

Fudulea (CNIPMMR): România va pierde în următorii doi ani 5% din PIB în urma noilor reglementari UE privind transportul de marfa

România va pierde în următorii doi ani 5% din Produsul Intern Brut din cauza migrării către state central-europene a sectorului românesc de transport intra-european rutier de marfa, situație cauzată de noile reglementări ale UE în ceea ce privește domeniul transporturilor, a declarat, luni, vicepresedintele Consiliului National al Întreprinderilor Private Mici și Mijlocii din România (CNIPMMR), Sterica Fudulea, într-o conferință de presă.

Vicepresedintele CNIPMMR a enumerat acele noi reglementări europene din sectorul transporturilor din Pachetul de Mobilitate 2020 care vor afecta transportatorii rutieri români care acționează în statele UE.

"În iulie au fost publicate în jurnalul oficial al UE reglementările care constituie Pachetul de Mobilitate. CNIPMMR a identificat câteva dintre problemele generate de reglementările din pachetul de Mobilitate. Prima problemă pe care noi am identificat-o este aceea a obligativității întoarcerii șoferului la locul de reședință sau la sediul angajatorului la fiecare 4 săptămâni. Aceasta prevedere a intrat deja în vigoare în august acest an, fiind o prevedere care îi discriminează pe transportatorii din Europa de Est, pentru că trebuie să parcurgă o distanță mai mare la întoarcerea la sediu. Cea de-a doua problemă pe care noi am identificat-o este ceea ce înseamnă întoarcerea camionului la fiecare 8 săptămâni. Aceasta prevedere va intra în vigoare la 22 de luni de la publicarea acestor măsuri, deci nu este încă operațională, dar aceasta prevedere va crește cheltuielile operatorilor din Europa de Est, pentru că vor fi nevoiți să-și întoarcă camionul acasă de multe ori pe gol sau bineînțeles cu niște preturi sau niște tarife mai mici pentru marfa pe care ei o transportă. Cea de-a treia problemă este cea care prevede faptul că nu se mai poate face repausul săptămânal în cabină, ci acesta trebuie realizat în condițiile de cazare, care vor fi suportate de angajator. Dar aici apare o altă problemă - lipsa parcarilor securizate pentru auto-trenuri, și din cazurile pe care ni le-au semnalat colegii noștri, au existat cazuri în care asiguratorii n-au decontat furturile decât dacă șoferul a fost în cabină. Ori, acum e clar că șoferul nu va mai sta în cabină, deci s-ar putea să nu se mai deconteze nici măcar aceste daune asigurate", a explicat Sterica Fudulea.

Vicepresedintele CNIPMMR a mai arătat că modificarea calculării salariului minim al șoferilor în funcție de statul în care fac transportul și limitarea cabotajului reprezintă alte probleme.

"O altă problemă identificată este limitarea cabotajului. Cabotajul este efectuarea unui transport în interiorul unui stat membru având licența de transport în alt stat membru. Aici intervine o măsură care ne spune că după fiecare cursă de cabotaj trebuie să existe o pauză de patru zile. Și atunci înseamnă patru zile de neactivitate. Cea de-a cincea problemă identificată este cea care prevede plata salariului minim din țara în care se face transportul și nu din țara unde transportatorul își are sediul. De exemplu, la o cursă de transport de marfa intracomunitară realizată între Germania și Franța se aplică salariul minim din aceste țări, dar pentru o cursă de exemplu România - Franța nu se aplică directiva respectivă. Toate aceste probleme vor face ca transportatorii români în general cei din Europa de Est să fie cei mai afectați, fiind practic scoși de pe piața de transport din Uniunea Europeană", a menționat Sterica Fudulea.

Vicepresedintele Consiliului National al Întreprinderilor Private Mici și Mijlocii din România a atras atenția că în urma noilor reglementări europene, aproape unul din trei operatori români de transport rutier intra-comunitar de marfa va fi scos de pe piață.

"În ceea ce privește poziția CNIPMMR față de Pachetul de Mobilitate 2, au fost identificate câteva încălcări ale drepturilor transportatorilor din Europa de Est și bineînțeles din România: libertatea de circulație a persoanelor, prin instituirea obligativității pentru șoferi de a se întoarce la fiecare patru săptămâni în statul de reședință,

principiul proportionalitatii, prin obligativitatea întoarcerii vehiculului în țara de înmatriculare, și libertatea de prestare de a serviciilor, prin restricțiile la care cabotaj. Situația prezentată de către Eurostat pe ultimii 5 ani, în perioada 2014 - 2018, confirmă faptul că țările din Europa de Est cu cele mai mari creșteri în ceea ce înseamnă transportul pe tonă/kilometru sunt România, care a înregistrat 67%, Cipru 65% și Lituania 55%. Colegii noștri din asociațiile de transport au arătat și niste costuri pe ceea ce înseamnă cheltuielile pe care vor fi nevoiți să le realizeze în plus, astfel că de exemplu acea întoarcere acasă pe o ruta München - Arad generează un cost de 0,1 euro/kilometru, ori ei trebuie să aibă costuri undeva între 750 și 1200 de euro pe cursă, ceea ce trebuie suportat de firma românească, iar costul întoarcerii șoferilor acasă la 4 săptămâni generează niste costuri de 200-300 de euro pe fiecare întoarcere. Ori toate aceste costuri vor fi suportate de către angajatorul român, ceea ce înseamnă că acesta este scos efectiv de pe piața de transport, nefiind competitiv. Noi estimăm că în următorii doi ani România va pierde 5% din PIB datorită acestei migrări a activității de transport internațional din zona de est în zona centrală și estimăm că 30% din operatorii de transport români nu vor putea rezista pe piața de transport în viitor", a apreciat Fudulea.

La rândul său, președintele CNIPMMR, Florin Jianu, a estimat că în urma noilor reglementări europene transportatorii români își vor muta sediile din România, situație care va duce la încasări mai mici la bugetul statului român.

"Dacă mă întrebați pe mine, în practică se va întâmpla o acțiune: își vor deschide sucursale în alte țări. Și atunci de fapt România va avea de suferit, că nu mai plătești taxe și impozite aici, plătești taxe și impozite în Franța și așa mai departe", a subliniat președintele Consiliul National al Întreprinderilor Private Mici și Mijlocii din România.