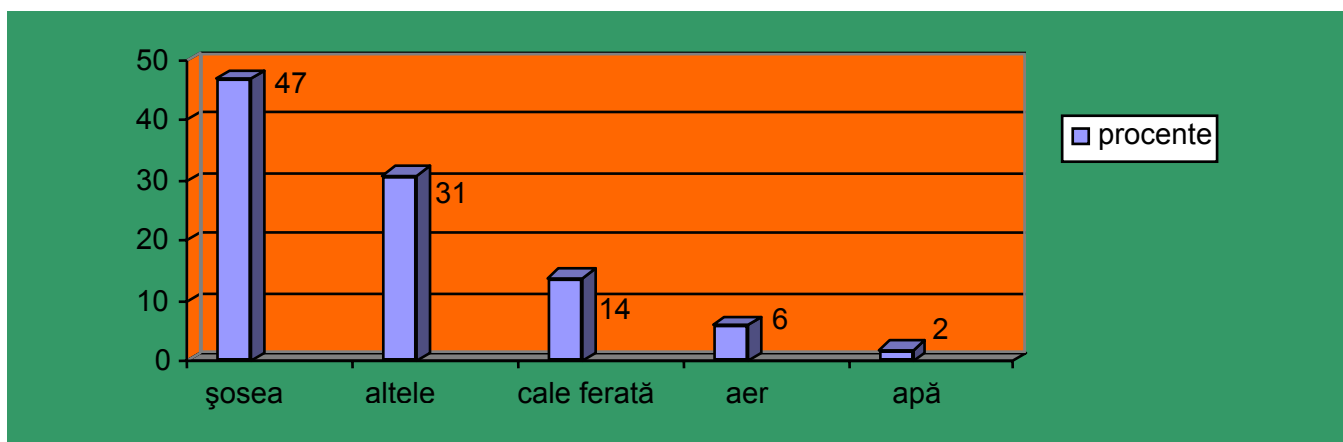


AFACERILE DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI

Istorie:

- Între 1994 și 1996 cele zece țări din Europa Centrală și de Est au aplicat pentru aderarea la UE. În 22 iunie 1993 la Copenhaga, Consiliul European deja a conchis că țările din Europa Centrală și de Est ar putea deveni membrii ai UE în momentul în care fiecare țară îndeplinește condițiile economice și politice. Procesul de aderare a început pe 30 martie 1998, odată cu stabilirea unui singur cadru pentru toate țările. Dorind să grăbească procesul integrării europene, UE a realizat acorduri speciale de asociere cu țările Central și Est Europene – Acorduri Europene. Părțile contractante au fost de acord să dezvolte și să întărească cooperarea în domeniul transportului prin participarea treptată a țărilor aplicante în Programe Comunitare și prin intermediul unor Rapoarte de Evaluare regulate ale Comisiei asupra stadiului de pregătire, precum și întărirea ajutorului de pre-aderare privind programul Phare.
- Industria transportului ocupă o poziție importantă în Comunitate, reprezentând 7% din PNB, 7% din numărul total al angajaților, 40% din investițiile Statelor Membre și 30% din consumul de energie al Comunității. Cererea a crescut în ultimii 20 de ani cu 2,3 % pe an pentru transportul de bunuri și 3,1% pentru transportul de pasageri. Piața unică a marcat un punct de cotitură în politica comună, de exemplu cu ajutorul a abolirii frontierelor sau liberalizării cabotajului. Acest lucru face posibilă ținerea pasului cu cererea în creștere și problemele de congestie și saturație.

Angajări după modul de transport în Europa 1999 (% din total transport)



Sursă: Federația Uniunii Europene a Transportului (European Union Road Federation), 2003

- În ultimii ani, creșterea economică din Vestul Europei a fost însoțită de o creștere similară în transport. În 1998 PIB a crescut cu 2,8%, transportul de mărfuri a crescut cu 5,3 %, transportul de pasageri a crescut cu 4,9%. În timp ce transportul pe uscat, pe apă și, în special, conducte de transport au raportat mari rate de creștere, transportul de mărfuri pe șină a experimentat un declin semnificativ
- *Transportul cu autovehicule:* Din 1 ianuarie 1993 un transportator – dintr-un stat membru al UE – poate transporta bunuri dintr-un stat într-altul. Până la această dată o asemenea operație, de a trece dintr-un stat al UE într-altul, necesita o autorizație specială. Din acel moment acest drept se bazează pe condiții de calitate. Dacă acestea sunt îndeplinite operatorii de transport vor primi o licență Comunitară.

