

MANIFESTUL UNTRR

**PENTRU ALEGERILE
EUROPENE 2024-2029**



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România



www.untrr.ro

MANIFESTUL UNTRR PENTRU ALEGERILE EUROPENE 2024-2029

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR este organizația profesională și patronală care reprezintă interesele transportatorilor rutieri de marfă și persoane pe plan intern și internațional, înregistrând peste 16.000 de firme înscrise de la înființarea sa în 1990.

Cu o viziune orientată spre profesionalism, eficiență și performanță, UNTRR și-a asumat misiunea de a fi principalul reprezentant al transportatorilor rutieri români și principalul partener de dialog social în industria transporturilor. În calitate de voce a industriei de transport rutier comercial din România, UNTRR urmărește să asigure conectarea societății românești cu serviciile de mobilitate și logistică sigure, eficiente și ecologice.

Acest manifest prezintă prioritățile de bază ale sectorului transporturilor rutiere din România în mandatul Parlamentului European 2024-2029, pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor de transport rutier comercial care deservește comunitățile și afacerile naționale și europene.

Apelul UNTRR către viitorii Eurodeputați români vizează acțiuni la nivel european în trei domenii importante pentru industria transporturilor rutiere din România: economic, social și mediu.

- **ECONOMIC:** Transportul rutier comercial este fundamentul prosperității economice și sociale în România. Amânarea aderării României la spațiul Schengen cu frontierele terestre afectează profund industria transporturilor rutiere, care a pierdut aproximativ 19,1 miliarde de euro în perioada 2012-2023, numai din cauza timpilor mari de așteptare la frontierele interne UE ale României cu Ungaria și Bulgaria – anul trecut, de pildă, pierderea a fost de 2,55 miliarde de euro, iar în 2022 a fost de 2,41 miliarde. Totodată, transportatorii rutieri români sunt afectați de prevederile Pachetului Mobilitate 1, care au fost contestate de UNTRR și Guvernul României și al altor State Membre afectate la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, fiind așteptată anul acesta decizia CJUE privind anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni.

Solicităm urgentarea aderării României la spațiul Schengen cu frontierele terestre și libera circulație a persoanelor și mărfurilor, anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor și digitalizarea sectorului și sprijin pentru menținerea continuității lanțurilor de aprovizionare în timpuri de criză.

- **SOCIAL:** Oamenii sunt inima industriei de transport rutier comercial, iar industria transporturilor rutiere are nevoie de șoferi profesioniști pentru a se putea dezvolta, fiind necesare măsuri de sprijinire a angajării tinerilor ca șoferi profesioniști de camion de la 18 ani, precum și măsuri de facilitare a angajării șoferilor extracomunitari în România. În timp ce Polonia a angajat peste 100.000 de șoferi extracomunitari și Lituania peste 67.000, România are doar 350 de șoferi extracomunitari și se confruntă cu o criză acută de șoferi profesioniști.

Siguranța este întotdeauna prioritatea principală, dar lucrăm și pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă, atragerea mai multor oameni în sectorul transporturilor rutiere și îmbunătățirea instruirii și certificării profesionale.

- ▶ **MEDIU:** Industria transporturilor rutiere are nevoie de sprijin guvernamental pentru a putea atinge obiectivele ambițioase de decarbonizare ale UE, continuând să rămână competitivă și să asigure mobilitatea cetățenilor și circulația mărfurilor pentru comunitățile și afacerile care depind de serviciile noastre la nivel național și european.

Având în vedere vechimea considerabilă de peste 15 ani a parcului domestic, UNTRR susține ferm o abordare pragmatică a decarbonizării flotelor transportatorilor rutieri români prin utilizarea tehnologiilor existente și focusarea pe scopul reducerii emisiilor de CO2 fără a impune tehnologii specifice. Considerăm că motoarele cu combustie internă trebuie să continue să fie operate pentru menținerea competitivității României și a Uniunii Europene la nivel global, existând atât motoare cu combustie internă cu hidrogen, cât și cu carburant sintetic.

