COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană

1. INTRODUCERE

În conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri[1]:

„Până la sfârșitul anului 2013, Comisia redactează un raport privind situația pieței comunitare a transporturilor rutiere. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor, și a evoluției condițiilor de angajare ale profesiei, precum și o evaluare care stabilește dacă armonizarea normelor din domeniile privind, printre altele, asigurarea respectării reglementărilor în vigoare, tarifele de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și legislația în materie de siguranță și în materie socială, a progresat într-o asemenea măsură, încât s-ar putea prevedea o deschidere mai mare a piețelor naționale ale transportului rutier, inclusiv a cabotajului."

Prezentul raport răspunde acestei cerințe. Raportul reunește dovezi din mai multe studii[2] și utilizează statistici privind transportul rutier de mărfuri colectate de Eurostat[3], precum și informații privind punerea în aplicare a normelor sociale[4] în transportul rutier de mărfuri colectate din statele membre. Acesta se bazează, de asemenea, pe raportul Grupului la nivel înalt pentru dezvoltarea pieței UE a transportului rutier de mărfuri din 19 iunie 2012[5]. De asemenea, raportul ia în considerare rezultatele consultării extensive cu părțile interesate care a avut loc înainte și după elaborarea raportului grupului la nivel înalt. În sfârșit, acesta urmează identificării de către Comisie a necesității unei revizuiri a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 în cadrul exercițiului REFIT[6].

---

1 Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, JO L 300, 14.11.2009, p. 72-87.

2 În special, „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" [Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană] (AECOM 2013); „Development and Implementation of Road Cabotage" [Dezvoltarea și punerea în aplicare a cabotajului rutier] (Parlamentul European 2013); „Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012" [Tarife și taxe în transportul rutier de mărfuri. Analiză succintă și tabele de date 1998-2012] (OCDE 2013); „Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers" [Condițiile sociale și de muncă ale transportatorilor rutieri de mărfuri] (Parlamentul European 2013).

3 Din motive de disponibilitate a datelor, prezentul raport prezintă evoluțiile de pe piața UE a transportului rutier de mărfuri doar până în anul 2012. Prin urmare, acesta se referă la întreg teritoriul UE-27.

4 Și anume, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto profesioniști; Directiva 2006/22/CE privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a normelor respective; Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier.

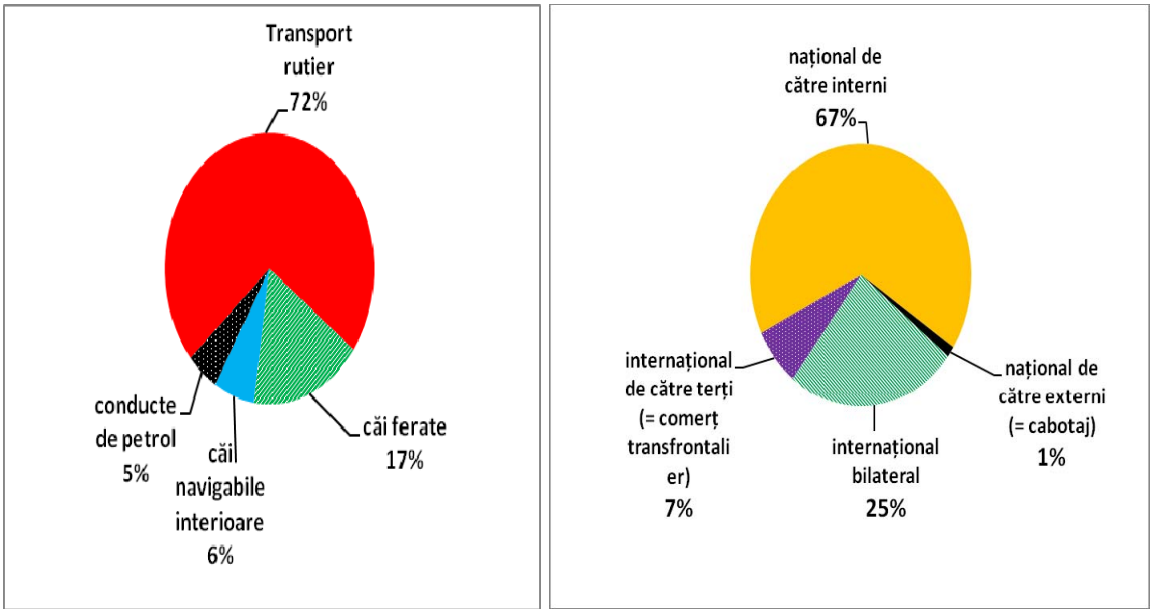
5 „Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market", prezidat de prof. Bayliss, iunie 2012.

6 Reglementare adecvată și funcțională (REFIT): Rezultate și etapele ulterioare, COM(2013) 685 final.

2. DEZVOLTAREA PIEȚEI TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI

2.1. Activitatea de transport rutier de mărfuri

Transportul rutier de mărfuri este principalul mod de transport terestru în UE, reprezentând peste 70 % din întreaga activitate de transport intern, astfel cum se indică în figura 1. Cota deținută de transportul rutier în ansamblul transportului terestru de mărfuri a rămas destul de stabilă în decursul ultimului deceniu.



Figurile 1 și 2: Distribuția pe mijloace de transport a transportului terestru de mărfuri în UE-27 în 2012 (stânga); Transportul rutier de mărfuri în UE-27 în 2012 după tipul de transport (dreapta). Sursă: Eurostat, DG MOVE.

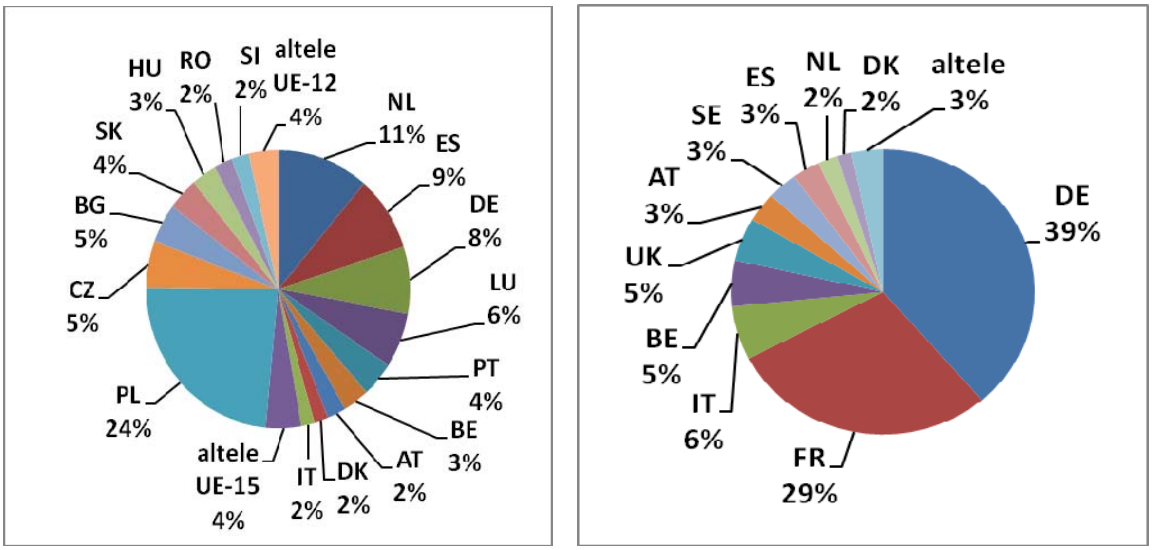
În 2012, transportul rutier în UE-27 a generat aproape 1 700 de miliarde tone-kilometru, cu aproximativ 4 % mai puțin decât în 2004 și cu aproape 13 % mai puțin decât în anul de vârf 2007.

Operațiunile de transport național efectuate de vehicule înmatriculate pe plan intern reprezintă aproximativ două treimi din totalul activităților de transport. Operațiunile de transport național efectuate de vehicule înmatriculate într-un alt stat membru (cabotaj) reprezintă doar puțin peste 1 % din întreaga activitate de transport. Ponderea operațiunilor de transport internațional a crescut în ultimul deceniu, de la 30 % din totalul activităților de transport de mărfuri în 2004 la 33 % în 2012. Acesta este un indicator al pieței unice din ce în ce mai integrate a UE. Patru cincimi din totalul activităților de transport internațional sunt efectuate de vehicule care sunt înmatriculate fie în statul membru de încărcare, fie în statul membru de descărcare. O cincime este derulată de vehicule care sunt înmatriculate într-o țară terță (și anume, comerț transfrontalier), în creștere de la aproximativ o optime în 2004. Cota deținută de comerțul transfrontalier în totalul activităților de transport rutier de mărfuri a crescut de la 4 % la 7 % în perioada 2004-2012 (a se vedea, de asemenea, figura 2 de mai sus).

Crescând cu peste 80 % în perioada 2004-2012, comerțul transfrontalier reprezintă segmentul cu creșterea cea mai rapidă de pe piața transportului rutier de mărfuri. Acesta beneficiază de

pe urma liberalizării totale a activităților de transport internațional pe teritoriul UE. Au crescut, de asemenea, activitățile de cabotaj (cu aproximativ 50 %), însă acestea se află în continuare la un nivel relativ scăzut. Cabotajul este definit în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 ca fiind „transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă". Acesta este restricționat la trei operațiuni de cabotaj în cele șapte zile care urmează unui transport internațional. Creșterea semnificativă a activităților de cabotaj se datorează parțial ridicării în 2009 și 2012 a restricțiilor provizorii speciale impuse transportatorilor din majoritatea statelor care au aderat la UE în 2004 și, respectiv, în 2007.

Astfel cum se arată în figurile 3 și 4, în termeni absoluți, transportatorii din UE-15[7] derulează în continuare majoritatea operațiunilor de cabotaj (51 %), în special în statele membre din vecinătatea statului membru de înmatriculare a vehiculului. Cele mai importante piețe de cabotaj sunt localizate central, fiind piețe de transport extinse (Germania, Franța). În șapte dintre primele zece state membre gazdă pentru cabotaj, majoritatea operațiunilor de cabotaj sunt efectuate de vehicule înmatriculate într-o țară din UE-15. Transportatorii din UE-12 sunt obligați să desfășoare un număr relativ mai mare de activități de transport în afara piețelor lor interne deoarece piețele lor naționale de transport rutier de mărfuri sunt destul de mici. Numai în Franța activitatea de transport național rutier de mărfuri depășește activitatea tuturor celor 12 state membre care au aderat la UE în 2004 și 2007, considerate împreună.



Figurile 3 și 4: Operațiunile de cabotaj în UE în 2012 în funcție de proveniența vehiculului (stânga) și în funcție de țara gazdă (dreapta). Sursă: Eurostat, DG MOVE.

Aproximativ 15 % din întreaga activitate de transport rutier de mărfuri din 2012 a reprezentat transport pe cont propriu, restul de 85 % fiind transport efectuat contra cost în numele unui terț. Activitățile de transport efectuate contra cost în numele unui terț sunt cele derulate de sectorul transportului de mărfuri din UE astfel cum este definit în statisticile de întreprindere, în timp ce transportul pe cont propriu este derulat de alte sectoare economice în scopuri

[7] „UE-15 se referă la statele membre ale UE înainte de 1 mai 2004; statele membre care au aderat la UE în 2004 și 2007 sunt incluse în UE-12".

proprii. Operațiunile pe cont propriu sunt mai importante în transportul național decât în cel internațional.