Deoarece liberalizarea sistemului de cabotaj a fost însoțită de temeri serioase (precum distorsionarea competiției) din partea statelor membre, această liberalizare a fost introdusă treptat din 1 iulie 1990 sub forma cotelor Comunitare progresive.

Liberalizarea totală a pieței cabotajului a fost introdusă ulterior, în iulie 1998.

Acquis-ul legat de transportul rutier acoperă numeroase cerințe dintr-o varietate de domenii: social, tehnic, fiscal, de siguranță și de mediu.

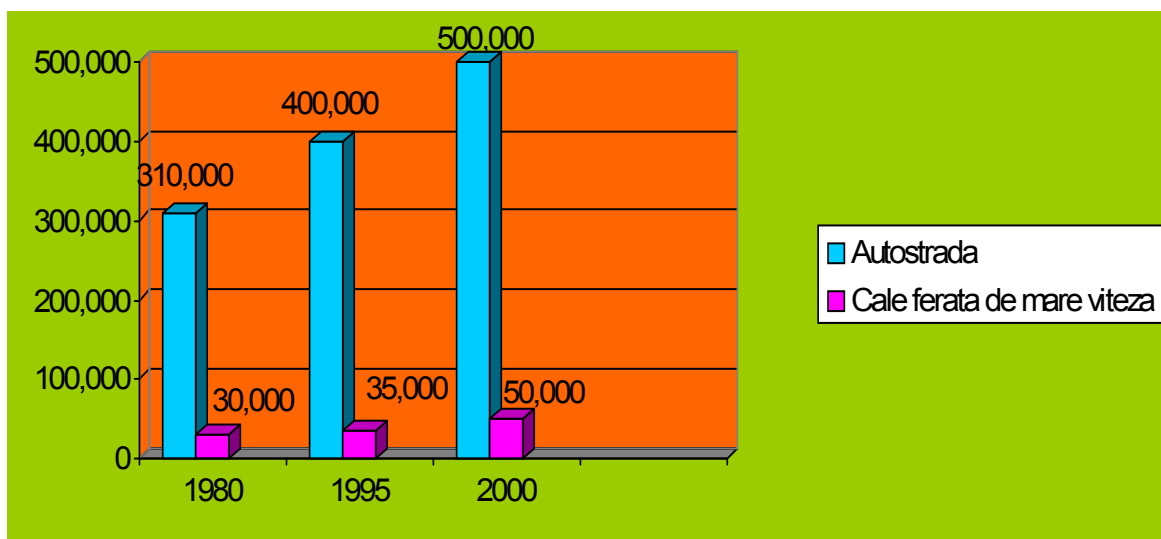
- *Vagoane de pasageri:* Comunitatea încearcă de asemenea să facă mai eficientă calea ferată și să faciliteze adaptarea acesteia la cererile timpurilor noastre (viteză mică de 18km/h în medie). De aceea în ultimii ani, Comisia a introdus mai multe proiecte pentru a asigura accesul la infrastructură. În prezent, Parlamentul European discută înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate pentru a intensifica interoperabilitatea între țările membre, pentru a dezvolta o abordare comună a siguranței pe calea ferată și să accelereze și să extindă deschiderea transportului de mărfuri (în prezent numai 14% din transportul de mărfuri din Europa se realizează pe calea ferată – jumătate din procentajul anului 1970!) și piețele de pasageri către competiția internațională.

În plus, scopul propunerii Comisiei este crearea unei Rețele Europene Integrate a Căilor Ferate.

În prezent, acquis-ul căilor ferate este supus la numeroase amendamente.

Mai jos este prezentată mărimea infrastructurii pentru drumurile și căile ferate de mare viteză în UE – din 1980 până în 2000:

