



UNION EUROPÉENNE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

**BASAT - CONFARTIGIANATO Trasporti - FENADISMER - FITA - NIT
Hungary - OBRNA ZBORNICA SLOVENIJE - SAV - UNOSTRA - UPTR**

Bruxelles, 23 mars 2009

CONFÉRENCE EUROPÉENNE UETR: L'ASSOCIATION PRÉSENTE À BRUXELLES SES DEMANDES POUR LE TRANSPORT ROUTIER

Fondation d'un Observatoire européen sur les coûts et d'un mécanisme communautaire de récupération des coûts du transport en facture; harmonisation des interdictions de circulation dans toute l'UE; gasoil professionnel; règlement communautaire qui discipline l'activité des commissionnaires de transports; modification de la directive Eurovignette qui ne pénalise pas les transporteurs et qui destine les gains des péages au secteur: celles-ci sont les demandes présentées par l'UETR *Union européenne des transporteurs routiers* sous l'actuelle Présidence Confartigianato Trasporti de Francesco Del Boca au cours de sa conférence européenne « *Petites et Moyennes Entreprises et politique communautaire des transports - Les défis des transporteurs routiers dans le Marché Interne* » qui s'est tenue à Bruxelles le 19 mars passé.

Plus de cent personnes, parmi lesquelles beaucoup de représentants des institutions et du lobby à Bruxelles, ont participé à l'événement qui s'est déroulé à la salle de conférence Van Maerlant du Comité Economique et Social Européen.

Ont participé en qualité d'orateurs:

Johann Friederich Colman, Membre de Cabinet du Vice Président de la Commission européenne Antonio Tajani, qui a fourni un très intéressante panoramique sur les lignes politiques de la Commission et qui a pris acte des demandes en représentation du Commissaire.

Staffan Nilsson, président du Groupe III du Comité Economique et Social (l'organe est composé de 344 membres subdivisés en trois groupes: le Groupe des Employeurs, le Groupe des Salariés et le Groupe Activités Diverses- le Groupe III- qui réunit les représentants des secteurs de la vie économique et social pas ne compris dans les premiers deux groupes, ou bien : les organisations des artisans, des agriculteurs, des PME, des libres professionnels).

Le Membre du Parlement Européen Saïd El Khadraoui, rapporteur au Parlement pour la modification de la directive "Eurovignette" et l'internalisation des coûts externes du transport, qui a fait une présentation exhaustive du dossier (et surtout du point de vue de quelqu'un qui connaît telle proposition de modification en ayant la paternité de la relation du PE)

Le prof. Rocco Giordano a présenté l'étude « Les coûts du transport dans le Marché Interne »

Les demandes de l'UETR ont donc été présentées aux plus hauts niveaux politiques et institutionnels de l'Union européenne.

Le Président de l'UETR Francesco Del Boca a ouvert les travaux en donnant à la Commission la plus grande disponibilité à collaborer sur les dossiers principaux du transport routier communautaire en remettant en outre l'accent sur l'importance de l'emploi de carburants alternatifs que les transporteurs favorisent à la recherche de l'intermodalité à tout prix.



L'évènement a même fait le point sur l'actuelle crise économique et financière, à travers le témoignage des diverses fédérations européennes des transporteurs.

« En Europe, surtout à la lumière de l'actuelle conjoncture économique et financière, l'harmonisation et la libéralisation des marchés représentent objectifs importants et probablement communs, à poursuivre absolument, tout en garantissant en même temps la survie des entreprises, au moins tant que dure la crise. Après surmonter la crise, que tous nous nous souhaitons se produire aussi vite que possible, on ne doit plus garantir seulement la survie mais plutôt une vie économique qui soie saine dans le domaine d'une concurrence loyale » a affirmé Del Boca.

Au cours de la présentation de la ligne politique de l'UETR on a enfin souligné la nécessité urgente de la modification de la directive européenne concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales, en imposant un mécanisme réellement efficace en assurant un délai maximal de 30 jours, et la révision de la réglementation sur les temps de conduite et de repos en passant de 9 à 10 heures de temps de conduite maximum journalier pour les chauffeurs de poids lourds.

Les nombreuses problématiques liées au trafic des marchandises dans l'Arc Alpin, à la Convention des Alpes et aux rapports en particulier avec la Suisse, ont également été mises en évidence.