Pentru a reduce emisiile de CO2 din transporturile rutiere de mărfuri și persoane, promovăm utilizarea combustibililor alternativi cu emisii reduse și zero, utilizarea vehiculelor de capacitate mare la transportul rutier de mărfuri și trecerea de la mobilitatea privată la cea colectivă la transportul rutier de persoane, utilizarea celor mai noi tehnologii în cazul tuturor vehiculelor comerciale - de la anvelope cu rezistență redusă la rulare la elemente aerodinamice și alte îmbunătăți ale eficienței energetice a vehiculelor, precum și instruirea conducătorilor auto pentru utilizarea eficientă a acestora. Solicităm autorităților să sprijine financiar firmele de transport rutier pentru achiziția de vehicule verzi și dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi.

PIATA TRANSPORTURILOR RUTIERE DIN ROMANIA

Sectorul transporturilor rutiere este unul dintre pilonii de succes ai economiei românești, fiind într-o continuă dezvoltare și confruntându-se constant cu noi schimbări și provocări.

România este a 12-a economie ca mărime din UE și a 6-a piață de transport, însă este important de știut că ocupăm locul 3 în privința transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în UE 27 de tip cross-trade (operate de un transportator RO între alte țări UE) și a transporturilor rutiere de mărfuri în regim de cabotaj (operat de un transportator RO între două locații de încărcare/descărcare din interiorul unei alte țări UE).

În ciuda numeroaselor provocări, sectorul transporturilor rutiere este primul exportator de servicii al României cu 7,81 miliarde euro în 2023, în fața exportului de servicii IT de 7,772 miliarde Euro și cu un sold pozitiv (export-import) de 6,226 miliarde de euro, înaintea soldului serviciilor informatice de 5,9 miliarde euro.

Studiul UNTRR - Piața Transporturilor Rutiere din România 2018-2030, prezentând o analiză cuprinzătoare a situației transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, precum și perspectivele industriei în următorii ani este disponibil electronic în limba română și limba engleză aici: <https://piata-transporturilor.ro/>

1. ECONOMIC

A. Aderarea la spațiul Schengen cu frontierele terestre

România așteaptă aderarea la Schengen de 13 ani, respectiv din data de 27 martie 2011, atunci când instituțiile europene s-au pus de acord că România îndeplinește toate condițiile tehnice pentru aderare. De-a lungul acestor ani au avut loc mai multe runde de negocieri între autoritățile române și cele europene, toate ratate. În acest timp, industria transporturilor rutiere a pierdut peste 19,1 miliarde de euro în perioada 2012-2023, numai din cauza timpilor mari de așteptare la frontierele interne UE ale României cu Ungaria și Bulgaria (2,55 miliarde de euro pierderi în 2023 și 2,41 miliarde – în 2022). Impactul pierderilor este covârșitor, cu atât mai mult cu cât transporturile reprezintă principalul exportator de servicii al României, cu o valoare totală a serviciilor de transport de 7,81 miliarde de euro anul trecut.

Transporturile rutiere sunt sectorul cel mai afectat de neaderarea României la spațiul Schengen. Transportatorii rutieri români așteaptă până la 7 zile să treacă frontierele interne UE ale României: 8-16 ore uzual la granița cu Ungaria, cu maxime de sărbători de 3 zile și cu maxim istoric de 5 zile de așteptare și 20-30 de ore uzual la intrarea din Bulgaria, cu maxime de 3 zile.

După analiza situațiilor care trenează la frontiere, UNTRR atrage atenția că autoritățile din Ungaria și Bulgaria creează, cu bună știință, adevărate bariere împotriva liberei circulații pe teritoriul pieței unice, folosind diferite metode, cu

scopul de a câștiga avantaje economice proprii, în defavoarea României. Două exemple: softul de acces al Ungariei la Nădlac nu a funcționat timp de câteva ore, antrenând timpi de așteptare la frontieră chiar și de 12 ore; iar în privința Bulgariei, în parcare de la Ruse și la cea recent deschisă la Vidin șoferii români sunt discriminați, plătind un tarife de peste trei ori mai mari decât plătesc cei bulgari și ajungând să aștepte în parcare chiar și 30 de ore.

