

IMPACTUL PACHETULUI MOBILITATE 1 ASUPRA ROMÂNIEI



MEDIUL ÎNCONJURĂTOR

+418.000 tone de emisii CO₂ anual,
contrar Pactului Ecologic European (neutralitatea
climatică)



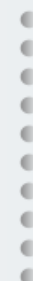
ECONOMIC

+10-14% majorarea prețului la operațiunile
de transport rutier și creșterea suplimentară a
prețurilor



SOCIAL

~200,000 de noi migranți români în alte
state UE pe termen mediu și lung



COMPETIȚIE

Pachetul Mobilitate 1 va determina o
Competiție neloială și o barieră pentru
libera circulație a bunurilor, serviciilor și forței de
muncă în interiorul UE



TABEL CU ANALIZA DE IMPACT pentru ROMÂNIA după IMPLEMENTAREA PACHETULUI MOBILITATE 1

Sector	Premise	Impact	Amploare
MEDIUL ÎNCONJURĂTOR	<ul style="list-style-type: none"> • 60,000 camioane înmatriculate în Romania efectuează operațiuni de transport cross-trade în UE (încărcare & descărcare în UE, cu excepția țării de origine) și cabotaj • Întoarcerea acasă la fiecare 8 săptămâni reprezintă în medie ~ 1.000 camioane zilnic pe drumurile europene și la granițele românești, fără niciun motiv economic • 1.3 mln km / zi¹ trafic suplimentar nejustificat, dar cu costuri suplimentare 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic suplimentar cu 505 mln km / an doar cu camioane românești, 10% din totalul pieței de transport rutier de mărfuri din România, care a ajuns la 4,9 miliarde km în 2018 - 1.160 tone emisii de CO₂ / zi sau 418.000 tone / an² - Trafic aglomerat nejustificat pe drumurile UE - Măsura este contrară Pactului Ecologic European prezentat în dec. 2019, neutralității climatice și transportului inteligent 	Foarte Mare
ECONOMIC	<ul style="list-style-type: none"> • Exportul de servicii rutiere de mărfuri din România a înregistrat aproape 6 miliarde EUR în 2019 și este cel mai mare contributor al exportului total de servicii din România, reprezentând 23%³ • Întoarcerea în țara de origine la fiecare 8 săptămâni reprezintă costuri suplimentare de 500 mln € / an sau aproape 9% din exportul total al serviciilor de transport rutier din România. • Întoarcerea obligatorie acasă necesită în medie 6 zile pierdute la fiecare 8 săptămâni sau pierderi de 10% din cifra de afaceri • România se află pe locul 8 pe piața de transport rutier din UE, iar cota operațiunilor de cross-trade este de o treime din activitatea transportatorilor români (vezi Anexa 1) • Romania se află pe locul 3 pe piața de transport rutier cross-trade în UE și la cabotaj. Pe primul loc se află Polonia, urmată de Lituania (vezi Anexa 2) 	<ul style="list-style-type: none"> - Transportatorii români operează cu marje extrem de mici pentru a fi competitivi în Europa. Pentru a acoperi pierderile cauzate de Pachetul Mobilitate, trebuie să majoreze prețurile cu 10% - Mulți transportatori români vor dispărea, iar multinaționalele vor migra în alte state UE, mai aproape de principalele piețe - Prețurile mărfurilor pot crește cu 2-3%, pentru că beneficiarii trebuie să plătească cu 10-20% mai mult pentru serviciile de transport rutier. Clienții finali, cetățenii europeni, vor plăti aceste prețuri. - Piața de transport rutier din România va scădea cu 15-20% cu efecte imediate asupra economiei, inclusiv asupra balanței comerciale externe - Măsura este împotriva drepturilor fundamentale ale UE, liberei circulații a serviciilor și a forței de muncă în Uniunea Europeană 	Foarte Mare

¹ Calculat la o distanță medie de 1.300 km (ex. Frankfurt - Arad)

² Calculat la o medie de 834 grame de CO₂ / km

³ Sursa: Banca Națională a României, "Comerțul internațional cu servicii"

