



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

RAPORT INFORMATIV

SEPTEMBRIE 2020



1. Tendințe MacroEconomice Sem 1 2020	3
▪ Comerțul cu amănuntul a revenit pe creștere în lunie.....	
▪ Încrederea în economie continuă să crească.....	
▪ Sectorul serviciilor cel mai afectat de criza cauzată de Coronavirus	
2. Comerțul cu amănuntul și cu auto în Sem 1	5
▪ Comerțul cu alimente a avut cea mai mare reziliență la criza Covid-19.....	
▪ Consumul de carburanți a scăzut cu aproape 11% în Sem 1	
▪ Comerțul cu autovehicule a scăzut cu 17% în Sem 1 2020	
3. Înmatriculări vehicule comerciale noi, 7 luni 2020	6
▪ Înmatriculările de vehicule comerciale noi au scăzut cu 31% în 7 luni 2020.....	
▪ Vehiculele comerciale grele (>16 to) sunt la jumătate față de anul trecut.....	
▪ Vânzările de autotractoare și de semiremorci noi s-au prăbușit în 2020	
4. Exportul de servicii de transport rutier de marfă evoluții și tendințe	7
▪ Valoarea serviciilor de transport rutier de marfă pentru clienți externi a scăzut cu 10% în primul semestru din 2020	
▪ Aplicarea prevederilor Pachetului Mobilitate 1 va duce la scăderea abruptă a exportului și creșterea importului de servicii de transport rutier de marfă.....	
▪ Cei mai importanți clienți externi ai transportatorilor români sunt din Germania, Austria, Italia, Spania, Olanda, Belgia și Franța (77% din total)	
5. „Pachetul Mobilitate” va avea un impact negativ puternic asupra transportatorilor și economiei.9	
▪ Firmele prevăd creșterea costurilor operaționale și reducerea veniturilor.....	
▪ Multe firme vor migra în alte țări din Vest sau se vor închide.....	
▪ Firmele de transport rutier așteaptă sprijin mai mare din partea statului	
▪ Concluziile și avertizările UNTRR	

1. Tendințe MacroEconomice Sem 1 2020

- Comerțul cu amănuntul a revenit pe creștere în lunie
- Încrederea în economie continuă să crească
- Sectorul serviciilor cel mai afectat de criza cauzată de Coronavirus

Evoluții

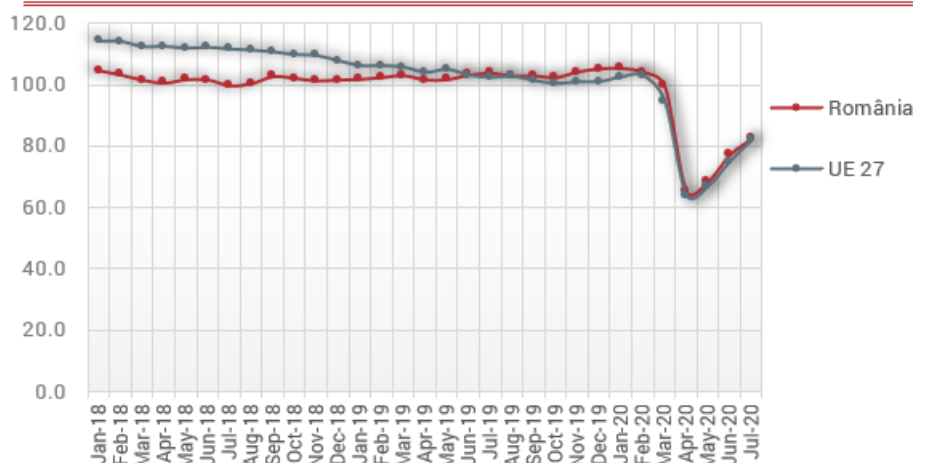
- ▶ Potrivit Institutului Național de Statistică (INS), în **Iunie 2020** salariul mediu brut pe total economie a fost de 5.369 Lei (+4,7% față de Iunie 2019) iar **salariul mediu net a fost de 3.298 Lei (+5,0% față de Iunie 2019)**.
- ▶ În **transporturi terestre** salariul mediu brut a fost de 4.586 Lei (+6,2% față de Iunie 2019) iar **salariul mediu net a fost de 2.752 Lei (+6,3% față de Iunie 2019), creșterea fiind peste media națională**.
- ▶ **Inflația** (indicele prețurilor de consum) **a fost de 2,8% în Iulie 2020 în raport cu Iulie 2019**, din care produsele alimentare s-au scumpit cu 5,6%, produsele nealimentare cu 0,9%, iar **prețurile serviciilor au crescut în medie cu 3,0%**.
- ▶ Potrivit INS, **Produsul Intern Brut a scăzut cu 10,2% în Trim 2 2020 față de Trim 2 2019, scăderea semestrială fiind de 4,7%**. În primul semestru din 2020 doar comerțul cu amănuntul și lucrările de construcții sunt pe plus, toate celelalte ramuri ale economiei au înregistrat scăderi severe, de două cifre, față de aceeași perioadă a anului trecut (detalii în tabelul de mai jos)

Sectoare	Trend (S1 2020/S1 2019)	Evoluții bune (peste medie)	Evoluții slabe (sub medie)
▪ <u>Producția industrială</u>	↓16,4%	Alimente, tutun, farma, chimice	Auto, textile, mobilă, mașini și utilaje
Industria extractivă	↓11,1%		
Industria prelucrătoare	↓18,2%		
Energie	↓6,8%		
▪ <u>Autorizații construire clădiri</u>	↓12,3%	Clădiri rezidențiale	Clădiri ne-rezidențiale
▪ <u>Lucrări de construcții</u>	↑18,9%	Construcții ingineresti	Construcții ne-rezidențiale
▪ <u>Comerț cu amănuntul</u>	↑0,5%	Alimente, băuturi	Carburanți
▪ <u>Comerț cu auto și servicii</u>	↓17,0%	Service auto	Comerț cu auto
▪ <u>Comerț exterior</u>			
Exporturi	↓18,1%	Alimente, băuturi	Mașini și echipamente, combustibili
Importuri	↓12,6%		
Total economie (PIB)	↓4,7%	Comerț, construcții	Industrie, servicii