Sursă: Federația drumurilor din Uniunea Europeană



- *Transportul Maritim:* este prin definiție deja o activitate liberalizată. Cabotajul pe mare a început cu metode noi în 1 ianuarie 1993. Pentru a lupta împotriva distorsiunii competiției au fost luate măsuri variate de către UE pentru a preveni practicarea de prețuri neloiale, standarde pentru vapoare și condiții de lucru. Piața căilor navigabile interne a fost complet liberalizată începând cu 1 ianuarie 2000. Constrângerile din Acquis privind siguranța maritimă reprezintă una din cele mai mari încercări.
- *Transportul aerian:* Politica Comunității asupra liberalizării transportului aerian se referă în principal la accesul la piață, controlul capacității, tarifele și problema licențelor pentru companii. Ea a fost lansată în 1980 și a fost implementată în 3 faze; faza 3 a început pe 1 ianuarie 1993. Cabotajul aerian a devenit realitate pe 1 aprilie 1997. De asemenea, în acest domeniu Comunitatea a încercat să facă ceva împotriva distorsiunii competiției prin armonizarea multor reguli privind standardele tehnice, procedurile administrative, precum și accesul la serviciile de pe aeroport. În anul 1998, transportul aerian era de departe

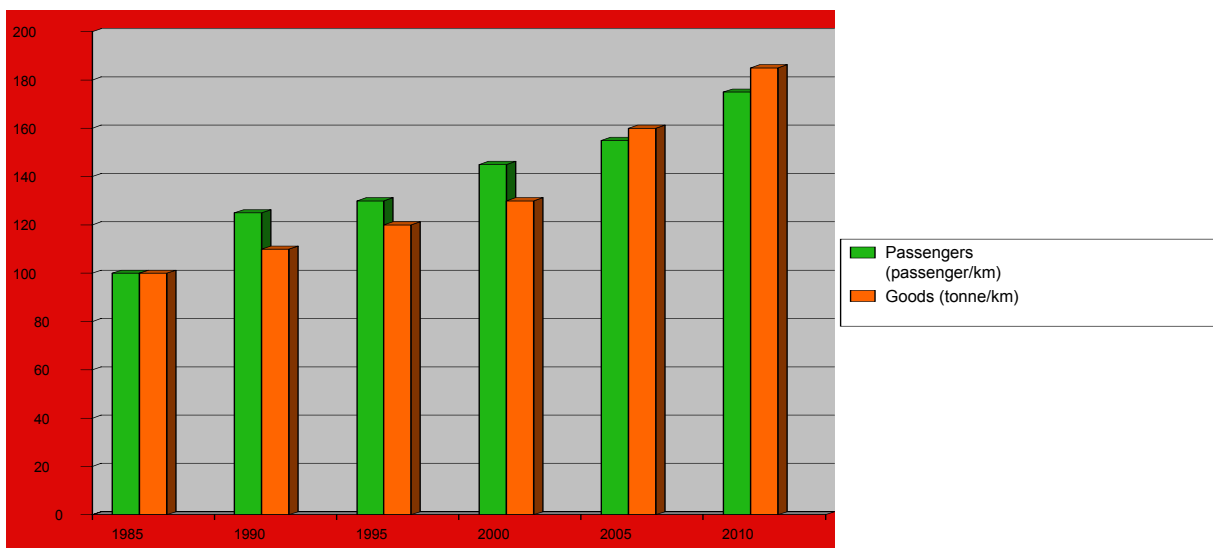
campionul creșterii cu un trafic aerian internațional în Europa crescând cu 9,6% și traficul aerian intern cu până la 11,8% față de anul precedent.

Ramura transportului din punct de vedere național și al UE

- **Structura:** Transportul este un element cheie pentru economiile moderne care funcționează bine/corect. Mai mult decât atât, el reprezintă o forță majoră pentru Integrarea Europeană. Societatea cere tot timpul mai multă mobilitate, livrări rapide și creșterea calității serviciilor de transport. Politicienii din toate țările europene sunt confrunțați cu o presiune din ce în ce mai mare de a construi o nouă infrastructură și de a deschide noi piețe.
- **Competiția:** Schimbările rapide din transportul european nu au afectat sistemele feroviare naționale – deși în special acest sistem are un potențial enorm în privința costului scăzut, este un mod de transport rapid, eficient și protejează mediul înconjurător. De aceea o politică radicală este dorită pentru a îmbunătăți capacitatea căilor ferate de a transporta mărfuri și pasageri rapid și în siguranță pe distanțe mari. 41% din transportul de mărfuri Est European se face pe calea ferată, dar scade în mod constant și aproape s-a înjumătățit din 1990.
- **Piața în domeniu:** Conform ECMT transportul de mărfuri în Europa Centrală și de Est ar putea crește de la 50% la 60% între 2000 și 2015. Creșterea în transportul rutier se preconizează a ajunge la 60-70% în comparație cu transportul pe calea ferată care va atinge o creștere de 20-30%.
- În aceeași perioadă de timp mobilitatea persoanelor în țările de est este previzionată să crească cu 40-50% - de două ori mai mult ca previziunile pentru UE.