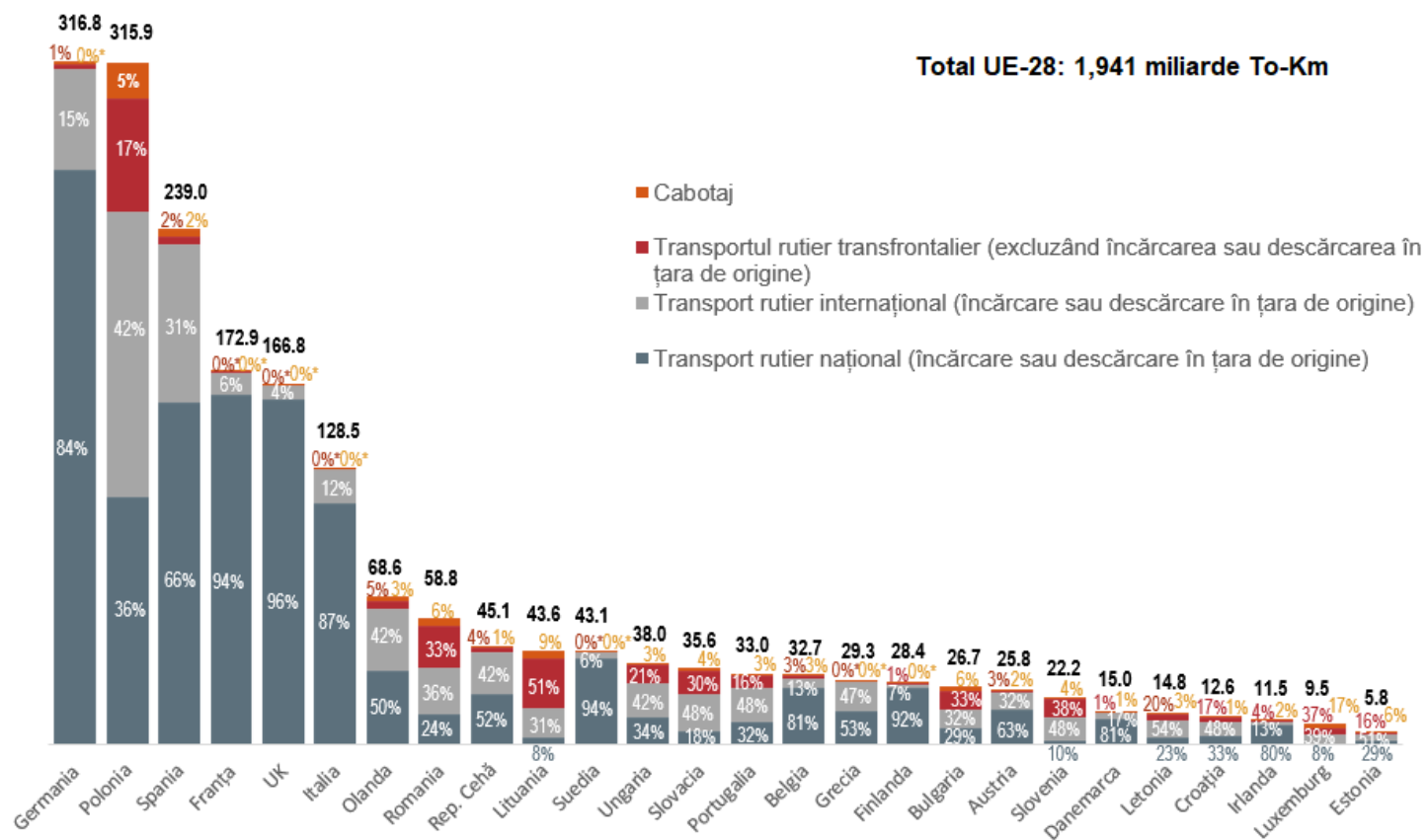
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Șoferii profesioniști care lucrează pe 60.000 de camioane pentru servicii cross-trade și cabotaj cunosc o limbă străină și sunt familiarizați cu multe obiceiuri din UE. Nu vor renunța cu ușurință această meserie. 	<ul style="list-style-type: none"> - România pierde în medie anual aproape 150.000 de locuitori. În 2018 România a pierdut 173.000 de angajați⁴ - Pe termen mediu și lung România ar putea pierde 200.000 de șoferi profesioniști, plus familiile lor 	Foarte mare
CONCURENȚĂ	<ul style="list-style-type: none"> • România este situată la periferia Uniunii Europene, iar transportatorii sunt obligați să conducă 2.600 km în plus (dus-întors) pentru a respecta noile condiții ale Pachetului Mobilitate • Alte state (ex. Polonia, Slovacia, Ungaria), datorită poziției lor geografice mai bune, nu parcurg aceeași distanță și implicit au costuri mai mici (vezi anexa 3) • Doar Lituania și Bulgaria se află în aceeași situație cu cea a României, dar cele două țări sunt mult mai mici decât piața românească • Mai mult, România nu este în spațiul Schengen și de multe ori timpul petrecut la frontieră este foarte 	<ul style="list-style-type: none"> - România nu concurează în aceleași condiții cu alte state europene: costuri mai mari cu finanțare, criza de pe piața forței de muncă și, în prezent, se impune o măsură care implică o barieră geografică - Această măsură este împotriva unei concurențe loiale și libere, prin regularizarea accesului la piață printr-o condiție legată de poziția geografică - Ar trebui să se acorde aceleași condiții tuturor și să se elimine obligativitatea întoarcerii camioanelor în țara de înființare a companiei. - România este cea mai afectată țară din cauza Pachetului Mobilitate 1 	Mare