Sursa: INS

Perspective

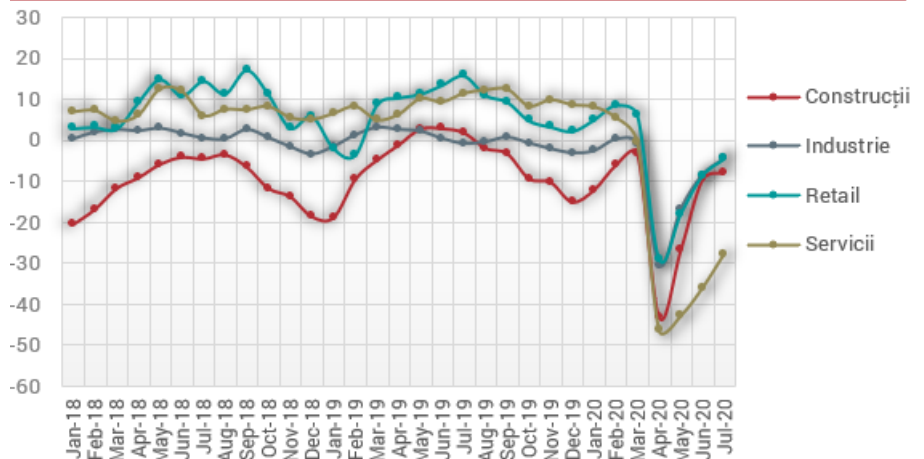
- ▶ **Încrederea în economie a continuat să crească în luna Iulie, pentru a 3a lună consecutiv**, după minimul atins în Aprilie. **Acest trend indică o revenire graduală a economiei**, atât în România cât și în UE.
- ▶ Astfel, se conturează intrarea într-o nouă etapă de dezvoltare economică, post pandemie.
- ▶ Indicatorul de încredere în economie este calculat pe baza a 5 indicatori de încredere: în industrie (40%), în servicii (30%), încrederea consumatorilor (20%), în construcții (5%) și în comerț (5%).

ÎNCREDEREA ÎN ECONOMIE | România vs UE | Ian 2018 - Iulie 2020


Sursa: Comisia Europeană

- ▶ Pe sectoare ale economiei, remarcăm o **revenire mai accentuată** a indicatorilor de încredere în **retail, industrie și construcții**. Așteptările privind producția, cererea în viitor și planurile de achiziții au contribuit la ameliorarea acestui indicator.
- ▶ Sectorul serviciilor (incl. transporturile) înregistrează o revenire mai lentă.
- ▶ Oricum, datorită costurilor reduse de finanțare și programele de sprijin la nivelul UE sunt așteptate noi fluxuri investiționale care să susțină revenirea economică.
- ▶ **Indicatorii de încredere indică tendințe și se bazează pe răspunsuri ale managerilor.**

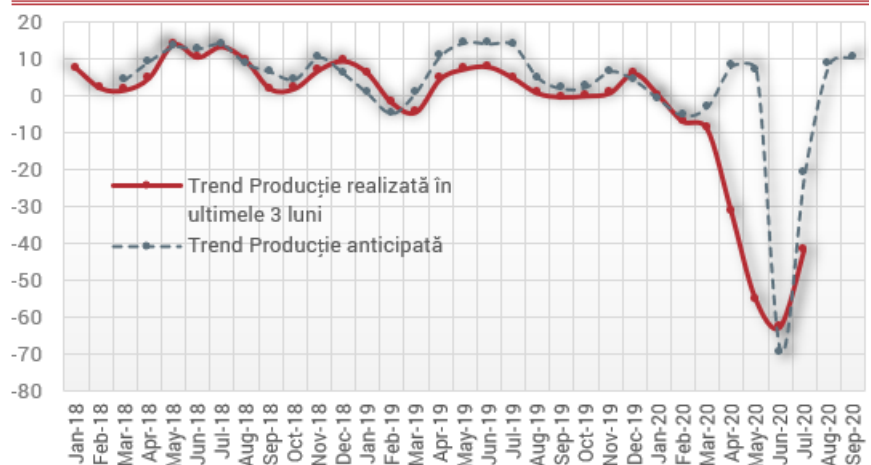
INDICATORI DE ÎNCREDERE | pe sectoare | România | Ian 2018 - Iulie 2020



Sursa: Comisia Europeană

- ▶ Conform răspunsurilor managerilor din industrie, în luna Iulie producția anticipată pentru următoarele 3 luni (Aug-Sept) indică o revenire accentuată.
- ▶ Comerțul cu amănuntul este de așteptat să crească în lunile Aug-Sept, la fel ca și Serviciile, dar acestea din urmă într-un ritm mai lent.
- ▶ De menționat că **acești indicatori reprezintă un sold conjunctural și reprezintă percepția managerilor firmelor**. Aceste trenduri nu au legătură cu ritmurile de creștere sau scădere.

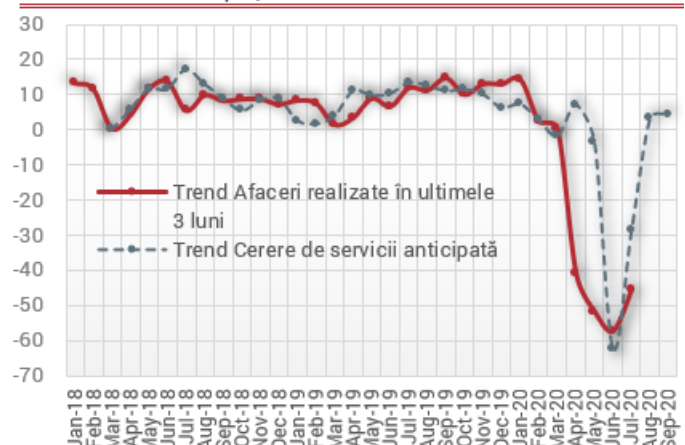
Trend PRODUCȚIE INDUSTRIALĂ | așteptări vs. realizări | Ian 2018 - Iulie 2020