APEL LA ACȚIUNE

- acționați urgent pentru stabilirea unei date ferme de aderare a României la Schengen cu frontierele terestre, iar dacă există cerințe speciale acestea să fie clar menționate pentru a avea un sistem de referință exact cu privire la calendarul aderării și obiectivele de atins. Criteriile pe care ceilalți membri ai clubului UE le vor ca România să le îndeplinească, nu trebuie să excedă cadrul general și condițiile tehnice de acces în spațiul Schengen
- interveniți ferm la Comisia Europeană pentru a elimina barierele artificiale pe care autoritățile din țările UE vecine României le pun în calea operatorilor economici din România.
- solicitați autorităților române să aplice **Regulamentul (CE) nr. 1100/2008 privind eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere. Această măsură este necesară pentru eliminarea numeroaselor probleme semnalate de transportatori rutieri români și străini cu privire la cântărirea/măsurarea autovehiculelor la punctele de trecere a frontierei din România documentate în raportajul UNTRR.**

B. Anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor

Obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni este o măsură discriminatorie introdusă în legislația europeană prin Pachetul Mobilitate 1 – Regulamentul 1055/2020 de modificare a regulilor de acces la profesie și la piața de transport rutier.

Studiul Comisiei Europene privind întoarcerea acasă a camioanelor publicat în 2021 confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului.

UNTRR este singura asociație din UE care a contestat la Curtea de Justiție a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 privind întoarcerea acasă a camioanelor și a șoferilor și a sprijinit acțiunile Guvernului României, iar Avocatul General al Curții Europene de Justiție a recomandat Curții de Justiție anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni. Decizia finală este așteptată anul acesta.

APEL LA ACȚIUNE

- Sprijiniți anularea urgentă a aplicării obligației întoarcerii acasă și a amenzilor aplicate abuziv transportatorilor rutieri români, precum și eliminarea acestei obligații discriminatorii din legislația europeană.

C. Digitalizarea documentelor de transport

Industria transportului rutier suportă costuri administrative uriașe. Pentru transportul rutier de mărfuri și persoane, digitalizarea documentelor este o precondiție pentru aplicarea cu succes a regulilor de transport rutier. Digitalizarea documentelor de transport reprezintă un pas fundamental necesar pentru a evita redundanța, a avansa către o economie bazată pe date și un transport eficient

APEL LA ACȚIUNE

- Asigurați adoptarea tuturor propunerilor legislative legate de implementarea reglementării privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI), care permit digitalizarea mai multor documente de control.
- **Încurajați implementarea scrisorii electronice de transport (e-CMR) în România și la nivel european**
- Susțineți și inserați digitalizarea documentelor în orice propunere legislativă care servește acest scop, cum ar fi pachetul privind inspecția tehnică.
- Sprijiniți dezvoltarea unei foi de parcurs electronice pentru transportul de persoane, necesară pentru aplicarea regulilor specifice de conducere și odihnă pentru șoferii de autocare.
- Sprijiniți și adăugați obligația de interoperabilitate în orice propunere legislativă care vizează digitalizarea transportului.

D. Stabilirea regulilor UE privind accesul la datele vehiculelor

Vehiculele moderne generează o cantitate mare de date. Tendința de a colecta, stoca, partaja și utiliza aceste date va continua să crească. Operatorilor de transport rutier le lipsește controlul asupra datelor comerciale sensibile create de vehiculele și operațiunile lor, care ar putea fi utilizate în scopuri comerciale de către alții sau împotriva lor de către alte companii sau organisme guvernamentale. Utilizatorii vehiculelor comerciale sunt îngrijorați că producătorii și alți colecători de date le vor refuza accesul la datele generate de vehiculele lor pe motiv de "daune grave".

APEL LA ACȚIUNE

- Promulgați fără întârziere legislația specifică privind accesul la datele vehiculelor.