De regulă, operațiunile pe cont propriu nu sunt accesibile operatorilor activi în operațiuni de cabotaj sau comerț transfrontalier. Numai operațiunile efectuate contra cost în numele unui terț sunt relevante în acest context. Prin urmare, rata de penetrare a operațiunilor de cabotaj are în vedere doar segmentul de piață destinat transportului efectuat contra cost în numele unui terț. Datele Eurostat sugerează că vehiculele străine au reprezentat în medie 2,5 % din piața totală de transport național contra cost în numele unui terț în UE-27 în 2012, în timp ce vehiculele interne au efectuat restul de 97,5 %.

Deși s-a sugerat că datele Eurostat subestimează nivelurile reale ale operațiunilor de cabotaj, rapoartele statelor membre privind aplicarea nu indică niveluri ridicate de cabotaj nedetectat (a se vedea secțiunea 4.2). De asemenea, statisticile Eurostat reprezintă cele mai cuprinzătoare și comparabile date disponibile, întrucât acestea sunt rezultatul unei colectări oficiale de date, efectuată de birourile naționale de statistică și raportate ulterior către Eurostat în conformitate cu standardele convenite.

2.2. Structura întreprinderii și ocuparea forței de muncă

Piața transportului rutier de mărfuri în UE cuprinde aproximativ 600 000 de întreprinderi predominant mici, cu o dimensiune medie de patru angajați pe întreprindere. Numărul acestora a fost stabil în ultimii ani, 80 % din întreprinderi numărând mai puțin de 10 angajați, în timp ce 99 % dintre întreprinderi au mai puțin de 50 de angajați. Sectorul transportului rutier de mărfuri a numărat aproximativ trei milioane de angajați în 2011. Ar trebui notat faptul că cifrele acoperă doar întreprinderile și persoanele active în transportul rutier de mărfuri efectuat contra cost, în numele unui terț, cele care efectuează transport pe cont propriu nefiind incluse. O tendință pe termen lung arată că expeditorii și integratorii de marfă (și anume, o persoană sau întreprindere care organizează transporturi pentru țări terțe) joacă un rol din ce în ce mai important în organizarea acestor mișcări.

În timpul recesiunii economice, marjele de profit s-au diminuat atât în sectorul logistic cât și în cel al transportului rutier de mărfuri. Operațiuni mai puțin profitabile au fost subcontractate într-o măsură din ce în ce mai mare întreprinderilor mici, majorând numărul de legături în cadrul lanțului logistic[8]. Numeroase întreprinderi de transport sunt considerate vulnerabile din punctul de vedere al poziției lor financiare (aproape o treime din întreprinderile franceze de transport rutier de mărfuri, potrivit Banque de France[9]).

Cu toate acestea, obstacolele relativ reduse la intrare în ceea ce privește înființarea unei întreprinderi de transport înseamnă că întreprinderile care ies de pe piață reintră în mod regulat sau sunt înlocuite de altele noi. În pofida contextului economic nefavorabil, numărul de licențe comunitare emise în Spania, de exemplu, a crescut în perioada 2010-2012 (de la aproape 26 000 la sfârșitul anului 2010 la peste 27 000 la sfârșitul anului 2012). Acest lucru

[8] „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" [Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană], AECOM, 2013.

[9] „Panorama économique et financier du transport routier en France", Banque de France, 2012.

indică reziliența sectorului, care pare să se adapteze rapid la modificări și la evoluțiile economice.

Unele părți interesate[10] au susținut că concurența creată de transportatorii din statele membre cu o bază de cost mai scăzută, care își desfășoară activitatea pe piețele naționale prin cabotaj, a condus la pierderi de locuri de muncă. Afirmația nu este sprijinită de datele disponibile privind ocuparea forței de muncă în sector. Ocuparea forței de muncă în sectorul transportului rutier de mărfuri a crescut din 2005 până în 2011, cu câteva scăderi înregistrate în perioada 2009-2010. Deși sunt necesare cercetări suplimentare cu privire la amploarea pierderii de locuri de muncă la nivelul statelor membre, o primă concluzie ar indica faptul că reducerile sunt legate de criza economică, în combinație cu vârsta medie ridicată a conducătorilor auto. În 2011, cifrele privind ocuparea forței de muncă în sectorul transportului rutier de mărfuri în UE-27 au atins din nou nivelurile de dinaintea crizei. Prin urmare, nu există dovezi obiective care să indice faptul că operațiunile de cabotaj, reprezentând un procent foarte mic din transportul intern, au avut un impact semnificativ asupra locurilor de muncă ale conducătorilor auto de camioane.

2.3. Evoluții în ceea ce privește productivitatea

2.3.1. Productivitatea muncii

Astfel cum se arată în tabelul 1, productivitatea muncii în sectorul transportului pe uscat este mai mică decât media la nivelul economiei totale și cea mai scăzută în rândul tuturor modurilor de transport. De asemenea, acesta este singurul mod de transport în care productivitatea muncii este în scădere. Vor fi necesare mai multe informații detaliate cu privire la nivelurile de productivitate în sectorul transportului rutier de mărfuri. Sunt necesare, de asemenea, cercetări suplimentare pentru a determina impactul concurenței asupra nivelurilor productivității muncii în transportul rutier de mărfuri. Studiile efectuate în diferite sectoare arată că, în economia extinsă, productivitatea muncii este mai mare în segmentele deschise concurenței internaționale (în cazul de față, transportul internațional) decât în cele care sunt în mare măsură închise concurenței internaționale (în cazul de față, transportul național). Nivelurile productivității pot fi cu până la 15 % mai mici în sectoarele care nu sunt deschise concurenței internaționale[11]. Prin urmare, se poate aștepta ca deschiderea piețelor naționale de transport rutier de mărfuri către concurența internațională să aducă câștiguri similare în ceea ce privește productivitatea.

Majoritatea statelor membre au înregistrat o scădere a productivității în urma crizei economice. Acest lucru este în concordanță cu evoluțiile economiei UE în perioada respectivă. În cazul unei crize economice, rezultatele economice scad mai rapid decât ocuparea forței de muncă, conducând la o scădere a productivității. Pe ansamblu, economia UE a înregistrat o foarte ușoară creștere de 0,6 % a productivității în perioada 2008-2011[12]. Diferențe accentuate continuă să existe în ceea ce privește nivelurile productivității muncii în

---

10 De exemplu, ETF (Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi), DTL (Asociația daneză pentru transport și logistică) și FNTR (Federația națională franceză pentru transport rutier).

11 „Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?”, Produktivitets Komissionen, 2013.

12 „Employment and Social Developments in Europe 2012” [Ocuparea forței de muncă și evoluții sociale în Europa 2012], Comisia Europeană.

rândul statelor membre, rezultat al diferențelor între nivelurile prețurilor în statele membre respective.

		Transport pe uscat	Transport pe apă	Transport aerian	Depozitare, activități de sprijin	Sectorul transporturilor	Economia totală
Productivitatea muncii, 2010	**EUR pe persoană angajată**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Creșterea medie anuală a productivității muncii, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabelul 1: Productivitatea muncii în sectorul transporturilor și în economie în ansamblu. Sursă: Eurostat - Conturi naționale și statisticile structurale de întreprindere.

2.3.2. Productivitatea vehiculelor

Datorită dezechilibrelor în fluxurile de transport și practicile logistice, un anumit nivel de transporturi fără încărcătură constituie o parte inevitabilă a transportului rutier de marfă. Având în vedere efectele nedorite ale transporturilor fără încărcătură asupra consumului de combustibil, emisiilor de CO_2 și costurilor, acestea ar trebui reduse cât mai mult posibil. Nivelurile transporturilor fără încărcătură au scăzut moderat în ultimii ani ca urmare a unei ușoare creșteri a eficienței în ceea ce privește organizarea activităților de transport. Cu toate acestea, în 2012, aproape un sfert (23,2 %) din numărul total de vehicule pe kilometru de vehicule grele pentru transportul de mărfuri din UE a implicat un vehicul fără încărcătură[13]. Deși nu există dovezi statistice fiabile referitoare la nivelul de încărcare al altor vehicule, este de așteptat ca vehiculele încărcate parțial să fie, de asemenea, frecvente.

Nivelurile transporturilor fără încărcătură rămân ridicate în cadrul activităților de transport național. Rata de transporturi fără încărcătură pentru transportatorii interni care efectuează transport național este puțin peste 25 %. Cu toate acestea, în cazul camioanelor străine care efectuează parcursuri naționale într-un stat membru altul decât cel în care sunt înmatriculate, rata respectivă se apropie de 50 %. Vehiculele specializate (precum mărfurile refrigerate transportate în camioane frigorifice, lichide transportate în cisterne sau deșeuri transportate cu vehicule de colectare a deșeurilor) sunt deseori parțial încărcate sau goale, datorită dificultății de a identifica parcursuri dus-întors pentru transporturi specializate. Cu toate acestea, parcursurile în cadrul operațiunilor de cabotaj implică, de regulă, mărfuri generale transportate cu remorci cu prelată sau containere. Prin urmare, nivelul ridicat al transporturilor

[13] Această secțiune folosește date colectate de Eurostat; cu toate acestea, măsurătorile referitoare la coeficienții de încărcare a vehiculelor rutiere pot varia în funcție de tipul de încărcătură transportată. Coeficienții de încărcare sunt limitați, de asemenea, de factori externi precum masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor. A se vedea, de asemenea: „Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren", Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

fără încărcătură nu se datorează cel mai probabil dificultății de a găsi încărcături pentru întoarcere, care sunt mai ușor disponibile în transportul general. Prin urmare, operatorii de transport par limitați de restricțiile aplicabile operațiunilor de cabotaj și incapabili să-și organizeze operațiunile de transport în mod eficient.

O analiză a nivelurilor transporturilor fără încărcătură pe diferite segmente de piață arată că segmentele care sunt expuse concurenței, și anume, transportul internațional (comerțul transfrontalier și transportul internațional bilateral de mărfuri), prezintă niveluri mult mai mici de transporturi fără încărcătură[14] decât segmentele de piață care sunt în continuare supuse unor restricții operaționale, astfel cum se arată în figura 5.

