un rezultat care este sensibil din punct de vedere economic și care permite industriei transportului rutier să își joace rolul de a facilita comerțul esențial în toate sectoarele economiei.

Semnatarii scrisorii deschise

1. AEBTRI, Bulgaria
2. AFTRI, Franța
3. AISÖ, Austria
4. AMÖ, Germania
5. ANTRAM, Portugalia
6. ASTIC, Spania
7. BGL, Germania
8. CESMAD BOHEMIA, Republica Cehă
9. CESMAD SLOVAKIA, Slovacia
10. CETM, Spania
11. CLC, Luxemburg
12. DTL, Danemarca
13. ECG, Belgia
14. ERAA, Estonia
15. EVOFENEDEX, Țările de Jos
16. FEBETRA, Belgia
17. FIAP, Italia
18. FinMobility, Finlanda
19. FNTR, Franța
20. ITD, Danemarca
21. IRHA, Irlanda
22. IRU, Elveția
23. LINAVAL, Lituania
24. Logistics UK, Regatul Unit
25. MKFE, Ungaria
26. NLF, Norvegia
27. OFAE, Grecia
28. RHA, Regatul Unit
29. SVERIGES AKERIFÖRETAG, Suedia
30. TLN, Transport and Logistics, Țările de Jos
31. UICCIAA, Italia
32. UNTRR, România
33. ZMPD, Polonia