⁴ Sursa: Raportul anual privind mobilitatea forței de muncă intra-UE - 2019

ANEXA 1

- Principalele piețe de transport rutier din UE sunt cele mai dezvoltate economii | în ceea ce privește volumul de marfă transportat pe cale rutieră, național și internațional, cu excepția transportului rutier transfrontalier:
 - Germania, Franța, UK (a părăsit UE în 01.02.2020), Spania, Italia, Polonia, Suedia și Regatul Țărilor de Jos
- Principalii transportatori rutieri din UE care deservește cele mai dezvoltate economii | Ponderea operațiunilor de transport cross trade și a cabotajului > 30% din totalul pieței de transport rutier al țării:
 - Lituania, Luxemburg, Slovenia, **România**, Bulgaria, Slovacia
- România ocupă locul 8 pe piața de transport rutier de mărfuri din UE și este a 15-a economie a UE

Piața transportului rutier, 2018 | pe țară | defalcarea pe tip de transport miliarde de tone-km (mil. km)



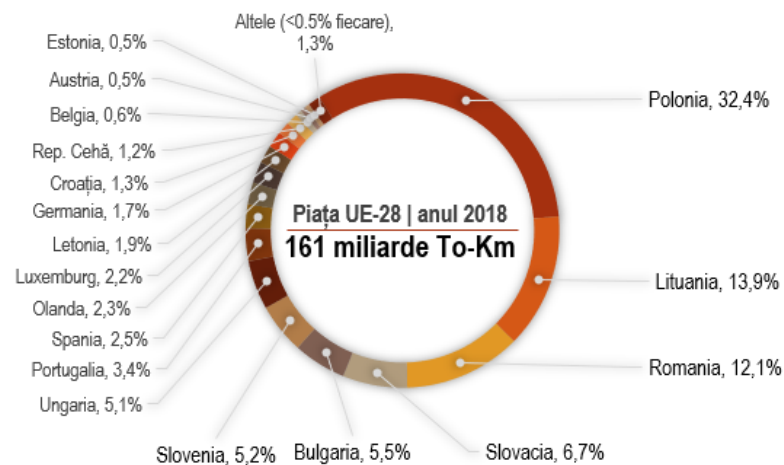
Sursa: Eurostat

ANEXA 2

- Polonia este de departe lider în transportul rutier de mărfuri și cabotaj, urmată de Lituania și România

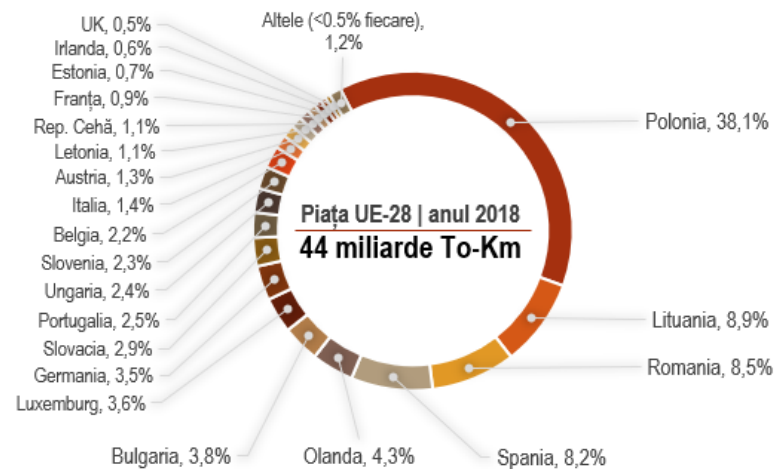
Transportul rutier de mărfuri în UE | cota de piață pe țară a operatorilor de transport

(încărcare/descărcare în țările UE, excepție țara de origine)



Cabotaj în UE | cota de piață pe țară a operatorilor de transport

(încărcare/descărcare în țările UE, efectuată de un transportator străin)



Sursa: Eurostat

ANEXA 3

Transportatorii români sunt obligați să parcurgă în medie 1.300 km pentru a respecta noile reglementări, în timp ce transportatorii polonezi, slovaci și maghiari parcurg aproape jumătate din această distanță.



Sursa: Interbiz