Trend RETAIL | așteptări vs. realizări | Ian 2018 - Iulie 2020



Trend SERVICII | așteptări vs. realizări | Ian 2018 - Iulie 2020



Sursa: Comisia Europeană

CONCLUZII

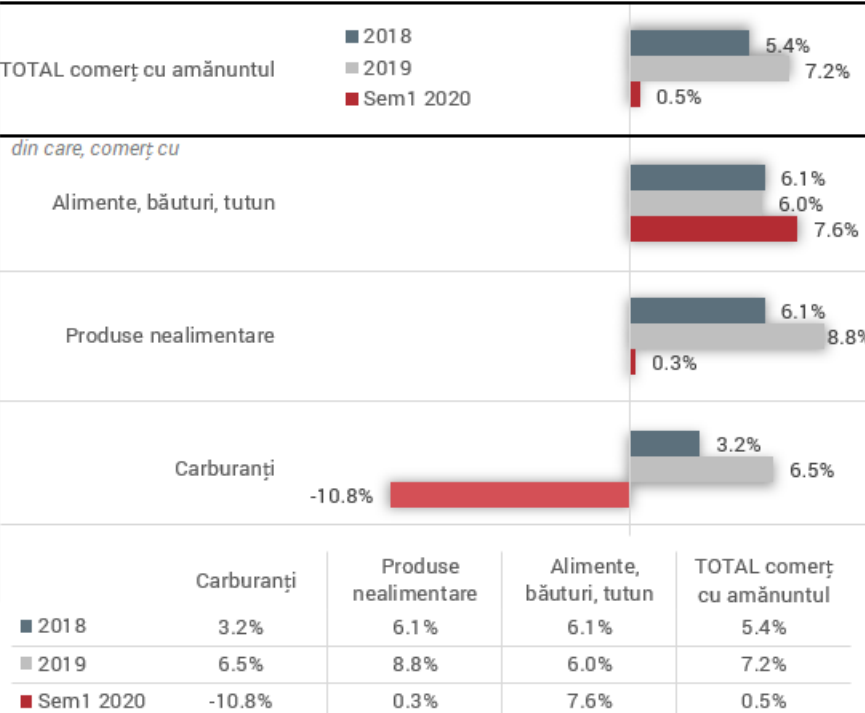
- ▶ Deși mediul economic general s-a îmbunătățit în ultimele două luni, după restricțiile impuse de autorități pe fondul pandemiei de Sars-Cov 2, **rămân factori de incertitudine pentru viitor și efectele economice se vor resimți cu adevărat spre finalul anului 2020 și pe parcursul anului 2021.**
- ▶ **Amenințările imediate asupra mediului de afaceri: nivelul șomajului, investițiile publice și private, politicile de suport și intervenție ale Statului Român și ale Comisiei Europene, blocajele financiare și evoluția pandemiei de Coronavirus.**

2. Comerțul cu amănuntul și cu auto în Sem 1

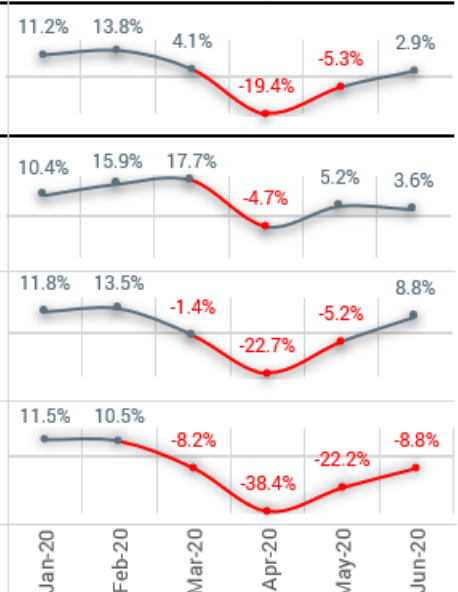
- Comerțul cu alimente a avut cea mai mare reziliență la criza Covid-19
- Consumul de carburanți a scăzut cu aproape 11% în Sem 1
- Comerțul cu autovehicule a scăzut cu 17% în Sem 1 2020

Dinamica anuală a comerțului cu amănuntul | 2018 - Sem 1 2020

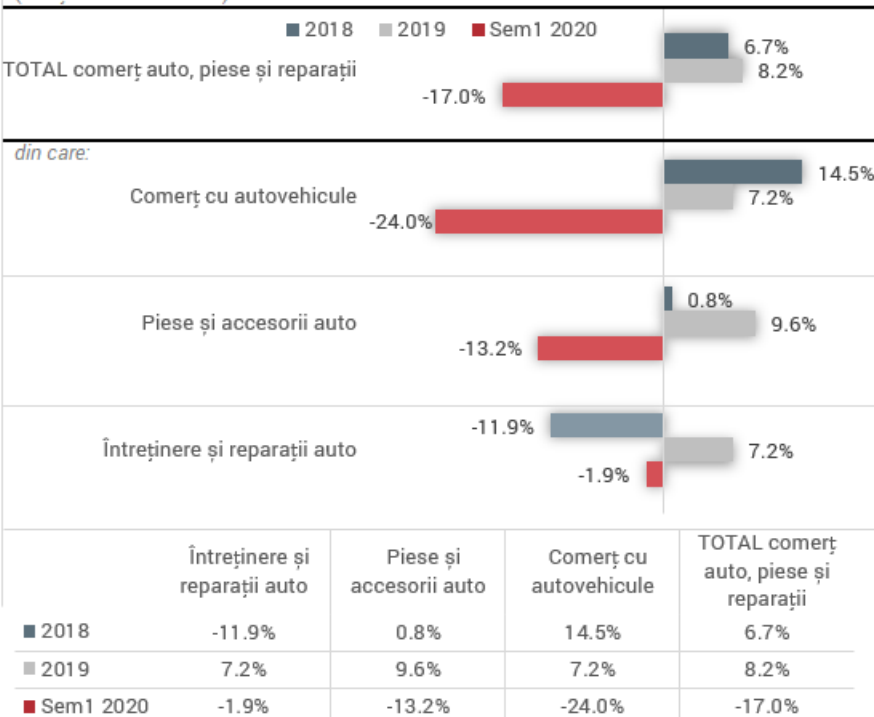
(% față de anul anterior)