Se previzionează că transportul internațional de mărfuri se va dubla în timp ce transportul rutier poate fi chiar triplat. Mișcările internaționale de pasageri sunt prevăzute a fi 80-90% - în special pe calea rutieră și pe calea aerului.

Creșterea transportului în Uniunea Europeană 1985-2010 (previziuni 2001-2010 - Sursă: Comisia Europeană):



- Căile ferate destinate transportului de mărfuri sunt din ce în ce mai puțin competitive din punctul de vedere al vitezei și costului în aproape toată Europa. Cota lor de piață este foarte probabil că se va micșora dacă nu sunt introduse fără întârziere măsuri radicale de îmbunătățire a prețului, structurii, organizării, politicii comerciale, menținerii în funcțiune și interoperabilității rețelelor. Din 1997 traficul pe căile ferate a scăzut în fiecare an cu 0,5% în sectorul de transport al mărfurilor și cu 5,1% în sectorul transportului de pasageri.

În prezent țările candidate au sisteme de transport diferite de cele ale țărilor membre. Din mai multe puncte de vedere, transportul în aceste țări este mai puțin dăunător mediului decât în UE:

- Transportul utilizează numai 19% din consumul total de energie în comparație cu 34% în UE
- Emisiile de dioxid de carbon(CO₂) pe cap de locuitor datorate transportului sunt de trei ori mai mici decât în UE
- Rețelele de drumuri sunt aproape cu 40% mai puțin dense decât în UE; lungimea totală a autostrăzilor este de zece ori mai scurtă

Totuși vremurile se schimbă rapid:

- Consumul de energie crește rapid
- Emisiile de CO₂ au crescut din a doua jumătate a anilor 1990
- Lungimea totală a autostrăzilor s-a dublat în ultimii 10 ani

De aceea:

- Decuplarea creșterii în transport față de creșterea economică: intensitatea transportului de mărfuri a scăzut relativ la creșterea economică în anii '90, dar în medie este încă de cinci ori mai mare ca în UE
- Schimburi modale: cota de piață a transportului de mărfuri și pasageri pe calea ferată rămâne mult deasupra nivelului din UE, dar transportul rutier și aerian se află pe o pantă crescătoare.

Libertăți de bază/elementare și efectele lor asupra ramurii:

- Libera circulație a mărfurilor: (vezi punctul „istorie”)
 - Inspecțiile la punctele de vamă vor dispărea
 - Controlul la graniță va înceta să existe în următorii ani (Convenția Schengen)
- Libera circulație a persoanelor: (vezi punctul „istorie”)
 - Cetățenii europeni pot munci unde doresc în cadrul Uniunii Europene
- Libera stabilire a persoanelor și a serviciilor: Din 1970 UE a luat o serie de măsuri pentru a armoniza condiții de acceptare pentru ocupațiile naționale și internaționale ale operatorilor de transport rutier pentru a permite efectiv libertatea de stabilire pentru asemenea operatori.

Alte aspecte menționate pentru o țară care intră în UE

- Aderarea noilor țări la UE este bazată pe Articolul 49 a Tratatului Uniunii Europene. Orice țară europeană poate aplica pentru a deveni membru UE. Doar țările care au promis să adopte Acquis-ul pot intra în UE.
- Articolul 70 ff al Tratatului CE stabilește bazele legale pentru politica transportului în comun
- În domeniul transportului țările candidate se confruntă cu provocarea de a prelua și implementa un suport legislativ substanțial care reprezintă aproximativ 10% din totalul acquis-ului. În cadrul acquis-ului la capitolul 9, „Politica în transport” este bazată pe articolele 70-80 a Tratatului CE. Acquis-ul în transport este alcătuit în special din legislație secundară, de exemplu mai multe sute de legi, directive și decizii. Implementarea acquis-ului înseamnă nu numai adoptarea legislației, ci și un nivel adecvat al capacității administrative.
- Integrarea pieței transportului rutier este una din cele mai sensibile probleme în contextul negocierilor de aderare la capitolul transport.
- UE își propune să elibereze accesul în cadrul UE pentru piața transportului rutier cu condiția ca țările candidate să implementeze efectiv acquis-ul în domeniul transportului rutier, și, acolo unde este relevant, să accepte poziția UE cu privire la cererile pentru perioade tranziționale. De aceea tuturor țărilor candidate în momentul aderării le va fi

acordat accesul la piața transportului rutier de mărfuri în cadrul UE, către sau dintr-un stat membru UE, de străbatere a teritoriului unuia sau mai multor state membre.