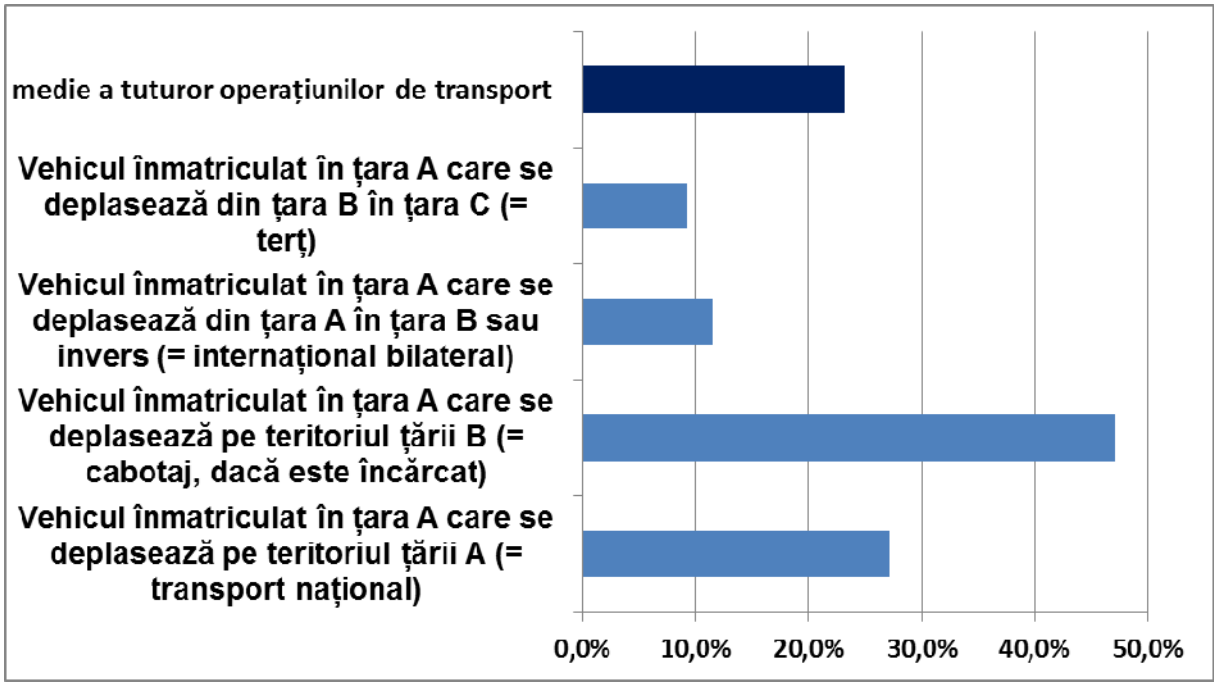


Figura 5: Procentul de vehicule-kilometru fără încărcătură din numărul total de vehicule-kilometru în funcție de tipul de transport în 2012. Pe baza datelor din 21 dintre cele 27 de state ale UE în 2012 (nu există date disponibile pentru BE, IT, CY, MT, RO și UK). Sursă: Eurostat, DG MOVE.

Impactul pozitiv al deschiderii pieței asupra nivelurilor de încărcare este demonstrat, de asemenea, de efectul înlăturării restricțiilor de acces impuse transportatorilor din statele membre care au aderat la UE în 2004 și 2007. Atunci când restricțiile referitoare la operațiunile de cabotaj impuse acestora au fost ridicate în 2009 și 2012, procentul acestora de vehicule-kilometru fără încărcătură în cadrul operațiunilor de cabotaj a scăzut semnificativ (a se vedea figura 6 de mai jos). Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 nu pare să fi avut un impact pozitiv asupra nivelurilor globale de transporturi fără încărcătură în situații de cabotaj. Înainte de adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, erau în vigoare dispoziții mai permisive în mai multe state membre[15]. După intrarea în vigoare a dispozițiilor

[14] „Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage", Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

[15] Italia a permis transportatorilor să efectueze operațiuni de cabotaj pe teritoriul său pe o perioadă maximă de 15 zile pe lună, incluzând maximum cinci zile consecutive pe operațiune. Regatul Unit a

privind cabotajul din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 în mai 2010, nivelul global al transporturilor fără încărcătură pe teritoriul unor țări străine a scăzut într-o măsură considerabil mai mică decât înainte și rămâne aproape de două ori mai mare decât nivelul pentru vehiculele interne implicate în transportul național. Deși alte evoluții, precum criza economică, trebuie luate în considerare, acest lucru ar putea sugera că restricțiile actuale impuse operațiunilor de cabotaj limitează transportatorii în ceea ce privește continuarea creșterii eficienței acestora. Prin urmare, se poate preconiza în mod rezonabil că o deschidere suplimentară a pieței ar reduce nivelurile transporturilor fără încărcătură în transportul intern. Cu toate acestea, potențialul de reducere a nivelurilor transporturilor fără încărcătură ar trebui să fie evaluat ținând cont de riscul unei cereri induse a transportului rutier, care ar putea crește dacă creșterea ofertei transportului rutier declanșează o scădere semnificativă a prețurilor la transporturile rutiere[16]. În astfel de cazuri, sectorul transporturilor din statele membre cu niveluri de costuri mai ridicate ar putea fi mai serios afectate, inclusiv printr-un eventual transfer modal. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că o scădere a prețurilor transporturilor rutiere ar fi benefică utilizatorilor de servicii de transport și consumatorilor[17].

Alți factori ar putea contribui la reducrea emisiilor globale de CO_2 și la îmbunătățirea consumului de carburant al vehiculelor, inclusiv dezvoltarea de metodologii de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de CO_2, cum ar fi cea prezentată de Comisie în viitoarea sa Comunicare privind o strategie de reducere a consumului de carburant și a emisiilor de CO_2 la vehiculele grele.

---

adoptat o interpretare a cabotajului ca fiind o activitate „temporară”, conform căreia un transportator trebuie să poată dovedi că vehiculul său a părăsit teritoriul Regatului Unit cel puțin o dată pe lună. În 1998, Grecia a stabilit un termen pentru activitățile de cabotaj de două luni pe an, care a fost înlocuit în 2000 printr-o circulară care a eliminat orice termen pentru cabotaj și care s-a bazat în schimb pe o definiție a cabotajului ca fiind o activitate care nu este permanentă, frecventă, regulată sau continuă. Pe lângă anumite condiții, vehiculele trebuiau să părăsească teritoriul Greciei cel puțin o dată pe lună. Încercarea Franței din 2002 de a restricționa activitățile de cabotaj la o săptămână pentru fiecare operațiune a fost refuzată de către Comisie ca fiind disproporționată.

16 Factsheet No 4/1, ASSIST - *Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe* (Evaluarea impacturilor sociale și economice a politicii din trecut și viitor pentru un transport durabil în Europa).

17 *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, 2013.

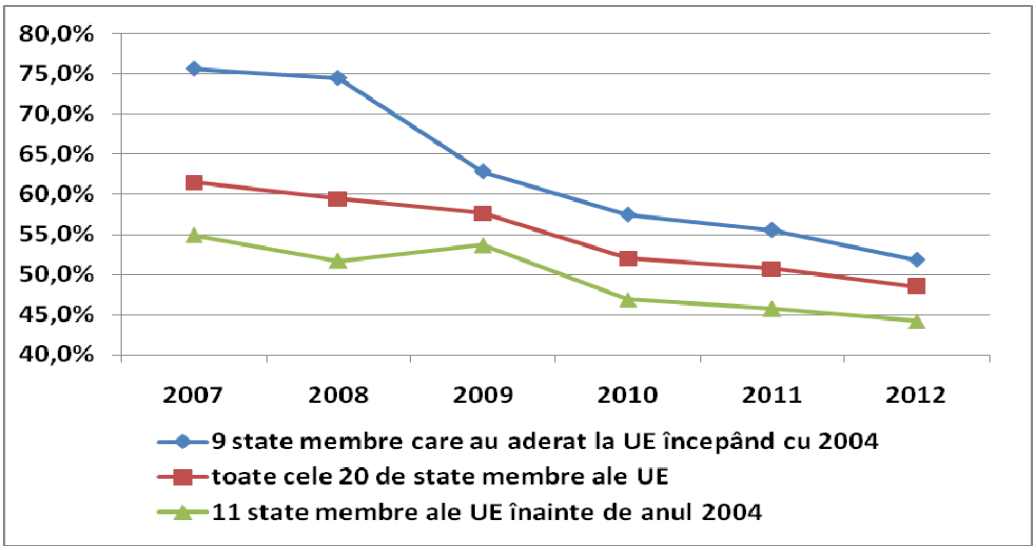


Figura 6: Evoluția procentului de vehicule-kilometru fără încărcătură în parcursuri pe teritoriul unor țări străine în perioada 2007-2012 în funcție de grupul de state membre în care a fost înmatriculat vehiculul. Pe baza datelor din 20 dintre cele 27 state membre ale UE în 2012 (nu există date disponibile pentru BE, IT, CY, LU, MT, RO și UK). Sursă: Eurostat, DG MOVE.

3. EVOLUȚIA STRUCTURILOR DE COST ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI

3.1. Factori de cost: prezentare generală

Nivelurile costurilor constituie unul dintre principalii factori care determină competitivitatea în sectorul transportului rutier de mărfuri. Printre alți factori se numără specializarea și calitatea serviciilor. În timp ce unele dintre costuri sunt strâns legate de statul membru de stabilire (în special, costurile pentru înmatricularea și întreținerea vehiculului, regimul de impozitare a întreprinderilor, costuri de capital), altele sunt variabile și depind de statul membru de activitate (taxe de utilizare a drumurilor sau taxe pentru combustibili). Datorită existenței subvențiilor în funcție de distanța parcursă și legislației naționale care, în unele cazuri, poate conduce la alinierea salariilor la standardele minime din statul membru de activitate[18], costurile forței de muncă ar putea fi, de asemenea, într-o anumită măsură, incluse în această categorie. Alături de combustibil, forța de muncă reprezintă unul dintre cei doi factori de cost principali în sectorul transportului rutier de mărfuri. Pentru a determina influența unei posibile deschideri suplimentare a pieței asupra structurii sectorului transportului rutier de mărfuri, este util să se compare structura costurilor din industrie pe teritoriul UE. Armonizarea structurilor și a nivelurilor costurilor nu este un obiectiv al politicilor UE și nici nu intră în competența UE. Cu toate acestea, s-a afirmat că deschiderea pieței ar putea avea rezultate nedorite în cazul în care presiunea concurențială conduce la nerespectarea normelor sociale, cum ar fi duratele de conducere și perioadele de repaus, care,

[18] Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii, JO L 18, 21.1.1997, p. 1-6; Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I), JO L 177, 4.7.2008, p. 6-16.

la rândul lor, ar reprezenta un risc pentru siguranța rutieră. O astfel de evoluție ar fi contrară obiectivelor politicii UE în domeniul transporturilor.

Structurile de cost devin din ce în ce mai asemănătoare în întreg sectorul transportului rutier de mărfuri. Importanța relativă a celor doi factori principali de cost (costurile forței de muncă și ale combustibililor) au atins, în prezent, niveluri comparabile pe teritoriul UE. În timp ce în 2004 costurile forței de muncă reprezentau între 10 % și 30 % din costurile totale în statele membre care au aderat la UE în același an, acestea au crescut de atunci, reprezentând în prezent între 20 % și 40 % din costuri în statele membre respective. În termeni absoluți, costurile forței de muncă în statele membre care au aderat la UE în 2004 și 2007 rămân mai mici decât în statele membre din UE-15, însă decalajul se reduce constant. Variațiile costurilor legate de combustibili se situează între 24 % și 38 % din costurile totale.