Dinamica lunară retail | 2020

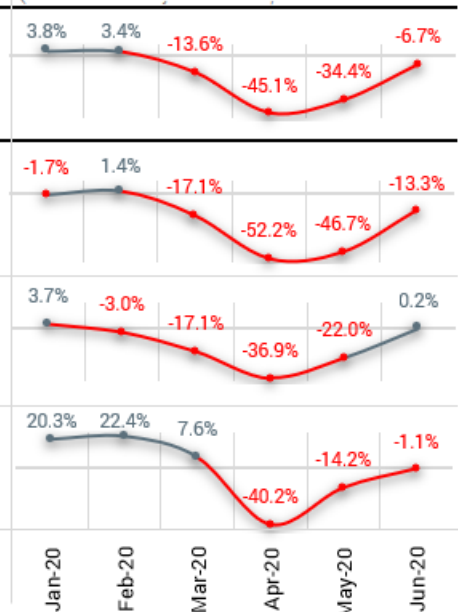
(luna curentă față de aceeași lună a anului trecut)


Dinamica anuală a comerțului cu auto și piese auto | 2018 - Sem 1 2020

(% față de anul anterior)


Dinamica lunară a comerțului cu auto | 2020

(luna curentă față de aceeași lună a anului trecut)



3. Înmatriculări vehicule comerciale noi, 7 luni 2020

- Înmatriculările de vehicule comerciale noi au scăzut cu 31% în 7 luni 2020
- Vehiculele comerciale grele (>16 to) sunt la jumătate față de anul trecut
- Vânzările de autotractoare și de semiremorci noi s-au prăbușit în 2020

- ▶ În primele 7 luni din 2020 **numărul de vehicule comerciale noi înmatriculate în România a scăzut cu 31% față de aceeași perioadă a anului trecut**, până la 9.727 unități față de 14.119.
- ▶ Cea mai mare scădere este înregistrată la înmatriculările de **vehicule comerciale grele noi (>16 to) / HCV, minus 49% față de anul anterior**, respectiv 2.130 unități în 7 luni 2020 față de 4.141 unități în același interval din 2019. În aceasta categorie sunt incluse **autotractoarele, numărul înmatriculărilor acestora în 7 luni din 2020 fiind de 1.518 unități, în scădere cu aproape 60% față de anul anterior.**
- ▶ De asemenea, înmatriculările de semiremorci noi au o scădere de 41% în 7 luni din 2020 față de 2019
- ▶ Faptul că în Iulie 2020 a continuat scăderea mare de înmatriculări de vehicule comerciale noi, deși consumul intern a fost la nivel comparabil cu anul trecut, sugerează faptul că antreprenorii sunt reținuți în a investi, mediul general fiind marcat de multe incertitudini.

Înmatriculări de vehicule comerciale noi | tipuri | 2018 – 2020

- număr -

Tip vehicul \ Perioada	An 2018	An 2019	Jan – Jul 2019	Jan – Jul 2020	Dinamică '20/'19
LCV / vehicule comerciale ușoare (<3,5 to)	17.585	16.986	9.813	7.453	↓ 24%
MCV / vehicule comerciale medii (3,5-16 to)	247	296	165	144	↓ 13%
HCV / vehicule comerciale grele (>16 to)	6.656	6.142	4.141	2.130	↓ 49%
Total vehicule comerciale noi	24.488	23.424	14.119	9.727	↓ 31%
Semiremorci	3.974	3.321	2.148	1.278	↓ 41%

Sursa: DRPCIV

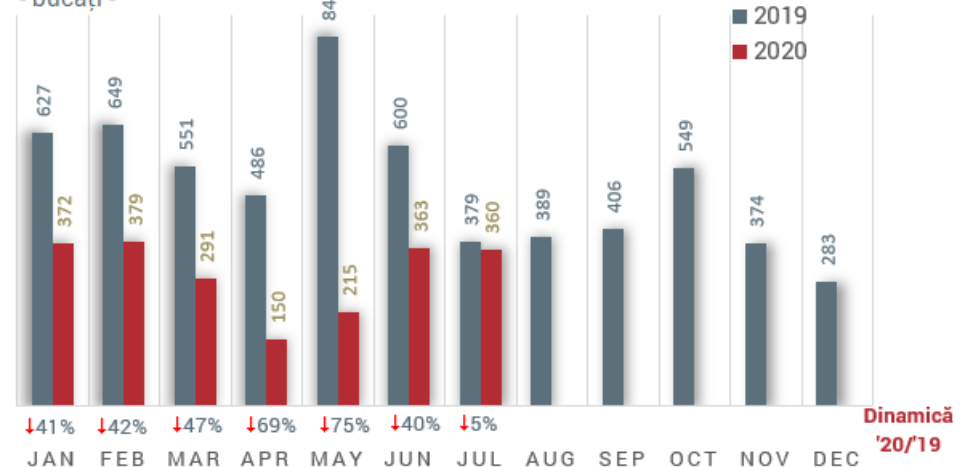
- ▶ Scăderea înmatriculărilor de vehicule comerciale grele (>16 to) s-a observat începând cu a doua jumătate a anului 2019, iar în 2020 scăderile lunare s-au accentuat, până la -75% în Mai. Doar luna Iulie 2020 poate fi considerată relativ bună în comparație cu Iulie 2019, scăderea fiind de doar 5%.

- ▶ În condițiile economice actuale și restricțiile impuse de Pachetul Mobilitate 1, **scăderea înmatriculărilor de HCV noi anul acesta va fi de 35-40%. Același trend îl anticipăm și pentru semiremorci.**

- ▶ Mai mult, criza medicală a dus la schimbarea preferințelor de consum, respectiv se consumă mai multe produse locale. Aceasta înseamnă cerere mai mică pentru transport rutier de marfă pe distanțe lungi unde sunt utilizate în special vehicule comerciale grele, respectiv TIR-uri.