- Totuși referitor la problema deschiderii pieței naționale a cabotajului odată cu aderarea apar puncte sensibile specifice. Pentru ca procesul de integrare să fie lin și în lumina experienței UE, Uniunea Europeană a propus un aranjament transnațional care să menționeze că accesul transportatorilor non-rezidenți pe piața națională a transportului rutier din alt stat membru ar trebui, în anumite cazuri, să aibă loc treptat. Propunerea urmărește restricționarea accesului la piețele naționale de transport între statele membre actuale și noile state membre pentru o perioadă inițială de doi ani pentru acele țări candidate care nu au cerut deloc sau au cerut doar perioade tranziționale limitate în domeniul transportului rutier și pentru o perioadă inițială de trei ani pentru acele țări candidate care au cerut perioade tranziționale mai substanțiale, cauzând întreruperi adiționale în sectorul transportului rutier. În plus, statele membre pot să notifice la Comisie o prelungire a acestei perioade inițiale cu o perioadă maximă de doi ani. În anumite cazuri această perioadă mai poate fi totuși prelungită cu încă un an. Mai mult decât atât, Statele Membre care nu au prelungit perioada tranzițională pot aplica metode de siguranță până la sfârșitul celui de-al cincilea an.

Cele mai importante legi și reguli:

- **Șofatul în cadrul UE**

- Traficul în transportul internațional este supus AETR care este identică cu legislația socială Europeană:
 - Nu este permis ca șofatul să depășească 9 ore pe zi
 - Nu este permis să se șofeze fără întreruperi mai mult de 4,5 ore
 - Pauzele după șofatul neîntrerupt trebuie să fie de cel puțin 45 de minute
 - Pauza pe zi este de minimum 11 ore.
 - Excepțiile sunt posibile

- **Vârsta permisă pentru condus:**

- Vârsta minimă admisă pentru a conduce un vehicul de până la 7,5 t este de 18 ani
- Pentru a conduce toate celelalte vehicule vârsta minimă este de 21 ani

- **Accesul la afacerile din domeniul transportului:**

- Calificarea cuprinde
 - Încredere
 - Eficiență financiară (garanția de 9000 euro pentru primul vehicul și pentru fiecare din următoarele cel puțin 5000 euro)
 - Cerințe de abilități profesionale

- **Viteza:**

- Viteza maximă este limitată la 85 km/h
- Un mecanism pentru a controla această limită de viteză este obligatoriu

- **Armonizarea taxelor în transportul rutier** este unul din punctele esențiale pentru a ajunge la o competiție eficientă și justă. Din păcate este încă evident că țările candidate trebuie să ia măsuri privind armonizarea naturii, structurii și nivelului taxelor din domeniul transportului rutier. Nivelul taxelor din UE ar trebui introdus treptat înaintea intrării țărilor candidate în UE.

- Prima prioritate pe termen scurt pentru toate țările candidate ar trebui să fie implementarea adecvată a **Acordului European privind munca echipajelor de vehicule angajate în transportul rutier internațional** atât pentru transportul internațional cât și pentru transportul național. Implementarea adecvată pare a fi o problemă pentru majoritatea administrațiilor (organizații, personal, etc.) în țările candidate. În ceea ce privește legislația

socială din domeniul transportului rutier și separat de faptul că operatorii din țările candidate trebuie să suporte costuri mari pentru a fi în concordanță cu cerințele UE atât din punct de vedere tehnic, organizatoric cât și în termeni de personal suport angajat, una dintre prioritățile pe termen mediu pentru țările candidate pare a fi **dezvoltarea structurilor de dialog social** între partenerii sociali.