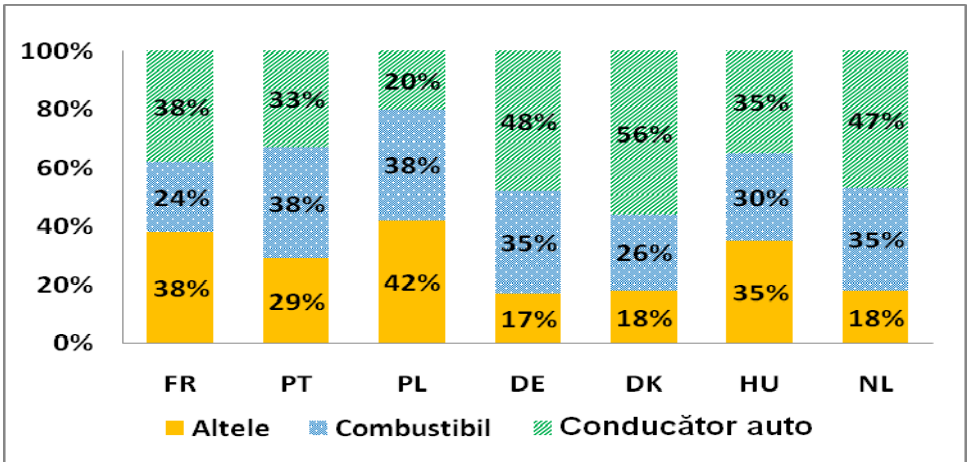


Figura 7: Defalcarea costurilor transportatorilor din statele membre selectate. Sursă: „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" [Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană], AECOM 2013.

De asemenea, armonizarea a continuat în alte domenii care țin de competența UE cu influență asupra costurilor de funcționare ale întreprinderilor din transportul rutier de mărfuri, cum ar fi tarifarea rutieră. Evoluțiile respective sunt descrise în detaliu în secțiunea 6 din prezentul document.

3.2. Evoluții ale costurilor forței de muncă

Remunerarea în sectorul transportului rutier de mărfuri este împărțită, de regulă, în diferite componente de cost. Salariile lunare sunt fixate în raport cu salariile minime sau acordurile colective[19]. Nivelurile medii ale salariilor variază în funcție de tipul de transport (național sau internațional) efectuat, ratele pentru transportul internațional fiind mai mari decât cele pentru transportul național. Pe lângă aceste variații, alte forme de remunerație se adaugă, în mod obișnuit, la stabilirea nivelului salariilor, cea mai frecventă fiind diurnele (per *diem*) și

[19] În iulie 2013, 21 dintre cele 28 de state membre ale UE (cu excepția Danemarcei, Germaniei, Italiei, Ciprului, Austriei, Finlandei și Suediei) aveau legislație națională de stabilire a salariului minim prin statut sau acord intersectorial național. În statele membre care nu au stabilit un salariu minim, sunt în vigoare acorduri colective, deși astfel de acorduri colective se aplică doar anumitor întreprinderi (precum cele care sunt membre ale Camerei de Comerț) și pot diferi în cadrul aceluiași stat membru de la o regiune la alta.

bonusurile în funcție de distanța parcursă[20]. Ca urmare a importanței costurilor forței de muncă în structurile costurilor de funcționare ale transportatorilor, diferențele în nivelurile salariilor pot avea un impact asupra practicilor comerciale din sector. Întreprinderile își pot transfera activitățile în state membre cu costuri mai mici ale forței de muncă. Dacă este efectuată în conformitate cu cerințele privind stabilirea prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, practica schimbării statului poate contribui la fluxuri de investiții transfrontaliere și poate consolida integrarea pieței UE a transporturilor. Cu toate acestea, unele cazuri de schimbare a statului (precum cele în care activitatea este efectuată exclusiv într-un stat membru altul decât cel de înregistrare) pot reprezenta indiciul unei evitări deliberate a impozitelor și a contribuțiilor aferente forței de muncă.

Deși situația pieței individuale trebuie evaluată mai detaliat, există indicii conform cărora diferențele în ceea ce privește salariile se reduc la un nivel la care riscul de comportament ilegal este diminuat[21]. Cu toate acestea, eforturile de consolidare a aplicării legii trebuie continuate. Deși există încă discrepanțe, nivelurile absolute ale costurilor forței de muncă cresc mai rapid în statele membre care au aderat la UE în 2004 și 2007. Ținând cont de toate elementele remunerației, salariile conducătorilor auto români din transportul internațional par să atingă niveluri similare cu cele ale transportatorilor spanioli (4-5 EUR/oră)[22]. Evoluțiile sunt conforme cu convergența nivelurilor medii ale salariilor în UE, astfel cum se arată în figura 8. Prin urmare, diferențele în ceea ce privește nivelurile salariilor în sectorul transportului rutier de mărfuri sunt comparabile cu diferențele la nivelul salariilor medii pe teritoriul Europei și în economie. Graficul de mai jos indică o creștere relativă a salariilor lucrătorilor din UE-12, comparativ cu cele ale lucrătorilor din UE-15.

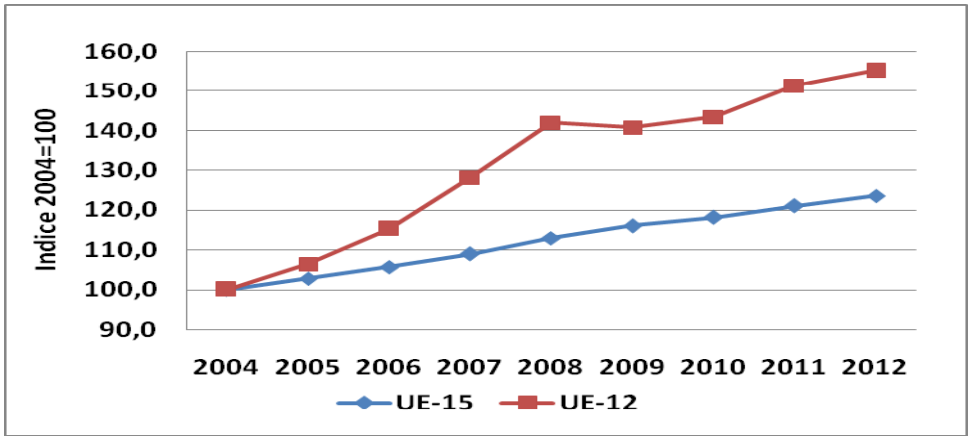


Figura 8: Evoluția indicelui costului forței de muncă al economiei de întreprindere în statele membre din UE-15 și UE-12 în 2004. Sursă: Eurostat, DG MOVE.

Astfel cum se arată mai sus, diferențele în ceea ce privește nivelurile salariilor în sectorul transportului rutier de mărfuri rămân similare diferențelor medii la nivelul salariilor între

20 Conform Regulamentului (CE) nr. 561/2006, subvențiile în funcție de distanța parcursă sunt ilegale dacă sunt de natură să pună în pericol siguranța rutieră.

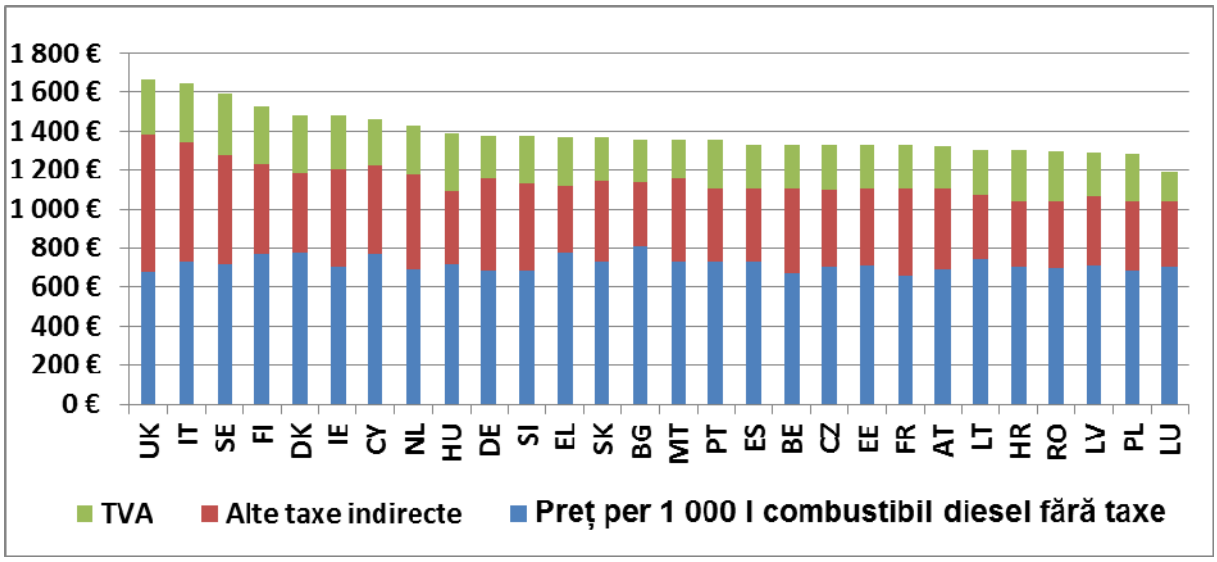
21 „Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv", Deutsche Verkehrszeitung, 28 ianuarie 2014.

22 „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" [Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană], AECOM 2013.

statele membre în întreaga economie. Cu toate acestea, ar trebui notat că astfel de diferențe pot avea un impact mai ridicat asupra concurenței în sectorul în cauză datorită naturii mobile a activităților de transport rutier de mărfuri. Contrar altor sectoare, serviciile de transport pot fi furnizate în alte state membre pe bază temporară, păstrând parțial condițiile salariale din statul membru de reședință. Cu toate acestea, există o legislație a UE care, în unele cazuri, poate spori protecția lucrătorilor care nu sunt rezidenți și care furnizează servicii pe bază temporară în alte state membre. Directiva 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor[23] se aplică conducătorilor auto dacă aceștia se încadrează în domeniul de aplicare a directivei. Regulamentul (CE) nr. 593/2008 privind obligațiile contractuale[24] prevede criteriile generale pentru determinarea legii aplicabile obligațiilor contractuale. În anumite cazuri, legea care s-ar aplica în mod normal contractului în cauză poate fi lăsată deoparte pentru a fi înlocuită de normele obligatorii în sensul dreptului internațional privat care se aplică în locul în care este desfășurată de regulă activitatea (articolul 8).

3.3. Evoluții ale nivelurilor costurilor combustibililor

Costurile combustibililor în întreaga UE au urmat evoluțiile prețurilor petrolului pe piețele internaționale și nu variază considerabil. Acest fapt este generat parțial de armonizarea graduală care are loc în ceea ce privește impozitarea produselor energetice și a electricității în Uniunea Europeană, care este reglementată de dispozițiile Directivei 2003/96/CE a Consiliului („Directiva privind impozitarea energiei”)[25]. Structura accizelor la combustibili este armonizată: printre altele, directiva stabilește nivelurile minime de impozitare a produselor energetice utilizate drept carburant. Cu toate acestea, statele membre au libertatea de a stabili propriile rate de impozitare naționale astfel cum consideră de cuviință. Ratele de impozitare naționale diferă de la un stat membru la altul. Cele mai mici costuri ale combustibililor sunt în Luxemburg, iar cele mai mari, în Regatul Unit.



23 Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestărilor de servicii, JO L 18, 21.1.1997, p. 1.

24 Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I), JO L 177, 4.7.2008, p. 6.

25 Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

Figura 9: Costul tipic al combustibililor diesel la 1 000 litri în funcție de statul membru (ianuarie 2014). Sursă: „Market Observatory Oil Bulletin", 2014, Comisia Europeană, DG Energie.