Înmatriculări de vehicule comerciale grele noi (>16 to) | Ian 2019-Iul 2020

- bucăți -



4. Exportul de servicii de transport rutier de marfă | evoluții și tendințe

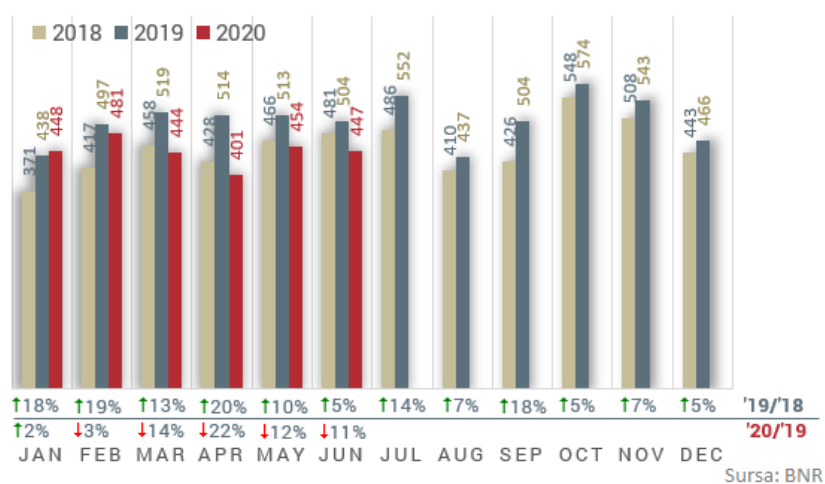
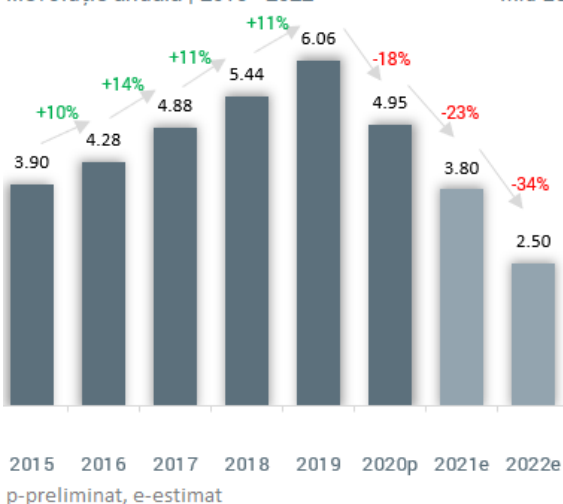
- Valoarea serviciilor de transport rutier de marfă pentru clienți externi a scăzut cu 10% în primul semestru din 2020
 - Aplicarea prevederilor Pachetului Mobilitate 1 va duce la scăderea abruptă a exportului și creșterea importului de servicii de transport rutier de marfa
 - Cei mai importanți clienți externi ai transportatorilor români sunt din Germania, Austria, Italia, Spania, Olanda, Belgia și Franța (77% din total)
- ▶ În Sem 1 din 2020 **exportul de servicii de transport rutier de marfă a scăzut cu 10,4% față de aceeași perioadă a anului trecut**, de la 2,99 mld Eur în Sem 1 2019 la 2,68 mld Eur. Singura lună de creștere din anul 2020 a fost Ianuarie.
- ▶ Aplicarea graduală a prevederilor din „Pachetul Mobilitate 1” încă din 20 Aug 2020 și criza actuală cauzată de Sars-Cov 2 vor influența negativ acest segment de piață, iar pentru întreg anul 2020 previzionăm o scădere de 18% a exporturilor, de la 6,1 mld Eur în 2019 la aproape 5 mld Eur în 2020.
- ▶ Transportul rutier de marfă a contribuit cu 22,4% la exportul total cu servicii al României în 2019 (27 mld Eur), dar în 2020 importanța acestuia va scădea la ~19%.
- ▶ Pe de altă parte, **importul de servicii de transport rutier de marfă a scăzut cu 9%**, de la 642 mil Eur în Sem 1 2019 până la 584 mil Eur în Sem 1 2020. În anul 2019 importul de astfel de servicii s-a ridicat la 1,3 mld Eur. Soldul export/import a fost de 4,8 mld Eur.
- ▶ În perspectivă, **pe măsura ce vor fi implementate prevederile din „Pachetul Mobilitate 1”, exportul de astfel de servicii va scădea semnificativ, respectiv cu 20-23% în 2021 și cu 30-35% în 2022**. Astfel, în condițiile actuale și fără alte modificări, la orizontul anului 2022 acest segment va ajunge la valoarea de 2,5 mld Eur, adică o întoarcere la nivelul anului 2013.
- ▶ Pe de altă parte, **decăderea transportatorilor români pe rute internaționale, va aduce inevitabil o creștere mare a importurilor** și va avea o influență negativă asupra soldului comercial extern al României. Acest trend se observă deja, în luna Iunie 2020, importurile au scăzut cu doar 2,9%, în timp ce exporturile au scăzut cu 11,3%.

Evoluția anuală și lunară a exportului cu servicii de transport rutier de marfă, 2015 - 2020. Tendințe 2021 & 2022

...evoluție anuală | 2015 - 2022

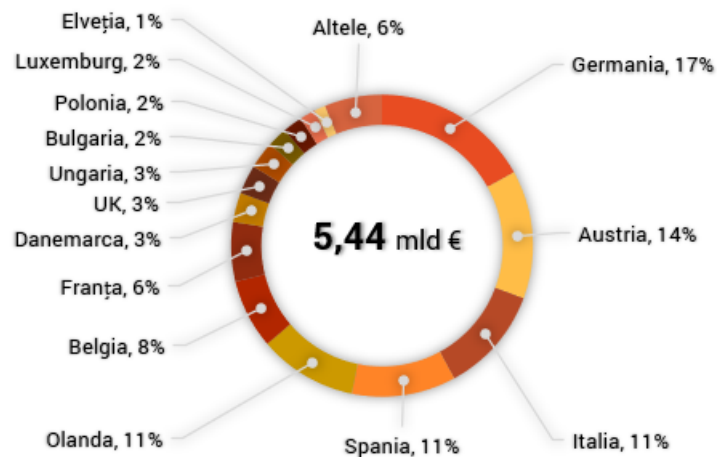
- mld EUR - ...evoluție lunară | 2018 - 2020

- mil EUR -



Sursa: BNR

- ▶ În anul 2018, cele mai mari sume pentru transport rutier de marfă au venit de la parteneri din Germania, 921 mil Eur sau 17% din total piață, apoi din Austria (748 mil Eur sau 14%).
- ▶ De la partenerii externi din top 7 țări a fost încasată suma de 4,2 mld Eur sau 77% din total piață.
- ▶ În perioada 2014 – 2018 cele mai mari creșteri s-au înregistrat la exportul cu servicii către Polonia, creștere medie anuală de 37%, Olanda (24%/an), Bulgaria (23%/an) și Luxemburg (23%/an).
- ▶ De menționat că **nu există întotdeauna o legătură directă între locația beneficiarilor serviciilor și teritoriul pe care se realizează transportul**. De exemplu, un transportator român poate transporta marfă pe ruta Olanda-Germania pentru un beneficiar din Austria.