E. Susținerea eficienței transportului prin stabilirea unor greutăți și dimensiuni pragmatice pentru vehiculele comerciale și prin stimularea transportului combinat

În regulile naționale și europene actuale privind greutățile și dimensiunile există multe obstacole în calea eficienței și a tehnologiilor curate. De exemplu, pentru a sprijini transportatorii rutieri în operarea noilor tehnologii este necesară creșterea greutății maxime admise a camioanelor electrice alimentate de baterii de 5-6 tone, care ajung să fie cu peste 4 tone mai grele decât cele pe motorină având un rezervor cu o capacitate standard de 1000 litri. De asemenea, transportul este blocat la frontiere din cauza regulilor UE care interzic operarea transfrontalieră a vehiculelor care depășesc 40 de tone, chiar dacă ambele țări permit vehicule mai grele, în cazul transportului de containere. La fel ca în alte moduri, transportul rutier trebuie să devină mai sustenabil, inclusiv prin vehicule mai grele și prin încurajarea cooperării între diferitele moduri de transport.

APEL LA ACȚIUNE

- Modificați propunerea privind greutățile și dimensiunile pentru a facilita utilizarea camioanelor mai mari în transportul rutier transfrontalier și a permite creșterea greutății maxime admise a camioanelor electrice la 44 tone, pentru a compensa greutatea suplimentară a bateriilor fără a afecta eficiența operațională a transportatorilor rutieri care investesc în noile tehnologii, mult mai costisitoare, pentru a contribui la decarbonizarea transporturilor rutiere
- Promulgați o lege privind transportul combinat care oferă o modalitate simplă, atractivă și ușoară de a accesa stimulente pentru transportul multimodal.

F. Introducerea costului de referință în transporturile rutiere naționale pentru asigurarea competiției loiale și sustenabilității pieței transporturilor.

Reglementarea legală a costului minim de referință în transporturile rutiere este printre primele măsuri solicitate de cei peste 220 transportatori rutieri români care au participat recent la sondajul realizat de UNTRR cu privire la cele mai stringente Top 10 probleme din industrie, fiind o solicitare transmisă constant de UNTRR autorităților române în ultimii 10 ani împreună cu modelul de calcul CNR cu privire la condițiile și costurile tipice de operare pentru un vehicul greu de marfă de 40 de tone utilizat pentru transportul internațional pe distanțe lungi, disponibil pe site-ul UNTRR. Pentru fiecare tip de transport, de exemplu transport camion 40 tone pe distanțe lungi sau pe distanțe regionale, elementele de cost (carburant, asigurări, taxe, salarii, întreținere-reparații. etc), sunt aceleași în Franța și în România și considerăm că pentru România, Institutul Național de Statistică – INS poate calcula și publica lunar valoarea elementelor specifice de cost din modelul CNR. Precizăm că stabilirea unui index sau observator al costului de referință în transporturi este o măsură practică de mai multe țări europene precum Franța, Spania, Norvegia sau recent în Ungaria. În legislația din Ungaria, autoritățile includ în costul minim de transport și taxa de încărcare și costuri suplimentare pentru taxa de staționare a vehiculului.

2. SOCIAL

A. Facilitarea accesului la profesia de șofer profesionist și îmbunătățirea pregătirii

România se confruntă cu cea mai acută criză de șoferi profesioniști de camion din ultimele decenii. În prezent, lipsesc până la 33.800 șoferi profesioniști de camion, conform celui mai recent Studiu UNTRR. Lipsa de șoferi prezintă o amenințare reală pentru rețelele de mobilitate și lanțurile de aprovizionare ale UE. Criza actuală ar putea să se dubleze în următorii ani din cauza îmbătrânirii populației de șoferi, cu o rată a noilor veniți mult mai mică decât cea a șoferilor care se retrag în fiecare an.

APEL LA ACȚIUNE

- Eliminați decalajul de la școală la volan prin Directiva privind permisul de conducere, pentru a asigura că absolvenții tineri complet pregătiți pot deveni șoferi profesioniști de camion de la vârsta de 18 ani atât în transport național cât și internațional
- Creați un mecanism UE pentru recunoașterea și preschimbarea armonizată a permiselor de conducere din țările terțe, cât și pentru pregătirea pentru Certificatul de Competență Profesională (CPC) a șoferilor extracomunitari, prin Directiva privind permisul de conducere și acțiunile de implementare.
- Actualizați legislația UE privind pregătirea profesională a șoferilor profesioniști (CPC) pentru a satisface nevoile actuale și viitoare.