3.4. Alți factori de cost

Pe lângă cei doi factori de cost principali, întreprinderile de transport rutier de mărfuri suportă alte taxe precum:

– taxe unice legate de stabilirea întreprinderii (inclusiv achiziționarea și înmatricularea vehiculelor);

– taxe periodice pentru deținerea sau punerea în circulație a vehiculelor;

– taxe care derivă din utilizarea vehiculelor (impozit pe venit, taxe rutiere în funcție de intervalul de timp sau de distanța parcursă).

Nivelul relativ al taxelor respective poate avea un impact asupra comportamentului comercial. Diferențele semnificative dintre nivelurile taxelor ar putea încuraja cazurile de schimbare ilegală a statului, ceea ce, la rândul său, dezavantajează întreprinderile care respectă legea. Deși nivelurile de taxare și impozitare diferă în continuare, există indicii conform cărora valoarea taxelor plătite pe vehicul atinge niveluri similare pe teritoriul UE.

Diferențe continuă să existe în ceea ce privește nivelurile costurilor percepute pentru stabilire, pentru înmatricularea vehiculului și pentru taxele de circulație. Taxele de stabilire variază de la o taxă unică de aproximativ 40 EUR în Republica Cehă la peste 1 000 EUR în Bulgaria[26]. De asemenea, taxele pe vehicule (fie de înmatriculare sau pentru deținerea acestuia) variază în rândul statelor membre. Variația în ceea ce privește nivelurile taxelor nu urmează clasificarea UE-12/UE-15 care poate fi observată în cazul costurilor forței de muncă. Taxele anuale pe vehicule, de exemplu, astfel cum sunt prezentate în figura 10 de mai jos, variază în intervalul 1-10. Printre cele 10 cele mai costisitoare state membre în ceea ce privește taxele anuale pe vehicule, trei sunt din UE-12 (Republica Cehă, Ungaria și Bulgaria).

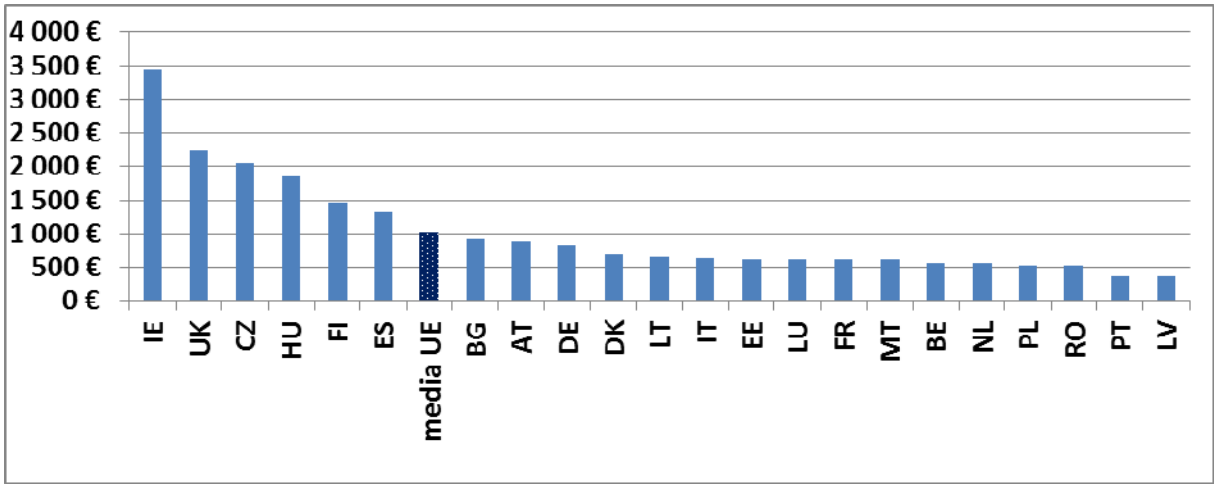


Figura 10: Taxa anuală pe vehicule (EUR) pentru o combinație standard tractor semiremorcă (2012), Sursă: ACEA Tax Guide 2012.

[26] „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" [Colectarea și analiza datelor privind structura sectorului transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană], AECOM 2013.

Fără a efectua o analiză detaliată a nivelurilor diferențelor pentru fiecare componentă de cost, este interesant de observat că, în pofida diferențelor, nivelul mediu al taxelor și impozitelor aplicate pe rutele interne nu pare să varieze în mod considerabil în rândul statelor membre. Conform calculelor OCDE, astfel cum se arată în figura 10, valoarea netă a taxelor plătite pe vehicul-kilometru este în medie de 0,18 EUR, cu o variație relativ scăzută în rândul statelor membre. Cele mai ridicate taxe din UE sunt percepute în Germania (0,34 EUR/vehicul-kilometru), iar cele mai mici, în Bulgaria, Luxemburg, Letonia, Lituania și România (0,11 EUR/vehicul-kilometru).

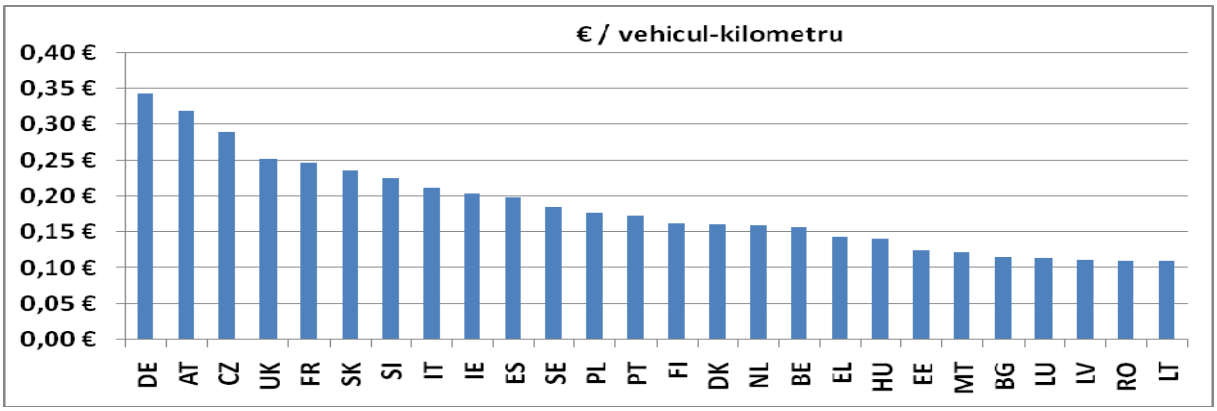


Figura 11: Valoarea netă a taxelor plătite pe vehicul-kilometru (Domestic Haul, 2012). Sursă: „Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012", [Tarife și taxe în transportul rutier de mărfuri. Analiză succintă și tabele de date 1998-2012] OCDE 2013.

Aceasta se poate datora parțial aplicării sporite de către statele membre a taxelor pentru utilizarea drumurilor bazate pe teritoriu (viniete sau taxe rutiere). De la adoptarea și revizuirea ulterioară a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă[27], un număr din ce în ce mai mare de state membre au pus în aplicare sisteme de percepere a taxelor pentru utilizarea drumurilor. Într-un context de realizare a convergenței structurilor de cost, transportatorii din UE vor fi din ce în ce mai nevoiți să-și îmbunătățească eficiența și calitatea serviciilor. Îmbunătățirea va fi în avantajul clienților din industria transportului rutier de marfă, în special expeditori de mărfuri și industria de retail, iar prin intermediul acestora va crește eficiența și competitivitatea economiei UE pe ansamblu.

4. PUNEREA ÎN APLICARE A DISPOZIȚIILOR PRIVIND ACCESUL PE PIAȚA TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009[28] și Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 vizează să furnizeze întreprinderilor un acces echitabil pe piața internațională a transportului rutier de mărfuri, inclusiv prin furnizarea unor criterii suplimentare pentru autoritățile responsabile cu aplicarea

[27] Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE și prin Directiva 2011/76/UE.

[28] Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

pentru a controla conformitatea cu regulamentele. Aplicarea corectă a regulamentelor respective este necesară pentru a garanta faptul că întreprinderile care își desfășoară activitatea pe piața transportului rutier de mărfuri sunt fiabile și concurează în condiții de egalitate. Cu toate acestea, punerea în aplicare a unora dintre dispozițiile acestora rămâne problematică. Două aspecte, în special, constituie o sursă de dificultate pentru transportatori și pentru autoritățile responsabile cu aplicarea: dispozițiile privind sediul real și stabil în cazul Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și dispozițiile privind cabotajul în cazul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.

4.1. Punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier a reunit mai multe texte legislative cu scopul de a simplifica și a completa punerea în aplicare a acestora. De asemenea, acesta a introdus cerințe suplimentare, în special un criteriu privind sediul real și stabil pentru întreprinderile din transportul rutier de mărfuri, dispoziții pentru un format unic al licențelor comunitare, cerințe specifice pentru gestionarii responsabili de transport și o cooperare sporită între statele membre în domeniul punerii în aplicare (în special, prin intermediul interconectării registrelor naționale ale întreprinderilor din transportul rutier, ERRU – Registrul european al întreprinderilor de transport rutier).

Modificările au contribuit la o armonizare suplimentară, mai ales în ceea ce privește formatul licențelor comunitare. Cu toate acestea, trebuie întreprinse în continuare acțiuni pentru a finaliza punerea în aplicare a regulamentului, în special prin intermediul interconectării totale a ERRU. De asemenea, rapoartele punctuale arată că, în anumite state membre, încă mai există întreprinderi-fantomă [și anume, întreprinderi „înființate” din motive fiscale într-un stat membru, în care nu își desfășoară funcțiile administrative sau activitățile comerciale, încălcând articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009]. Practica nu este în conformitate cu intenția legiuitorului. Astfel de practici sunt ocazional documentate[29], însă rămân dificil de cuantificat datorită naturii lor ilegale.

Astfel de întreprinderi-fantomă continuă să existe ca urmare a diferențelor în ceea ce privește resursele și nivelurile de prioritate acordate punerii în aplicare în statele membre în cauză. Acest fapt poate crea dificultăți pentru alte state membre care raportează astfel de întreprinderi în statele lor de înregistrare și care nu se pot baza pe un nivel solid de sprijin din partea omologilor acestora. De asemenea, dispozițiile care reglementează punerea în aplicare a cerinței privind „sediul stabil” sunt slabe[30]. Prin urmare, este necesară o cooperare transfrontalieră sporită în domeniu și o punere în aplicare mai strictă a dispozițiilor relevante.

---

29 „The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities. Final report of the TRANSPO project” [Activitatea de inspecție în cadrul detașării lucrătorilor în transportul rutier: un ghid pentru autoritățile de control. Raport final al proiectului TRANSPO], martie 2012 www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Conform articolului 12 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009: „Până la 31 decembrie 2014, statele membre desfășoară controale cel puțin la fiecare cinci ani pentru a verifica dacă întreprinderile îndeplinesc [cerințele pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier]”.