Export servicii de transport rutier de marfă | pe țări | 2018

Export servicii de transport rutier de marfă | pe țări | 2014 - 2018 - mil Euro -

	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
TOTAL, din care:	3,235	3,899	4,277	4,878	5,442	14%
Germania	576	686	713	761	921	12%
Austria	506	573	639	709	748	10%
Italia	472	543	572	611	620	7%
Spania	342	458	528	613	608	15%
Olanda	244	324	341	465	573	24%
Belgia	200	265	306	340	404	19%
Franța	253	285	325	342	345	8%
Danemarca	88	105	125	152	172	18%
UK	89	117	129	137	168	17%
Ungaria	80	94	103	121	161	19%
Bulgaria	50	66	73	93	115	23%
Polonia	33	41	53	76	114	37%
Luxemburg	41	51	57	70	92	23%
Elveția	40	46	58	56	66	13%
Altele	222	246	255	335	335	11%

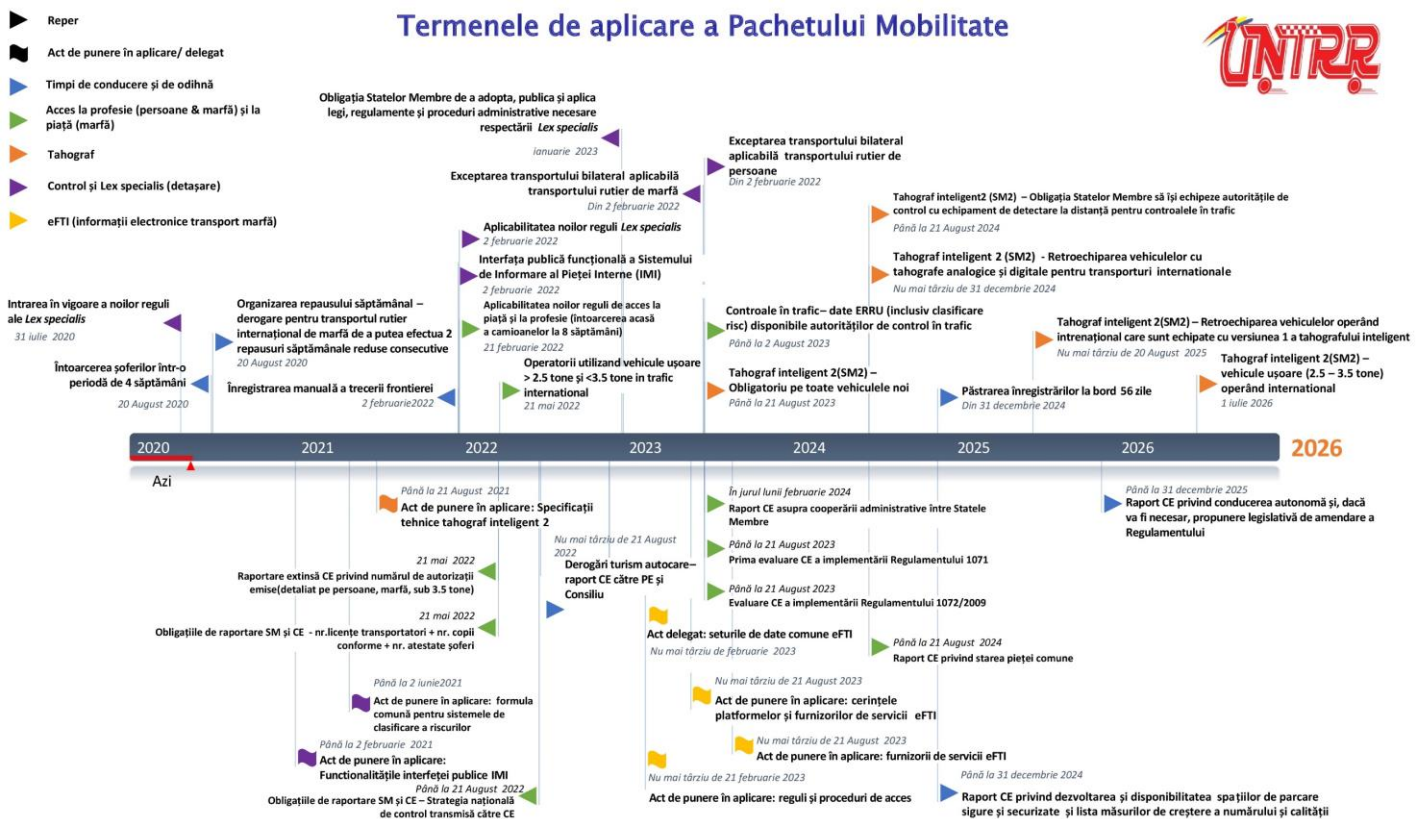
Sursa: Eurostat

5. „Pachetul Mobilitate” va avea un impact negativ puternic asupra transportatorilor și economiei

- Firmele prevăd creșterea costurilor operaționale și reducerea veniturilor
- Multe firme vor migra în alte țări din Vest sau se vor închide
- Firmele de transport rutier așteaptă sprijin mai mare din partea statului
- **Concluziile și avertizările UNTRR**

„Pachetul Mobilitate” | prevederi, termene

- ▶ Pe **31.07.2020** au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene textele **Pachetului Mobilitate 1**. Majoritatea actelor legislative intră în vigoare în a 20a zi de la data publicării lor (adică din 20 August 2020). Cu toate acestea, dispozițiile lor se vor aplica de la alte date. În concluzie:
 - cu câteva excepții, Regulamentul privind **timpii de conducere și de odihnă se aplică începând cu 20 Aug 2020**
 - regulamentul privind **accesul la piață și accesul la profesie se aplică începând cu 21 februarie 2022**
 - directiva privind **detașarea șoferilor se aplică începând cu 2 Februarie 2022**
 - cu câteva excepții, Regulamentul privind **informațiile electronice referitoare la transportul de marfuri (eFTI) se aplică începând cu 21 August 2024**