- Rețelele trans-europene (RTE): în 1992 UE a încercat să încurajeze statele membre să-și facă legături între ele prin autostrăzi și rețele feroviare prezentând lucrarea „Dezvoltarea viitoare a politicii comune de transport” Scopul este de a crea o singură rețea europeană din cele 15 rețele diferite existente.
- În fiecare an mii de oameni mor sau sunt răniți pe rețeaua europeană de autostrăzi. Până în 2010 obiectivul Comisiei Uniunii Europene este de a reduce acest număr la jumătate. Acest obiectiv va fi îndeplinit împreună cu Consiliul Ministerial al Comitetului European.
- Mai multe regiuni europene necesită politici de transport speciale pentru protejarea mediului înconjurător și pentru a asigura dezvoltarea durabilă. Acest lucru este în mod special valabil pentru marele centru de transport din Munții Alpi, aceștia fiind traversați de numeroase legături feroviare și rutiere și au multe văi dens/intens populate ce suferă puternic de poluarea datorată transportului rutier. De aceea este important să se găsească o soluție comună europeană pentru a optimiza reglementările în vigoare cu privire la traficul Trans –Alpin în așa fel încât se respectă mediul înconjurător și sănătatea publică.
- Introducerea obligatorie a sistemului „tachograph digital” este în prezent programată pentru primăvara anului 2005
- Parlamentul European a susținut noile reguli de siguranță minimă pentru tuneluri.
- Comisia Europeană publică o nouă Directivă referitoare la competențele de bază și pregătirile periodice ale șoferilor de pe anumite vehicule pentru transportul de mărfuri și pasageri. Până pe 10 septembrie 2006 statele membre UE trebuie să încorporeze Directiva în legislația lor națională.
- În ianuarie 2002 Comisia Europeană a publicat un pachet de măsuri pentru a grăbi procesul de creare a unui sector de cale ferată integrată prin:
 - Stabilirea unei abordări comune pentru siguranța pe căile ferate
 - Sprijinirea principiilor fundamentale de interoperabilitate
 - Crearea Agenției Europene de Căi Ferate
- Extinderea și accelerarea activităților pieței de transport de mărfuri pe calea ferată
- În toate țările candidate se constată o lipsă totală a indicatorilor și statisticilor de piață. Existența acestora ar ajuta în mod categoric la adoptarea deciziilor corecte pe o piață integrată și în continuă dezvoltare.
- Parteneriatele public-private (PPP) pot consolida instituțiile guvernamentale existente, resursele și know-how-ul administrativ și managerial. Cooperările pot fi vitale în regiunile economice, sociale și de mediu.

Posibilități de promovare din partea UE

- Din 1990 Banca Europeană de Investiții (BEI) a împrumutat viitoarelor țări membre din Europa Centrală și de Est aproximativ 20 miliarde €. BEI susține proiectele de investiții de capital pentru integrarea europeană. Împrumuturile de la BEI sunt legate de proiecte specifice în sectorul public și privat. Toate proiectele sunt evaluate pentru a se confirma justificarea lor economică și încadrarea în normele de mediu precum și viabilitatea lor tehnică și financiară. De comun acord cu autoritățile competente din fiecare țară, BEI acordă prioritate sectoarelor precum transportul și telecomunicațiile (la nivel local, național și de rețele trans-europene). **Oportunități și riscuri pentru sectorul transportului:** Pentru ambele părți – Țările Est și Vest Europene – va fi mult mai ușor să-și

găsească companii partenere Pentru ambele părți o piață imensă se va deschide; vor apărea posibilități economice incredibile pentru toate profesiile Deoarece va fi o competiție mai mare pentru ambele părți normele din transport vor dispărea (transport rates are going to fall)

Întrebări pe care ar trebui să vi le puneți:

- Îmi cunosc punctele tari și pe cele slabe?
- Ce fac adversarii mei?
- Ce doresc să ofer în următorii 5 ani?
- Voi putea supraviețui pe piață singur sau îmi vor trebui parteneri?
- Care este avantajul meu, care este superioritatea mea față de competitorii mei?
- Cunosc mărimea și structura tuturor costurilor din întreprinderea mea?
- De unde pot economisi bani în cadrul întreprinderii mele?