4.2. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009: aspecte privind punerea în aplicare și evoluții naționale

Autoritățile responsabile cu aplicarea și transportatorii deopotrivă raportează diferențe în metodele folosite pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009. Diferențele pot descuraja transportatorii să întreprindă activități pe piețele interne în străinătate. În pofida încercărilor de a clarifica termenii Regulamentului (CE) nr. 1072/2009[31], rămân diferențe în ceea ce privește punerea în aplicare a anumitor dispoziții. Finlanda, de exemplu, consideră operațiunile cu opriri multiple (în care un transportator lasă o parte dintr-o încărcătură unitară în mai multe destinații, cum ar fi filialele aceleiași întreprinderi) ca fiind mai multe operațiuni de transport, în timp ce în alte state operațiunile cu opriri multiple sunt considerate o singură operațiune de transport. Autoritățile responsabile cu aplicarea din Danemarca sau Finlanda solicită ca transportatorii să poată dovedi operațiunile de cabotaj sub forma unui document de însoțire la fața locului în cazul unui control. Altele oferă transportatorilor un anumit termen pentru a obține aceste informații dacă acestea nu sunt disponibile imediat, de exemplu atunci când scrisoarea de trăsură nu însoțește încărcătura.

De asemenea, unele state membre au demonstrat o tendință către restricționarea condițiilor în care transportatorii pot efectua transport internațional și operațiuni de cabotaj prin mijloace de reglementare și practici de punere în aplicare. Printre exemple se numără discriminarea de către autoritățile responsabile cu aplicarea a vehiculelor care aparțin filialelor întreprinderilor locale stabilite într-un alt stat membru sau aplicarea de dispoziții restrictive tipurilor de mărfuri transportate în principal de către transportatorii care nu sunt rezidenți. Inițiativele private, tolerate de către autorități, contribuie la stigmatizarea conducătorilor auto străini. Într-un stat membru, o aplicație smartphone pentru urmărirea camioanelor înregistrate în străinătate se bucură de un anumit grad de succes în rândul conducătorilor auto locali. Pe termen lung, astfel de inițiative de reglementare și private riscă să submineze *acquis*-ul referitor la piața internă în domeniul transporturilor și, mai ales, câștigurile în materie de eficiență rezultate din deschiderea pieței pentru transport transfrontalier.

Relevanța unor astfel de practici pare cu atât mai discutabilă având în vedere nivelul scăzut al încălcărilor documentate ale dispozițiilor privind cabotajul. Deși există preocupări referitoare la operațiunile de cabotaj ilegale [și anume, operațiunile de cabotaj care depășesc cele trei operațiuni posibile conform Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 sau care nu au loc în urma unui transport internațional sau care depășesc perioada de șapte zile de la un transport internațional], autoritățile responsabile cu aplicarea nu au fost în măsură să ofere dovezi care să susțină astfel de afirmații. În statele membre în care au avut loc verificări extinse ale operațiunilor de cabotaj, nivelurile încălcărilor au fost scăzute (1,7 % din numărul total de vehicule verificate în cazul Danemarcei[32]). Alte încălcări, cum ar fi nerespectarea duratelor de

---

31 „The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers" [Noul regim privind cabotajul în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, Întrebări și răspunsuri.] Comisia Europeană, 2011. http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

32 http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, pentru informații suplimentare a se consulta: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

conducere, care au impacturi atât asupra concurenței dintre transportatori, cât și asupra siguranței sunt mai frecvent întâlnite de către autoritățile responsabile cu aplicarea.

În concluzie, Regulamentele (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 sunt înțelese, interpretate și aplicate în mod diferit în diferite state membre. Prin urmare, operatorii se confruntă cu un mozaic costisitor și neclar, pe care pachetul din 2009 era destinat să îl elimine în primul rând.

4.3. Revizuirea regulamentelor în cadrul exercițiului REFIT

În comunicarea sa privind adecvarea reglementărilor UE din decembrie 2012[33], Comisia a lansat Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), care vizează să clarifice legislația UE și să reducă povara de reglementare. Exercițiul de evaluare care a urmat comunicării a identificat ca prioritate revizuirea Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009. O simplificare a regulamentelor ar permite agenților de control să le pună în aplicare într-un mod mai eficient și mai uniform, oferind transportatorilor o interpretare coerentă a regulamentelor și un mediu de operare previzibil. Revizuirea ar viza, pe de o parte, clarificarea termenilor problematici ai regulamentelor, în special definiția sediului real și stabil din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și a cabotajului din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. De asemenea, posibilitățile de cooperare între statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 ar putea fi consolidate în continuare. În sfârșit, o revizuire ar putea îmbunătăți punerea în aplicare a regulamentelor. Introducerea de alte dispoziții prescriptive privind frecvența și modalitățile de efectuare a verificărilor ar contribui la abordarea discrepanțelor care există în ceea ce privește punerea în aplicare a regulamentelor. De asemenea, punerea în aplicare ar putea fi eficientizată printr-o mai bună utilizare a noilor posibilități tehnice de control, cum ar fi noua generație de tahografe digitale.

5. DIMENSIUNEA SOCIALĂ A SECTORULUI TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI

Legislația UE oferă atât un cadru general, cât și unul sectorial care vizează garantarea siguranței rutiere, a unor condiții de muncă adecvate și a concurenței nedenaturate în sectorul transportului rutier de mărfuri. Cadrul include Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind duratele de conducere și perioadele de repaus[34] și Directiva 2002/15/CE privind timpul de lucru al lucrătorilor mobili[35]. Pentru a garanta faptul că normele sunt aplicate în mod corect, dispozițiile respective sunt completate de norme privind controalele minime (Directiva 2006/22/CE[36]) și de dispoziții legale și tehnice detaliate privind aparatura de înregistrare

---

33 Adecvarea reglementărilor UE [COM(2012) 746].

34 Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

35 Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care desfășoară activități mobile de transport rutier, JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

36 Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

utilizată în transportul rutier [Regulamentul (CEE) nr. 3821/85[37]]. Un nivel insuficient de conformitate cu normele ar putea avea consecințe negative. Acestea includ o degradare a condițiilor de lucru pentru lucrătorii din transportul rutier, riscuri crescute pentru siguranța rutieră și alți utilizatori rutieri și dezavantajarea întreprinderilor care respectă normele.

Sunt depuse eforturi permanente pentru a îmbunătăți în continuare punerea în aplicare a dispozițiilor. Printre acestea se numără elaborarea de către Comisie a unor note de orientare și clarificare puse la dispoziția statelor membre și a părților interesate[38]. Cu toate acestea, notele de orientare rămân documente neobligatorii. Prin urmare, Comisia nu poate sancționa statele membre care nu le respectă. Elaborarea notelor de orientare este dificilă (o notă de orientare privind „perioada de 24 de ore" pentru calcularea duratelor de conducere și a perioadelor de repaus a fost discutată timp de peste 4 ani, iar textul acesteia nu a fost încă finalizat). Evidența statelor membre care aplică în mod efectiv notele de orientare care au fost discutate cu acestea în comitetul relevant demonstrează, de asemenea, diferențe semnificative.

Eforturile continuă în cooperare cu părțile interesate. Proiectul TRACE[39], care a creat o programă de formare comună pentru ofițerii rutieri responsabili cu aplicarea, a fost finalizat. Cartea albă din 2011 privind transporturile[40] a identificat ca prioritate promovarea calității locurilor de muncă și a condițiilor de muncă.

5.1. Condițiile de muncă

Condițiile de muncă în sectorul transportului rutier de mărfuri sunt dificile, după cum o arată atractivitatea scăzută a sectorului. Printre motivele care stau la baza acestui fapt sunt: natura mobilă a activităților de transport rutier și perioadele lungi petrecute departe de bază. Alți factori de risc identificați de către Agenția Europeană pentru Sănătate și Securitate în Muncă includ faptul că deseori conducătorii auto lucrează în mod izolat, gestionarea „just-in time" (exact la timp) și cerințele clienților care conduc la o presiune ridicată, desfășurarea activității pe terenul altor persoane, utilizarea din ce în ce mai frecventă a tehnologiei de monitorizare complexă de la distanță, configurarea locului de muncă, accesibilitatea facilităților și a serviciilor (igienice, alimentare și medicale), riscul de boli infecțioase, violență și atac, perioade prelungite de ședere și expunere la vibrații, riscuri de accidente în momentul încărcării și al descărcării și riscurile privind siguranța rutieră asociate cu munca în traficul rutier[41]. De asemenea, același raport identifică orele de muncă atipice din sector ca un factor care poate avea efecte negative asupra sănătății. La nivel global însă, accidentele care implică

---

37 Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier, JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

39 http://www.traceproject.eu.

40 Carte albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor", COM(2011)144 final.

41 „OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview" [OSH în cifre: Siguranța și sănătatea în muncă în sectorul transporturilor – Prezentare generală], Agenția Europeană pentru Sănătate și Securitate în Muncă, 2011.

vehicule grele sunt în scădere, în timp ce conformitatea cu duratele de conducere și perioadele de repaus se îmbunătățește[42].

Creșterea înregistrată în practicile de gestionare „just-in time" (exact la timp), care s-au dezvoltat datorită noilor posibilități tehnice disponibile în sectorul logistic, înseamnă că șoferii sunt supuși presiunii de a respecta termene de livrare. Presiunea asupra lucrătorilor din transportul rutier este percepută ca fiind în creștere din cauza actualei crize economice, iar părțile interesate consideră că acest fapt se datorează diferitelor practici ilegale precum depășirea duratelor de conducere, remunerarea pe bază de performanță care pune în pericol siguranța rutieră sau falsa activitate independentă[43]. Principalele aspecte sociale identificate de părțile interesate ca necesitând viitoare acțiuni legislative sunt prezentate în tabelul 2.

Aspect	**Grad de importanță**
Regimuri ilegale/neloiale de ocupare a forței de muncă care creează dumping social (inclusiv întreprinderile-fantomă)	*****
Lipsa punerii în aplicare și a controalelor	*****
Armonizarea socială în rândul statelor membre din UE-27 este departe de a fi realizată	****
Operațiunile de cabotaj ilegale	****
Calitatea facilităților de repaus și a celor specializate	***
Duratele de conducere și perioadele de repaus	**

Tabelul 2: Aspectele identificate de către părțile interesate ca necesitând viitoare acțiuni legislative cu privire la condițiile sociale și de muncă în sectorul transportului rutier de mărfuri. Sursă: „Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers" [Condițiile sociale și de muncă ale transportatorilor din transportul rutier], Parlamentul European, 2013.

Aspectele evidențiate de părțile interesate în tabelul 2 sunt strâns legate de punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009, deși punerea în aplicare ține de competența statelor membre. Aplicarea nesatisfăcătoare a dispozițiilor acestora poate fi determinată de absența unor dispoziții obligatorii privind numărul și frecvența controalelor în cele două regulamente. Lipsa unor astfel de dispoziții creează, de asemenea, dificultăți pentru Comisie în ceea ce privește monitorizarea punerii în aplicare a regulamentelor. Prin urmare, situația trebuie să fie ameliorată prin introducerea unor dispoziții obligatorii privind punerea în aplicare.

Duratele de conducere și perioadele de repaus rămân în continuare o sursă de preocupare. Evaluările recente indică o îmbunătățire a conformității cu legislația relevantă[44], în timp ce

---

42 „Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector" [Prezentare generală și evaluarea punerii în aplicare a legislației sociale a UE pentru sectorul transportului rutier profesionist], Parlamentul European 2012.

43 „Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers" [Condițiile sociale și de muncă ale transportatorilor din transportul rutier], Parlamentul European, 2013.

