

UNTRR: Comisia Europeana nu considera o problema de concurenta preturile inferioare oferite transportatorilor estici în vestul UE

Comisia Europeana nu considera ca preturile de transport mai mici oferite în vestul Uniunii Europene transportatorilor rutieri est-europeni reprezinta o problema de concurenta, subliniaza Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), care a solicitat Executivului UE sa se pronunte asupra subiectului.

"Comisia Europeana raspunde UNTRR ca preturile de transport diferite oferite operatorilor de transport rutier, pentru aceeasi activitate în acelasi loc, nu reprezinta o problema de concurenta. Comisia Europeana a raspuns Uniunii Nationale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) ca structura costurilor si rentabilitatea fiecarui operator de transport rutier sunt determinate de mai multi factori care depind, partial, de performanta activitatii si de alegerile fiecarui operator si, prin urmare, sunt în afara domeniului de interventie al Comisiei, si ca preturile de transport diferite oferite operatorilor de transport rutier, pentru aceeasi activitate în acelasi loc, nu reprezinta o problema de concurenta", se mentioneaza în comunicatul remis luni de UNTRR.

Raspunsul Comisiei Europene vine în contextul în care UNTRR a cerut deschiderea unei investigatii în ceea ce priveste diferentele dintre tarifele de transport platite operatorilor de transport de marfa din Est si Vest, pentru aceeasi activitate în acelasi loc, explica Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România.

"Astazi, pentru aceeasi operatiune de transport în vestul UE, transportatorii din est sunt platiti sub 1 euro pe km, în timp ce transportatorii occidentali primesc 1,5 euro pe km. UNTRR a solicitat Comisiei Europene sa investigheze diferentele semnificative între tarifele pentru aceleasi servicii în acelasi loc, întrucât companiile occidentale sunt platite cu 50% mai mult decât companiile estice. Ideea de a avea salarii egale ar putea fi acceptata de operatorii de transport rutier, cu conditia ca si costul acestora sa fie acoperit. Dar abordarea este, în cazul angajatilor, aceeasi plata pentru aceeasi munca în acelasi loc, în timp ce pentru companii, autoritatile europene sunt în favoarea unei pietre libere 'salbatice'", se precizeaza în comunicatul UNTRR.

În raspunsul transmis organizatiei transportatorilor români, Comisia Europeana considera faptul ca preturile diferite între tari nu indica neaparat o problema de concurenta si ca în contextul pilonului social si de piata al Pachetului Mobilitate I, Bruxelles-ul a propus mai multe masuri pentru a asigura conditii de concurenta echitabile.

"De exemplu, Comisia a propus masuri concrete de combatere a crearii de companii cutie postala, care confera anumitor operatori un avantaj de cost incorect fata de concurentii lor prin utilizarea structurilor juridice. De asemenea, Comisia a propus aplicarea normelor de detasare la anumite operatiuni de transport rutier international, pentru a se asigura ca soferii sunt platiti în conformitate cu conditiile sociale si de remunerare ale statului membru în care lucreaza predominant. Aceste norme asigura, de asemenea, ca operatorii stabiliti în diferite state membre sau tari terte nu obtin un avantaj neloial, din punct de vedere al costurilor salariale si sociale, atunci când își desfasoara activitatea în acelasi stat membru", se arata în raspunsul Comisiei Europene, publicat de UNTRR.

Comisia Europeana argumenteaza ca rolul sau este de a asigura conditii de concurenta echitabile între operatorii de transport si de a preveni avantaje de costuri neloiale si ilegale sau comportament discriminatoriu, mentioneaza organizatia transportatorilor români.

"CE nu are niciun rol de jucat atunci când vine vorba de determinarea preturilor de piata sau a marjelor de profit ale operatorilor. Pretul platit de expeditori, case de expeditii de marfa si alti actori ai lantului de transport pentru serviciile de transport realizate de transportatorii de marfa sunt negociate si rezulta din interactiunea ofertei si cererii pe o piata liberalizata", se mai arata în raspunsul Comisiei catre UNTRR.

Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România subliniaza ca, în schimb, Comisia Europeana nu a raspuns la întrebarea UNTRR privind legatura dintre întoarcerea obligatorie acasa a camionului si conditiile sociale, în conditiile în care impactul asupra pietei si mediului este ignorat.

"Întoarcerea obligatorie acasa a camionului ar duce la o medie de 6 zile pierdute la fiecare 8 saptamâni, ceea ce se traduce în pierderi financiare de 10-14%. Revenirea în tara de origine la fiecare 8 saptamâni ar însemna 1.000 de camioane în plus zilnic pe drumurile europene si la frontiere, fara nicio justificare economica. Acest lucru ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO2 / zi sau 418.000 tone/an (calculule sunt pentru camioane înmatriculate în România si care realizeaza operatiuni de transport rutier international. Întoarcerea acasa a unui camion înmatriculat în Germania sau Franta nu este o problema, deoarece majoritatea transportului rutier international se realizeaza între Germania-Franta-Italia-Benelux)", se precizeaza în comunicatul UNTRR.

De la publicarea Pachetului Mobilitate 1 în 2017, UNTRR a solicitat institutiilor UE sa introduca un mecanism european, similar costului de transport calculat de CNR în Franta (www.cnr.fr) pentru a garanta conditii de concurenta egale. În transportul rutier european, costul total al transportului pentru clienti ar trebui sa fie format din costul de referinta + marja fiecarei companii de transport rutier, similar cu dobânda de referinta plus marja bancii în cazul sistemului bancar, considera UNTRR.