B. Îmbunătățirea condițiilor de odihnă ale șoferilor

România și întreaga UE se confruntă cu lipsa zonelor de parcare sigure și securizate pentru camioane (SSTPA). Creșterea numărului acestora este crucială pentru capacitatea sectorului transporturilor rutiere de a reține și atrage șoferi.

APEL LA ACȚIUNE

- Stabiliți o strategie și un plan al UE pentru construirea zonelor de parcare sigure și securizate pentru camioane, care să completeze rețeaua europeană de parcuri pentru camioane până la sfârșitul mandatului legislativ.
- Facilitați fondurile UE pentru construirea și modernizarea zonelor de parcare sigure și securizate pentru camioane în România, cu un proces simplificat de eligibilitate a cererii și extinderea domeniului de aplicare pentru a acoperi mai multe tipuri de drumuri.

C. Eliminarea aplicării abuzive a măsurilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1

Pachetul Mobilitate 1 a introdus în legislația europeană măsuri discriminatorii pentru transportatorii rutieri români:

- prin Regulamentul 1054/2020 care prevede obligația întoarcerii acasă a șoferilor la 3 sau 4 săptămâni și interzicerea repausului săptămânal normal în cabina camionului care generează costuri suplimentare transportatorilor rutieri români, atât legate de organizarea întoarcerii șoferilor sau asigurarea cazării acestora, cât și legate de controale și amenzi abuzive din partea autorităților de control din Franța și alte state vestice, precum și costuri suplimentare legate de obligația retro-echipării camioanelor cu tahograf inteligent 2
- prin Directiva 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, impunând transportatorilor români să calculeze și să plătească șoferilor angajați remunerațiile din fiecare stat membru UE unde operează transporturi rutiere internaționale, cu excepția unor situații specifice, cum ar fi transporturile bilaterale și tranzitul. Regulile europene privind detașarea conducătorilor auto generează o povară administrativă semnificativă pentru transportatorii români care întâmpină dificultăți majore în a înțelege și a aplica dispozițiile naționale complicate și numeroase privind remunerația minimă.

APEL LA ACȚIUNE

- Solicitați Comisiei Europene măsuri care să asigure controlul armonizat al regulilor sociale europene în transporturile rutiere de către toate Statele Membre și să elimine interpretările naționale și amenzi abuzive
- Solicitați Comisiei Europene să asigure transparența reglementărilor naționale aplicabile transportatorilor rutieri, prin publicarea acestora pe site-ul Comisiei Europene în toate limbile de circulație UE
- solicitați Comisiei Europene să asigure operatorilor de transport rutier îndrumările necesare și un calculator comun la nivel european al remunerației șoferilor detașați care să fie disponibil online pe site-ul CE pentru a permite respectarea regulilor de remunerare naționale
- susțineți amânarea termenelor prevăzute de Pachetul Mobilitate 1 privind retroechiparea camioanelor care operează transporturi rutiere internaționale cu tahograf inteligent 2 – SMT2 (31 decembrie 2024 - Retroechiparea cu SMT2 a autovehiculelor cu tahografe analogice și digitale pentru transporturi internaționale/ 20 August 2025 - Retroechiparea cu SMT2 a vehiculelor operate internațional care sunt echipate cu versiunea 1 a tahografului inteligent), având în vedere costurile ridicate legate de retroechiparea cu noile tahografe inteligente generație 2 și problemele legate de disponibilitatea acestora, precum și problemele tehnice semnalate de transportatorii care le-au instalat deja pe camioane
- solicitați acordarea de fonduri europene transportatorilor rutieri români pentru a suporta costurile suplimentare semnificative legate de retro-echiparea camioanelor cu tahograf inteligent 2. De asemenea, solicitați Comisiei Europene continuarea aplicării excepției de la regulile de detașare pentru șoferii care operează camioane care nu sunt echipate cu tahografe inteligente 2 (SMT2), în situația în care sunt implicați în operațiuni de transport internațional crosstrade între două state membre, altele decât țara de origine