44 Raport privind punerea în aplicare în 2009-2010 a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor și a Directivei

diferențele în practicile de punere în aplicare persistă [45]. Procentul de controale efectuate în traficul rutier sau la sediul întreprinderilor continuă să varieze, la fel precum continuă să crească și procentul de zile lucrătoare verificate. Acest lucru reflectă atât diferențe la nivelul resurselor alocate de către statele membre pentru punerea în aplicare, precum și diferențe în ceea ce privește piețele de transport (în timp ce verificările la sediu sunt eficiente în statele membre în care predomină întreprinderile mari, verificările în traficul rutier pot fi mai eficiente pe piețele dominate de întreprinderi mici).

De asemenea, cercetările recente tind să indice faptul că riscurile legate de concurența în domeniul securității sociale sunt limitate, ca urmare a unei egalizări a costurilor forței de muncă ajustate în funcție de productivitate și a armonizării unei serii de standarde privind forța de muncă. În plus, statele membre cu baze de cost mai mici nu sunt prezentate ca având niveluri mai reduse de punere în aplicare în ceea ce privește legislația socială și cea a muncii. Prin urmare, nu există nicio dovadă cu privire la faptul că nerespectarea legislației în domeniu le-ar conferi acestora un avantaj concurențial[46]. Având în vedere toate aceste aspecte, trebuie depuse în continuare eforturi globale pentru a îmbunătăți punerea în aplicare a legislației sociale trans-sectoriale în domeniul transportului rutier.

5.2. Anticiparea schimbărilor

Sectorul transportului rutier de mărfuri este deja afectat de o serie de schimbări majore pe termen lung, începând cu deficitul actual de conducători auto. Lucrătorii în domeniul transportului rutier de mărfuri constituie o populație îmbătrânită cu peste 250 000 de conducători auto preconizați să iasă la pensie numai în Germania în următorii 10-15 ani[47]. Această situație, în combinație cu lipsa conducătorilor auto calificați care a fost deja identificată înainte de criza economică, va afecta puternic posibilitățile de recrutare ale întreprinderilor de transport rutier de mărfuri. Rezultatele deficitului pot fi deja resimțite în unele state membre precum Letonia, unde sunt recrutați conducători auto din țări terțe, deocamdată într-un număr mic.

Agenția Europeană pentru Sănătate și Securitate în Muncă subliniază natura schimbătoare a conținutului sarcinilor de muncă ale lucrătorilor din transport. Utilizarea din ce în ce mai frecventă a tehnologiei este un factor definitoriu în transportul internațional. Computerele de bord, noua generație de tahografe digitale și alte echipamente telematice joacă un rol din ce în ce mai important în organizarea mișcărilor în trafic și în verificarea conformității cu legislația aplicabilă. Alte îmbunătățiri tehnice (noi sisteme de propulsie, sisteme automate amplasate pe autostrăzi) vor schimba, de asemenea, conținutul sarcinilor de muncă ale conducătorilor auto. Alături de creșterea vârstei medii a conducătorilor auto, aceasta va crea noi necesități de

---

2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, SWD(2012) 270 final.

45 „Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector" [Prezentare generală și evaluarea punerii în aplicare a legislației sociale a UE pentru sectorul transportului rutier profesionist], Parlamentul European 2012.

46 „Social Competition in the EU: Myths and Realities" [Concurența socială în UE: Mituri și realități], Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

47 „ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik", Stuttgart 2012.

formare pentru conducătorii auto. În timp ce învățarea pe tot parcursul vieții ar trebui considerată o prioritate, programa pentru conducătorii auto în devenire ar trebui, de asemenea, adaptată.

Comisia va continua dialogul cu statele membre și părțile interesate în vederea anticipării modificărilor. Comitetul pentru dialog social sectorial există ca un instrument care poate fi folosit pentru a aborda în mod proactiv astfel de provocări viitoare. Contribuțiile din partea partenerilor sociali în vederea adoptării unui cod social pentru lucrătorii mobili din transportul rutier, astfel cum este menționat în inițiativa 8 din Cartea albă privind transporturile din 2011, ar fi binevenite. Astfel cum s-a subliniat în Comunicarea Comisiei privind o politică industrială integrată adaptată erei globalizării – atribuirea celui mai important rol competitivității și sustenabilității[48], abordarea provocărilor pieței ocupării forței de muncă în cadrul dialogului social constituie elemente cheie ale unei politici industriale competitive și eficiente. În contextul unui viitor deficit de conducători auto, măsurile pentru îmbunătățirea utilizării vehiculelor (de exemplu, facilitarea consolidării încărcăturii, planificarea distribuției) ar trebui, de asemenea, încurajate. Este probabil ca deschiderea pieței, care ar putea sprijini o utilizare mai eficientă a vehiculelor, să contribuie, de asemenea, la soluționarea deficitului.

6. ALTE EVOLUȚII ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

În urma adoptării Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, legiuitorul UE a întreprins acțiuni în vederea armonizării în continuare a pieței interne pentru transportul rutier de mărfuri prin adoptarea de măsuri legislative suplimentare, astfel cum sunt prezentate mai jos. În contextul deschiderii pieței, astfel de evoluții contribuie la armonizarea condițiilor de piață care afectează transportatorii UE.

6.1. Tarifare rutieră

Directiva 1999/62/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/38/CE, a fost modificată ulterior prin Directiva 2011/76/UE. Directiva stabilește un cadru comun pentru statele membre care aplică tarife rutiere în funcție de distanța parcursă și taxe de utilizare în funcție de intervalul de timp (viniete) pentru vehiculele grele (peste 3,5 tone) pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Odată cu modificarea din 2011, directiva a integrat elemente destinate să reflecte mai bine principiul „poluatorul plătește”, cum ar fi posibilitățile pentru statele membre de a tarifa impactul vehiculelor acestora asupra calității aerului și asupra nivelurilor de zgomot. În timp ce niciun stat membru nu a început până acum să internalizeze costurile externe, un număr din ce în ce mai mare de state membre folosesc, în prezent, o formă de tarifare pentru utilizarea infrastructurii:

- sisteme de viniete puse în aplicare: Bulgaria, România, Ungaria și Lituania au sisteme naționale de viniete pentru camioane. Regatul Unit va pune în aplicare un sistem de viniete începând cu 1 aprilie 2014. Suedia, Danemarca, Țările de Jos, Belgia și Luxemburg aplică în comun „Eurovinieta”.
- sisteme de viniete în dezvoltare: Letonia.

[48] COM(2010) 614 final.

- sisteme de tarifare rutieră electronică la nivel de rețea puse în aplicare: Germania, Austria, Republica Cehă, Ungaria, Slovacia, Polonia și Portugalia.
- tarifare electronică la nivel de rețea în dezvoltare: Danemarca, Belgia și Franța. Franța va aplica tarife doar în cazul autostrăzilor și drumurilor naționale existente deținute de stat și netarifate și, prin urmare, își va păstra sistemul actual de taxe rutiere cu bariere fizice pentru concesionările de autostrăzi.
- taxe rutiere cu bariere fizice: sunt incluse Irlanda, Franța, Spania, Italia, Slovenia și Grecia. Deși alte state aplică tarifare manuală pe un număr mic de drumuri, amploarea nu este semnificativă. Polonia și Portugalia aplică, de asemenea, taxe rutiere cu bariere fizice pentru o parte a rețelei deși sunt clasificate ca deținând sisteme de tarifare electronică la nivel de rețea, întrucât acesta este sistemul de bază.
- fără taxe rutiere: Letonia, Finlanda, Estonia, Malta și Cipru

De asemenea, sunt depuse eforturi în vederea introducerii serviciului european de taxare rutieră electronică (EETS). Specificațiile tehnice privind interoperabilitatea EETS sunt cuprinse în Directiva 2004/52/CE[49], în timp ce Decizia 2009/750/CE a Comisiei[50], care definește specificațiile EETS, a intrat în vigoare în octombrie 2009. Eforturile se axează, în prezent, pe serviciile de taxare rutieră regionale ca o etapă către extinderea la nivelul întregii UE.

6.2. Specificațiile vehiculului

Criteriile aplicabile vehiculelor utilizate de către transportatorii UE s-au modificat considerabil de la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009. Intrarea în vigoare a standardului de emisii Euro VI în ianuarie 2013 (după intrarea în vigoare a standardelor de emisii Euro V în 2008) a condus la o reînnoire mai rapidă a parcurilor auto atât în UE-15, cât și în UE-12, unde vârsta medie a vehiculelor utilizate este mai mare[51]. Pe ansamblu, vehiculele care sunt mai moderne sunt utilizate mai curând în transportul rutier internațional de marfă decât în transportul intern de mărfuri, parțial datorită nivelurilor mai scăzute ale taxelor rutiere aplicate unor astfel de vehicule și nivelului mai redus de consum de combustibil al acestora, dar și ca urmare a necesității de a înlocui în mod regulat vehiculele utilizate astfel, care ating rapid un kilometraj ridicat.

---

[49] Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității, JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

[50] Decizia 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia, JO L 268, 13.10.2009, p. 11-29.

[51] În medie, jumătate din numărul total de vehicule - kilometru conduse de transportorii din UE-15 sunt vehicule cu o vârstă de până la cinci ani. Procentul corespunzător pentru transportatorii din UE-12 se apropie de o treime (32 %). Flota folosită pentru operațiunile de transport internațional este, de regulă, mult mai nouă decât cea folosită în operațiunile de transport național. Nu există diferențe semnificative în ceea ce privește vârsta medie a vehiculelor din niciun stat membru folosite în transportul internațional.

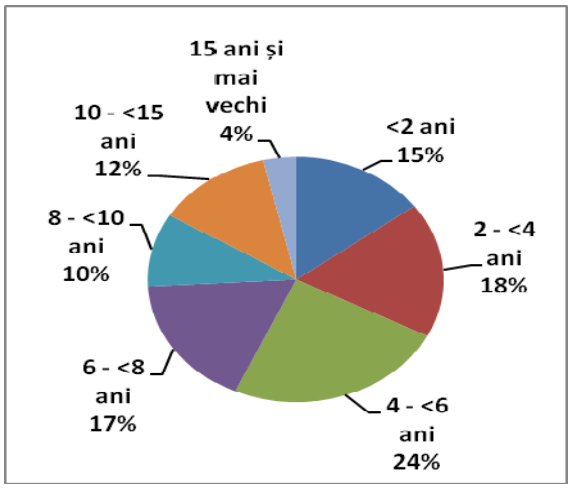


Figura 12: Distribuția în funcție de vârsta vehiculelor grele utilizate de către transportatorii din UE-27 în 2012 (procent din total vehicul-kilometru în %). Sursă: Eurostat, DG MOVE.

Pe lângă adoptarea standardelor Euro, specificațiile vehiculelor vor fi armonizate în continuare prin adoptarea cerințelor de omologare europene armonizate pentru autovehiculele grele și remorcile acestora, care au intrat în vigoare în 2012[52].

6.3. Siguranța rutieră

Evidența siguranței în UE, inclusiv a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri (HGV), se îmbunătățește continuu și nu prezintă niciun impact negativ în urma adoptării noilor dispoziții privind accesul pe piața transportului rutier de mărfuri în 2009. Astfel cum se poate observa în tabelul de mai jos, accidentele în care sunt implicate HGV și care sunt soldate cu decese au scăzut în aproape toate statele membre în cauză.