Adrese de contact:

- **UIR – Uniunea Internațională a Transportului Rutier** (International Road Transport Union-IRU)
Avenue de Tervuren 32-34, Bte 37
B-1040 Brussels, Belgium
Tel.: +32 2 743 25 80
Fax.: +32 2 743 25 99
URL: www.iru.org
- **Parlamentul European** – www.europarl.eu.int
- **Comisia Europeană** – www.europa.eu.int
- **Consiliul Uniunii Europene** – <http://ue.eu.int>
- **Comitetul Economic și Social** – www.ces.eu.int
- **Conferința Europeană a Miniștrilor Transportului** – www1.oecd.org/cem/index.htm
- **UEAPME** – www.ueapme.com
- **EUROCHAMBRES** – www.eurochambres.be
- **Consiliul Transportatorilor Europeni** – www.europeanshippers.com
- **Asociația Internațională a Transportului Public** – www.uitp.com
- **Ramura Europeană a Federației Internaționale a Drumurilor**– www.erf.be
- Link-uri utile cu informații legate de lărgirea UE – www.euractiv.com
- **FID – Federația Internațională a Drumurilor** (International Road Federation -IRF)-
www.irfnet.org
Geneva Programme Centre
Chemin de Blandonnet 2
CH-1214 Vernier, La Suisse
Tel.: +41 22 306 0260
Fax.: +41 22 306 0270
Mail: info@irfnet.org
- **AIPCR – Asociația Mondială a Drumurilor** (World Road Association) - www.piarc.lcpc.fr
La Grande Arche
Paroie nord, niveau 8
92055 La Defense, France
- **Germania:** BGL – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik Entsorgung
Breitenbachstraße 1
D-60487 Frankfurt am Main
Tel: +49 69 79 19 0

- **Austria:** AISOE
Wiedner Hauptstraße 68
A-1040 Wien
Tel: +43 1 961 63 63

- **Belgia:**
 - FEBETRA – Fédération Royale Belge des Transporteurs
Rue de l'Entrepot 5a
B-1020 Brussels
Tel: +32 2 425 68 00
 - SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer
Land van Rodelaan 20
B-9050 Gent
Tel: +32 2 210 82 10

- **Danemarca:** DTL – Danish Transport and Logistics Association
Gammeltorv 18
Postboks 2250
DK-1019 Copenhagen K
Tel: +45 70 15 95 00

- **Spania:** FENADISMER – Federación Nacional de Asociaciones de transporte de Espana
Alejandro Ferrant 3
E-28045 Madrid
Tel: +34 91 467 67 04

- **Finlanda:** SKAL – Suomen Kuorma-autoliitto ry
Nuijamiestentie 7, PI 38
SF-00401 Helsinki
Tel: +358 9 478 999

- **França:**
 - FNTR – Fédération National des Transports Routiers
6, rue Ampère
F-75017 Paris
Tel: +33 1 44 29 04 29
 - AFTRI – Association française de transport routier international
48 rue de la Bienfaisance
F-75008 Paris
Tel: +33 1 53 53 02 40

- UNOSTRA – Union National des Organisations Syndicale
5, ave de Verdun
F-94204 Ivry sur Seine Cedex
Tel: +33 1 56 20 20 40

- **Grecia:** OFAE – Greek Road haulage Association

- **Irlanda:** IRHA - Irish Road Haulage Association

C.G.I. Building, Unit 12 Blanchardstown, Corporate Park
Blanchardstown, Dublin 15 Ireland
Tel: +353 1 822 48 88

- **Italia:**
 - Confartigianato Trasporti – Confederazione Generale Italiana dell' Artigianato
Via S. Giovanni in Laterano, 152
I-Roma
Tel: +39 06 703 74 330

 - **CONFETRA – Confederazione Generaale Italiana dei Trasporti e della Logistica**
Via Panama 62
I-00198 Roma
Tel: +39 06 855 91 51

- **Olanda:**
 - TLN – Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
NL-2719 DA Zoetermeer
Tel: +31 79 363 61 11

 - EVO – Dutch Association for Logistics and Transport
Postbus 350
NL-2700 AJ Zoetermeer
Tel: +31 79 346 73 46

 - KNV – Koninklijk Nederlands Vervoer
Spui 188
Postbus 19365
NL-2500 CJ Den Haag
Tel: +31 70 375 17 51

- **Portugalia:** ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos-Rodoviários
Mercadorias
Rua do Conselheiro Lopo Vaz
Lote AB Escritório A
P-1800-142 Lisboa
Tel: +351 21 854 41 00

- **Marea Britanie:**
 - RHA Road Haulage Association
Roadway House
35 Monument Hill
Weybridge
UK-Surrey KT13 8RN
Tel: +44 1932 84 15 15
 - FTA – Freight Transport Association
Hermes House, St. John's Road
Tunbridge Wells
UK-Kent TN4 9U2
Tel: +44 1892 52617

- **Suedia:** SA – Svenska akeriförbundet
Box 504
S-182 15 Danderyd
Tel: +46 8 753 54 00