Sursa: UNTRR

(https://www.untrr.ro/userfiles/files/UNTRR_Cronologie_Pachet%20Mobilitate_termene%20implementare_FINAL_AUGUST_2020_-1.jpg)

- ▶ **Detaliile legate de TERMENELE DE APLICARE A PACHETULUI MOBILITATE ȘI A NOILOR REGULI PRIVIND DIGITALIZAREA TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFĂ pot fi accesate aici <https://www.untrr.ro/meniu-vertical/pachet-rutier/termenele-de-aplicare-a-pachetului-mobilitate-si-a-noilor-reguli-privind-digitalizarea-transportului-de-marfuri.html#.XzZNAqfitPZ>**

Efectele „Pachetului Mobilitate 1” din perspectiva operatorilor de transport

- Conform unei cercetări Interbiz realizată cu sprijinul UNTRR, în Februarie 2020, firmele de transport rutier de marfă anticipau că vor fi puternic influențate negativ de prevederile „Pachetului Mobilitate 1”. În primul rând, firmele au menționat că **vor crește costurile operaționale** (consum mai mare de motorină, uzură suplimentară, taxe de drum, plăți șoferi etc). În al doilea rând, **creșterea costurilor va fi dublată de o scădere a veniturilor și implicit pierderi financiare din cauza restrângerii activității comerciale și creșterea curselor fără încărcătură**.
- Pe de altă parte, **criza șoferilor profesioniști se va amplifica** pentru că mulți vor migra. România, ca și alte țări din Europa se confruntă de mai mulți ani cu deficit de șoferi profesioniști.
- De asemenea, aproape 8% din firme anticipau că își **vor înceta activitatea**, cel puțin în România, dar este probabil ca aceste firme să migreze în alte țări. În plus, aprox 5% din acestea cred că **se vor retrage de pe piața de transport internațional**, neavând opțiuni pentru menținerea acestui segment de business în noile condiții. Acestea sunt rezultate ale cercetării înainte de începerea pandemiei cu Sars-Cov 2, în prezent situația este mult înrăutățită.
- Printre alte efecte anticipate: **creșterea emisiilor de CO2, scăderea tarifelor de transport, reducerea numărului de angajați și sarcini administrative suplimentare inutile**.

Efectele anticipate de firmele de transport rutier de marfă, cauzate de prevederile "Pachetului Mobilitate 1"



Sursa: cercetare Interbiz & UNTRR, feb 2020 | chestionare 21 firme transport rutier | răspuns multiplu

Măsurile ce vor fi luate de operatorii de transport rutier internațional de marfă

- ▶ Potrivit aceleiași cercetări, în condițiile actuale ale „Pachetului Mobilitate 1”, **peste 45% din firme iau în considerare deschiderea de firme/sucursale sau relocarea activității în alte țări din vest** pentru a diminua efectele directivei europene și pentru a-și menține afacerile. Însă, această mutare are efecte negative asupra bugetului României pentru că se vor plăti mai puține taxe și impozite în țară.
- ▶ O altă opțiune, luată în considerare de aprox 18% din firme, ar fi **angajarea de șoferi suplimentari chiar și din spațiu extracomunitar**. Totuși, potrivit opiniilor firmelor, și acesta opțiune va fi greu de aplicat pentru ca piața se confruntă cu o penurie de șoferi profesioniști, iar „importul” de șoferi extracomunitari implică proceduri birocratice și cheltuieli majore pentru firme.
- ▶ Pentru a compensa creșterea costurilor operaționale, firmele **iau în considerare reducerea veniturilor șoferilor**, dar aceasta ar echivala cu probabilitatea foarte mare ca firmele să piardă șoferi profesioniști.
- ▶ Pentru o parte din firme, măsura **optimizării activității** înseamnă să găsească clienți pentru mai multe curse cu marfă spre România, dificil de realizat la o frecvență atât de mare pentru un număr mare de transportatori cu aceeași nevoie.
- ▶ 9% din firme **nu au nicio opțiune**, procent apropiat cu firmele care au declarat că probabil vor închide activitatea (8% în graficul anterior).
- ▶ O ultimă măsură pentru ca firmele să rămână profitabile ar fi **creșterea tarifelor de transport**, dar este puțin probabil în condițiile în care tariful de transport este foarte important pentru clienții mari din Vest.

Măsuri anticipate a fi luate de către operatorii de transport rutier internațional de marfă



Sursa: cercetare Interbiz & UNTRR, feb 2020 | chestionare 21 firme transport rutier | răspuns multiplu

Propunerile operatorilor de transport rutier pentru îmbunătățirea „Pachetului Mobilitate 1”

- ▶ Prevederile „Pachetului Mobilitate 1” afectează în mare măsură activitatea de transport internațional „cross-trade” realizată de firme românești. Prin urmare, majoritatea firmelor își doresc eliminarea obligativității întoarcerii acasă a vehiculelor și șoferilor, a perioadei de repaus săptămânal în cabină și a celor legate de cabotaj.
- ▶ De asemenea, firmele cer să se respecte drepturile fundamentale la liberă circulație a persoanelor, bunurilor și serviciilor în UE, dar și principiile subsidiarității și proporționalității. De exemplu, managerii firmelor intervievate consideră că șoferii ar trebui să aibă posibilitatea să decidă singuri perioada detașării și unde își petrec perioadele de odihnă obligatorii (cabină, hotel, sediul angajatorului, țara), obligativitatea întoarcerii acasă îngrădind dreptul la liberă circulație în UE.
- ▶ Totodată, firmele consideră că noile măsuri duc la fragmentarea și perturbarea funcționării Pieței Unice, împărțind piața în două clase distincte, disproporționate pe criterii geografice, Vest și Est.
- ▶ Nu în ultimul rând, **firmele așteaptă un sprijin mai mare din partea statului pentru sectorul de transport rutier. De ce ar trebui să fie autoritățile statului mai implicate în sprijinirea acestui sector? Pentru că mai multe riscuri se conturează la orizont:**
 - se vor închide firme => mai puțini bani la buget
 - se vor reduce veniturile firmelor => mai puțini bani la buget
 - se vor reduce veniturile angajaților sau/și vor fi concedieri => mai puțini bani la buget + creștere șomaj
 - crește deficitul comercial extern => presiune pe inflație și curs de schimb
 - continuarea fenomenului de emigrație pentru că vor pleca din țara șoferi profesioniști, cel mai probabil împreună cu familiile acestora