	2008			2009			2010			2010 comparativ cu 2008 (HGV)
	HGV	Total	HGV în % din total	HGV	Total	HGV în % din total	HGV	Total	HGV în % din total	
Belgia	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9.0 %
Republica Cehă	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danemarca	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Germania	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14,6 %

[52] Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, JO L 353, 21.12.2012, p. 31-79.

Irlanda	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grecia	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8,0 %
Spania	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26,3 %
Franța	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7,4 %
Italia	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14,5 %
Luxemburg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Țările de Jos	107	677	16 %	95	644	15 %				
Austria	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Polonia	1,155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18,0 %
Portugalia	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
România	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34,6 %
Slovenia	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finlanda	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Suedia	72	397	18 %	45	358	13 %				
Regatul Unit	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25,8 %

Tabel 3: Accidente mortale implicând un HGV în funcție de statul membru (2008-2010). Sursa: „Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses" [Aspecte de bază privind siguranța rutieră 2012, Vehicule grele pentru transportul de mărfuri și autobuze], Observatorul european pentru siguranță rutieră[53].

Scăderea rezultă parțial din reducerea volumelor transportului de mărfuri care a avut loc în perioada 2008-2010 (-7 %). Cu toate acestea, este posibil ca și alți factori să fi contribuit la reducerea ratei accidentelor care au implicat un HGV, de la îmbunătățirile tehnice aduse vehiculelor până la o mai bună aplicare a normelor de circulație. Adoptarea de norme privind o mai bună cooperare în asigurarea aplicării legii privind diferitele încălcări ale normelor de circulație[54] este o inițiativă care trebuie remarcată în acest sens. În urma încheierii perioadei de transpunere la 7 noiembrie 2013, se poate aștepta ca impactul deplin al acesteia să poată fi resimțit în următoarele luni.

Este posibil ca această tendință să continue, având în vedere faptul că mai multe propuneri se află în prezent în procesul legislativ și, după ce vor fi adoptate, vor contribui la o mai bună

[53] Unele state membre nu au prezentat date comparabile și, prin urmare, nu figurează în acest raport. Statele în cauză sunt Bulgaria, Ungaria, Estonia, Letonia, Lituania, Slovacia, Malta și Cipru. Suedia și Țările de Jos nu au prezentat date pentru 2010.

[54] Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, JO L 288, 5.11.2011, p. 1-15.

întreținere a vehiculelor existente[55] și la punerea pe piață a unor vehicule care sunt mai sigure pentru utilizatorii rutieri vulnerabili[56].

6.4. Impozitarea combustibilului

Produsele energetice, inclusiv combustibilul comercial, intră sub incidența Directivei 2003/96/CE privind impozitarea produselor energetice și a electricității, menționată mai sus. Printre altele, directiva stabilește nivelurile minime ale accizelor la combustibil. La 13 aprilie 2011, Comisia a adoptat o propunere de revizuire a directivei[57]. Dacă va fi adoptată, propunerea va alinia politicile de impozitare a energiei pentru a reflecta impactul asupra mediului al combustibililor și al altor produse energetice, creând astfel stimulente suplimentare pentru ca transportatorii să folosească vehicule mai ecologice.

7. CONCLUZII

7.1. Situația pieței

Principalele evoluții care afectează piața transportului rutier de marfă de la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 constau într-o serie de tendințe globale precum criza economică și extinderile succesive ale UE. Deși sectorul a părut să se recupereze încet de pe urma crizei economice până în 2011, volumele de transport au scăzut din nou de atunci, în concordanță cu evoluțiile din celelalte sectoare ale economiei. Alte tendințe majore care au fost prezente înainte de criza economică continuă să joace un rol semnificativ în definirea mișcărilor de transport, cum ar fi rolul din ce în ce mai important al expeditorilor de mărfuri și al furnizorilor terți de logistică în consolidarea încărcăturilor și în relațiile contractuale cu transportatorii.

Adoptarea pachetului rutier din 2009 a pus la dispoziția transportatorilor și organismelor responsabile cu aplicarea o serie de standarde și criterii comune pentru accesul la ocupație și la piața transportului rutier internațional de mărfuri. Cu toate acestea, unele dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 sunt dificil de aplicat, în special cele legate de sediul stabil al întreprinderilor de transport de mărfuri și cele legate de cabotaj. De asemenea, mozaicul de legislații naționale pe care reformarea din 2009 a vizat să îl elimine reapare, cu consecințe prejudiciabile pentru piața internă a transportului rutier.

În sfârșit, sectorul se va confrunta cu o serie de provocări în viitor. Pentru a le putea soluționa, acesta va trebui să-și îmbunătățească eficiența. Deficitul de conducători auto este atenuat de criză, dar rămâne o sursă de preocupare, în special în ceea ce privește conducătorii auto specializați. În viitor, aceasta va genera noi cereri de conducători auto și calificări, inclusiv în cadrul unei forțe de muncă îmbătrânite. De asemenea, condițiile de muncă rămân dificile în

---

55 Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE [COM(2012) 380 final].

56 Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional [COM(2013) 195 final].

57 Propunerea de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității [COM(2011) 169/3].

sectorul transportului rutier de mărfuri, în timp ce relațiile contractuale rămân marcate de niveluri ridicate de activitate independentă. Dat fiind resursele în scădere de conducători auto disponibili, întreprinderile trebuie să-și reducă nivelurile ridicate de curse goale („empty runs”) pentru o utilizare mai eficientă a personalului acestora. Eficiența îmbunătățită a sectorului transportului rutier de mărfuri va contribui la competitivitatea economiei UE în ansamblu.

7.2. Convergența indicatorilor de piață

Ca și în cazul altor sectoare ale economiei, în sectorul transportului rutier de mărfuri statele membre ale UE prezintă diferite structuri de cost. Deși este puțin probabil ca diferențele de cost să dispară în totalitate, discrepanța dintre acestea s-a redus constant. Transportatorii implicați în transportul internațional sunt expuși la costuri precum tarifarea rutieră și costurile de combustibil, care se aplică utilizatorilor indiferent de statul membru de înmatriculare. De asemenea, participarea conducătorilor auto la operațiuni de transport internațional, în care remunerațiile sunt în mod tradițional mai mari, a condus la o creștere a nivelului salariilor în special în statele membre care au aderat la UE în 2004 și 2007. Convergența graduală a nivelurilor costurilor obligă transportatorii să concureze în ceea ce privește eficiența și calitatea serviciilor, în beneficiul utilizatorilor de transport din toate sectoarele economice ale UE. Cu toate acestea, egalizarea costurilor nu ține de competența Comisiei și nici nu este un obiectiv al pieței unice.

De asemenea, au avut loc evoluții legislative care conduc la o armonizare suplimentară a condițiilor cadru în sectorul transportului rutier de mărfuri. Aceasta include creșterea utilizării sistemelor de tarifare rutieră, armonizarea tehnică suplimentară și siguranța sporită a vehiculelor din transportul rutier și o cooperare sporită între statele membre ale UE în ceea ce privește abordarea infracțiunilor rutiere. Aceste evoluții limitează riscul la adresa siguranței rutiere pe care l-ar putea crea o creștere a presiunii concurențiale, în special în cazul unei deschideri mai accentuate a pieței.

Există posibilități pentru o armonizare suplimentară a aplicării dispozițiilor privind accesul pe piața transportului rutier de marfă, care continuă să difere în rândul statelor membre. În special, dispozițiile privind cabotajul din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și cele privind sediul real și stabil din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 nu par să fie aplicate în mod uniform. Aceasta împiedică transportatorii să opereze în condiții echitabile și creează dificultăți pentru autoritățile responsabile cu aplicarea normelor. Abordarea unor astfel de deficiențe va contribui la limitarea schimbării ilegale a statului, care afectează în mod negativ concurența și condițiile de muncă.

7.3. Etapele următoare

Din elementele de mai sus rezultă că ar trebui avută în vedere o reformă suplimentară pentru clarificarea dispozițiilor privind accesul pe piața UE a transportului rutier de mărfuri. O reformă echilibrată, incluzând dispoziții pentru a garanta aplicarea uniformă a normelor privind accesul pe piață, ar clarifica dispozițiile legale pe care statele membre și industria le înțeleg și le aplică în mod diferit. Clarificarea și mai mult a normelor ar furniza baza pentru o cultură sporită a conformității și ar limita posibilitățile de fraudă (atât pe plan fiscal, cât și

social). Aceasta este o condiție *sine qua non* pentru a îmbunătăți coerența aplicării care este așteptată de la un spațiu european unic al transporturilor. Revizuirea planificată a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 în cadrul exercițiului REFIT va marca o primă etapă în această direcție.

Pe baza unor măsuri adecvate de aplicare a legii, pare să fie oportună revizuirea treptată a unor restricții depășite care încă mai există cu privire la accesul pe piață. Condițiile pentru efectuarea de operațiuni de cabotaj restricționează piețele accesibile transportatorilor UE, întrucât piețele interne reprezintă aproximativ două treimi din întregul volum de transport rutier transferat. Eliminarea treptată a restricțiilor ar putea contribui la reducerea sarcinii administrative create de actualele norme neclare și complexe. În plus, aceasta ar permite o corespondență mai eficientă între cererea și oferta de transport. Astfel cum indică cercetările, relaxarea restricțiilor referitoare la cabotaj ar putea contribui la un sector al transportului rutier mai economic și mai eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, întrucât acestea ar putea conduce la o reducere a curselor goale și ar juca un rol în creșterea eficienței economice și a eficienței combustibililor în cadrul sectorului. De asemenea, alte inițiative vor contribui la aceasta, cum ar fi viitoarea comunicare conținând o strategie pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO_2 provenite de la vehicule grele pentru transportul de mărfuri.

Pentru a asigura faptul că dimensiunea economică și cea socială sunt considerate împreună, va fi necesar să se elaboreze măsuri destinate restabilirii atractivității profesiei și îmbunătățirii mediului de lucru al conducătorilor auto . Acestea includ măsuri privind aplicarea, controlul și reducerea fraudei fiscale și a celei sociale, precum și îmbunătățirea nivelurilor de formare și a competențelor. Aceasta va fi în beneficiul economiei în ansamblul său și ar îmbunătăți atractivitatea profesiei. Punerea la dispoziția industriei a unei forțe de muncă disponibile și cu o calificare înaltă ar contribui, de asemenea, la soluționarea iminentului deficit de conducători auto. De asemenea, trebuie îmbunătățită în continuare punerea în aplicare a dispozițiilor sociale ale UE în transportul rutier, inclusiv cele legate de duratele de conducere și perioadele de repaus.

Atunci când instrumentele și măsurile actuale sau preconizate menționate în prezentul raport implică prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta trebuie să se realizeze în conformitate cu Directiva 95/46/CE privind protecția datelor cu caracter personal[58] și cu dispozițiile naționale de punere în aplicare a acesteia.

Astfel cum a subliniat președintele Barroso în discursul privind starea Uniunii din 11 septembrie 2013: *„Avem o piață unică a mărfurilor care funcționează bine și suntem conștienți de avantajele economice ale acesteia. Trebuie să extindem această formulă la alte domenii: mobilitate, comunicații, energie, finanțe și comerț electronic, pentru a menționa doar câteva dintre acestea. Trebuie să îndepărtăm obstacolele care frânează dinamismul întreprinderilor și al persoanelor. Trebuie să ducem la bun sfârșit procesul de conectare a Europei."*

---

[58] Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, JO L 281, 23.11.1995, p. 31.