3. MEDIU

A. Respingerea inițiativei CE a de a stabili ținte obligatorii de ecologizare a flotelor societăților comerciale

Printre măsurile lansate în consultare de Comisia Europeană anul acesta pentru a accelera adoptarea vehiculelor comerciale cu emisii zero în flotele corporative de camioane/camionete și autocare se regăsesc și propuneri care vizează introducerea unor ținte obligatorii pentru transportatorii rutieri, precum:

- Cotă minimă obligatorie de vehicule cu emisii zero în flotă pentru a accesa beneficii fiscale, sau pentru a obține concesiune/licență de operare – **inacceptabilă pentru industria transporturilor rutiere în general și în special pentru România**
- Cotă obligatorie de vehicule cu emisii zero în achizițiile de vehicule noi – **inacceptabilă pentru industria transporturilor rutiere în general și în special pentru România.**

În special, semnalăm faptul că industria transporturilor rutiere din alte state UE beneficiază de unele măsuri care nu au fost și nu sunt disponibile pentru industria transporturilor rutiere din România, precum sprijin pentru achiziția de vehicule pe gaz natural comprimat (CNG)/lichefiat (LNG) și dezvoltarea infrastructurii de stații de alimentare CNG/LNG, scutiri taxe etc.

Stabilirea unor ținte obligatorii de achiziție a vehiculelor cu emisii zero sau a unor cote obligatorii ale acestora în flotele comerciale ale firmelor de transport rutier ar încălca dreptul de proprietate a companiilor private și este inacceptabilă pentru transportatorii rutieri români care nu beneficiază de niciun sprijin guvernamental pentru achiziționarea vehiculelor comerciale cu emisii zero, care costă de peste 3 ori mai mult decât cele pe combustibili fosili.

APEL LA ACȚIUNE

Respingeți orice inițiativă legislativă de stabilire a unor obiective obligatorii de achiziție pentru transportatorii rutieri care lucrează cu capital privat și sunt singurii responsabili pentru gestionarea propriului risc operațional și financiar. Operatorii de transport rutier comercial nu desfășoară activități pe bază de contracte publice și trebuie să existe o limită a intervenționismului economic care încălcă în mod neproporțional și inutil drepturile europene consacrate la proprietate și libertatea de a desfășura afaceri.

B. Re-stabilirea unor standarde realiste de emisii de CO2 pentru vehiculele grele

Reglementarea standardelor de emisii de CO2 pentru vehiculele grele include o clauză de revizuire stabilită pentru 2027. Revizuirea, care ar putea duce la o modificare a reglementării, va evalua dacă condițiile necesare pentru atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor sunt îndeplinite. De asemenea, se va investiga rolul combustibililor neutri din punct de vedere al carbonului în decarbonizarea flotelor de vehicule grele.

Atragem atenția că în prezent, numărul camioanelor electrice înmatriculate în România este extrem de redus (numai 5 camioane electrice înmatriculate anul trecut), din cauza prețului ridicat al acestora care ajunge la 350 000 Euro fiind de trei ori mai mare decât al unui camion pe combustibili fosili. Transportatorii români, majoritatea IMM-uri nu pot suporta costurile extrem de ridicate ale decarbonizării, iar în prezent nu beneficiază de nicio schemă de sprijin guvernamental pentru achiziționarea camioanelor verzi, așa cum se întâmplă deja în multe alte țări europene precum Germania, Franța, Belgia, Olanda, Austria, Danemarca, Suedia, Italia, Spania, Portugalia, Lituania.