Propuneri ale firmelor de transport pentru îmbunătățirea "Pachetului Mobilitate 1"

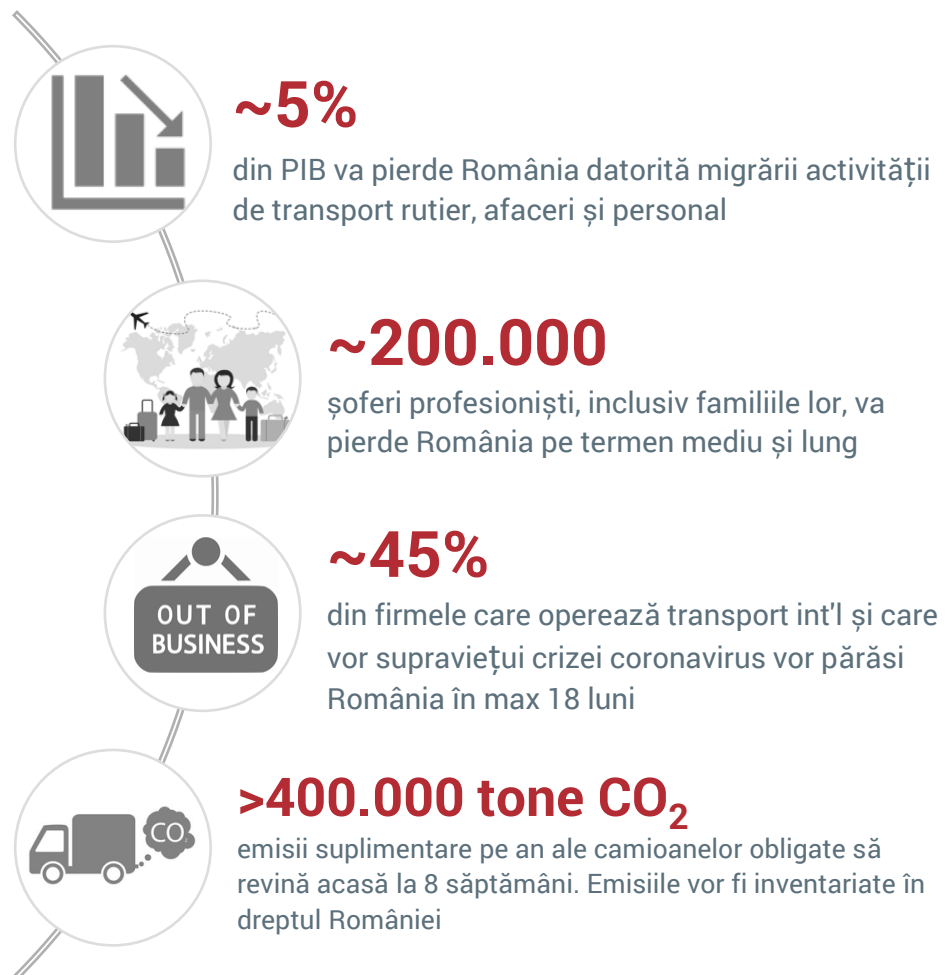


Sursa: cercetare Interbiz & UNTRR, feb 2020 | chestionare 21 firme transport rutier | răspuns multiplu

Concluziile și avertizările UNTRR

- ▶ Deși modificările regulamentelor europene aduse prin „Pachetul Mobilitate 1” se vor aplica teoretic în condiții egale tuturor Statelor Membre, în realitate impactul acestora este semnificativ diferit. Operatorii de transport români și estici vor fi cei mai afectați, întrucât propunerile din Pachetul Mobilitate 1 duc la imposibilitatea de a efectua transport rutier internațional în Europa de Vest de către companiile din Europa de Est
- ▶ Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR avertizează că „Pachetul Mobilitate 1”, ale cărui prevederi încep să se aplice din 20 August 2020, va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore.
- ▶ Transportul rutier, principalul contribuitor la exportul de servicii al României din ultimii ani și printre cele mai active sectoare ale economiei naționale, acum este „decupat” de Europa de vest: firme, manageri, angajați și familiile acestora, majoritatea între 25-45 ani, vor migra în țări precum Germania, Olanda, Belgia, Luxemburg, Spania sau Austria.

EFECTELE “PACHETULUI MOBILITATE” ASUPRA ECONOMIEI




Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60,
București 040157, România
T: +4-021-336.77.88
F: +4-021-337.48.53
M: +4-072-099.92.12
www.untrr.ro

transmag.ro
Transmag.ro
Magazin online pentru
produse de transport

e-rovinieta.ro
Erovinieta.ro
Sistem complet de gestiune
roviniete pentru parcuri auto

TAPA
Taxa-Pod-Festeti.ro
Prima platformă online unde se
poate achita tariful pentru podul
de la Fetești-Cernavodă

LoiMacron.eu
Loimacron.eu
Servicii de reprezentare în Franța
pentru transportatorii rutieri

Obținere Formular A1
UNTRR vă oferă posibilitatea să obțineți
formularele A1 în cel mai scurt timp în
condiții avantajoase.
Mai multe detalii pe www.untrr.ro

UNTRR Assistance
Asistență rutieră
completă în
32 de țări din Europa

tachoweb.ro
Tachoweb.ro
Soluții tahograf și
descărcare date

Asigurări CMR și CASCO Lutz
Polițe de asigurare CMR și CASCO avantajose
cumpărate de alți competitori. Protecția rapidă
și profesională a acestor de daune. Descoperiți
într-o clipă pe www.untrr.ro

Driving Times -
Timpul de conducere
Aplicație de mobilă
regulilor privind
timpul de conducere

Tirsilkroad.net
Tirsilkroad.net
Află cum poți ajunge până
în China cu camionul

Roadinfo.ro
Roadinfo.ro
Alerte privind starea
drumurilor din România

TRANSPORT TIMES
T-Times.ro
Știri exclusive din domeniul auto