APEL LA ACȚIUNE

- Stabiliți obiective realiste de decarbonizare și excepții vehiculele de capacitate mare, cum ar fi cele mai grele sau mai lungi decât combinațiile standard, de la aceste obiective.
- Susțineți combustibilii neutri din punct de vedere al carbonului ca opțiuni viabile pentru decarbonizare, alături de electricitate și hidrogen, introducând un factor de corecție a carbonului în calculul obiectivelor de reducere a emisiilor.
- Facilitați acordarea de fonduri europene pentru achiziția camioanelor verzi - electrice, hidrogen, (bio) gaz natural comprimat/lichefiat și exceptarea acestora de la taxe și impozite pentru a susține reînnoirea flotei de vehicule comerciale a transportatorilor rutieri.
- Susțineți aplicarea în România a noilor prevederi ale Regulamentului (UE) 2023/1315 din 23 iunie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă prin care și firmele de transport rutier din România să beneficieze de:
 - Ajutoare pentru investiții destinate achiziționării de vehicule nepoluante sau de vehicule cu emisii zero și modernizării vehiculelor
 - Ajutoarele pentru investiții în infrastructura de reîncărcare sau de realimentare.

Consultați aici **Documentul de poziție UNTRR: Subvenționarea achiziției de camioane verzi cu combustibili alternativi (emisii reduse și zero) și a dezvoltării infrastructurii aferente**

C. Adoptați o reglementare UE privind asigurarea energiei electrice necesare procesului de decarbonizare

UE a stabilit un cadru pentru implementarea infrastructurii de încărcare cu combustibili alternativi pe principalele coridoare de transport din UE - AFIR. Cu toate acestea, inițiativele autorităților române și eforturile private de construire a infrastructurii pentru încărcarea vehiculelor comerciale electrice se vor confrunta cu insuficiența rețelei de alimentare. Aceasta nu va permite României și UE să fie pregătite pentru o absorbție masivă a vehiculelor comerciale electrice cu baterie, în special a vehiculelor grele.

APEL LA ACȚIUNE

- Realizați o analiză a lacunelor coordonată la nivelul UE, pentru România și fiecare Stat Membru UE, pentru a evalua necesarul de suplimentare a rețelei actuale pentru a susține creșterea masivă a cererii de energie necesară pentru transformarea industrială, inclusiv pentru transportul rutier comercial.
- Adoptați un cadru armonizat al UE care leagă statele membre și furnizorii de electricitate pentru a moderniza rețeaua la nivelurile necesare.
- Monitorizați angajamentele României de a implementa reglementarea infrastructurii de combustibili alternativi și stabiliți obligații suplimentare acolo unde este necesar.

D. Armonizați elementele cheie ale reglementărilor de acces urban al vehiculelor comerciale

Un număr tot mai mare de orașe europene introduc unilateral restricții de acces urban (UVARs) care limitează accesul vehiculelor comerciale. Aceste restricții pot lua forma taxelor de congestionare sau a restricțiilor de circulație rutieră, inclusiv așa-numitele "interdicții diesel" sau propunerea inacceptabilă a Primăriei Municipiului București de a interzice accesul vehiculelor comerciale în timpul zilei impunându-le să realizeze aprovizionarea numai în intervalul orar 22,00 – 06,00. Companiile de transport rutier de mărfuri și persoane active în mai multe zone municipale găsesc tot mai dificil să respecte aceste măsuri unilaterale extrem de divergente.

APEL LA ACȚIUNE

- Armonizați înregistrarea, recunoașterea și utilizarea semnalizării pentru recunoașterea unui vehicul și a clasei de performanță de mediu a acestuia.
- Standardizați procedurile pentru stabilirea și modificarea restricțiilor de acces în orașe, cum ar fi evaluarea impactului și consultările cu părțile interesate, inclusiv consultarea operatorilor locali de transport rutier de mărfuri și persoane.
- Aplicați principiul proporționalității atunci când stabiliți restricțiile de acces în orașe, cum ar fi coridoarele dedicate pentru a asigura accesul traficului comercial în cazul în care condițiile pentru trecerea la vehicule cu emisii zero nu sunt îndeplinite, sau excepțiile pentru traficul special, cum ar fi serviciile de taxi sau de autocar, pentru a asigura incluziunea pasagerilor mai puțin mobili.
- Stabiliți un punct de acces digital unic, gratuit, pentru a accesa informații UVAR ale fiecărui oraș.

**UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor
Rutieri din România**

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60,
București 040157, Sector 4
ROMÂNIA

Tel: +40-21-336.77.88

Fax: +40-21-335.48.25 ; +40-21-337.48.53

www.untrr.ro

E-mail: office@untrr.ro



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

