

România în Schengen

Manual pentru transportatori

Ce cuprinde ghidul?

01 Aderarea la Schengen
în traficul rutier 3

02 Beneficii pentru
transportatorii rutieri 10

01

Aderarea la Schengen în traficul rutier

Consecințe pentru întreprinderi și logistică

Aderarea României la spațiul Schengen a avut un impact semnificativ asupra economiei europene în general și asupra sectorului transporturilor în mod special - mai ales pentru transportatorii români și bulgari, care au susținut în nenumărate rânduri eliminarea controalelor la frontierele interne ale Uniunii Europene.

În ultimele patru decenii, spațiul Schengen a fost extins de nouă ori, Bulgaria și România fiind ultimele țări care au aderat complet la 1 ianuarie 2025. Spațiul Schengen este compus din 29 de state Schengen: 25 de state membre ale UE și 4 țări din afara UE: Islanda, Norvegia, Elveția și Liechtenstein.

La nivelul spațiului Schengen, Comisia Europeană (CE) estimează că există 31 de milioane de întreprinderi europene active. Prin eliminarea controalelor la frontierele interne, sunt reduse costurile administrative și eficientizează lanțurile de aprovizionare. În același timp, se facilitează libera circulație a lucrătorilor, a mărfurilor și a serviciilor, permițând companiilor să opereze eficient, beneficiind de prezența pe piețe mai mari și de procese mai fluide.

Unul dintre primele și cele mai vizibile efecte ale extinderii spațiului Schengen pentru a include România și Bulgaria a fost fluidizarea traficului de mărfuri și optimizarea operațiunilor de transport rutier de mărfuri din și prin aceste țări, ca urmare a eliminării controalelor la frontiere.

Aderarea României la spațiul Schengen are deja un impact pozitiv major asupra mediului de afaceri.

“Lipsa controalelor la frontierele interne face deja ca timpii de transport ai mărfurilor să fie mai mici, cu implicații directe atât în programul de condus al șoferilor, cât și din punct de vedere al costurilor asociate cu consumul de combustibil.”

Zero controale la intrarea în România vor însemna în viitor și o reducere a birocrăției, simplificarea proceselor administrative și o mai rapidă digitalizare în sistemul vamal românesc. Aceste schimbări vor crea pe termen lung un climat de afaceri mai favorabil companiilor din România, facilitând schimburile comerciale, deci dezvoltarea și expansiunea companiilor românești pe piața din Europa. În plus, prezența acestora în afara granițelor României va putea atrage și mai multe companii din Europa să investească în țara noastră, România putând deveni acel Hub Logistic din regiune despre care se vorbește de atât timp.”



Geanina Tanasescu

Operations Manager,
Pall Ex si VP ARILOG

Totuși, după cum a declarat **Radu Dinescu**, Secretar General al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), rămân în continuare unele probleme nerezolvate la nivelul gestionării traficului de camioane la unele puncte de frontieră, independente de aderarea la Schengen.

“(...) Problema majoră rămâne între Bulgaria și România, unde există un operator al unor parcuri din Ruse, care este împuternicit de autoritățile din Bulgaria să gestioneze și coada virtuală pentru camioane care trec această frontieră. Practic, un camion nu poate să treacă frontiera, dacă nu este înregistrat în coada virtuală respectivă, ceea ce duce la întârzieri semnificative. Deci dacă nu se vor elimina toate celelalte activități de control, care astăzi se derulează în punctele de trecere a frontierei pentru vehiculele comerciale, atunci beneficiul pentru industria transporturilor rutiere va fi extrem de limitat”



Radu Dinescu

Secretar General al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)

Înainte de aderare, transportatorii români se confruntau frecvent cu întârzieri operaționale cauzate de cozile de camioane de 7-20 km la ieșirea din România, ceea ce a dus la pierderi economice considerabile. **Conform unui studiu al UNTRR, între 2012 și 2023, aceștia au pierdut aproximativ 19,1 miliarde de euro din cauza timpilor mari de așteptare la frontierele cu Ungaria și Bulgaria.**

Eliminarea acestor controale a redus considerabil timpul de așteptare, permițând transportatorilor să își optimizeze rutele și să crească eficiența operațională. De asemenea, companiile de transport au beneficiat de o scădere a costurilor operaționale și de o creștere a competitivității pe piața europeană.

“Aderarea României la spațiul Schengen aduce multe oportunități logistice

României, dar pe termen lung; creșterea mobilității mărfurilor este unul dintre cei mai importanți factori de creștere economică. În ciuda instabilității politice mondiale, știm că structura geografică nu se schimbă iar aderarea României la spațiul Schengen aduce beneficii tuturor membrilor, nu doar nouă; accesul facil la o economie în creștere este de interes pentru orice companie cu planuri de dezvoltare. Pe termen mediu și lung, libertatea de deplasare a tinerilor români va îmbogăți cunostintele, cultura și progresul tuturor iar împărtășirea experiențelor constituie baza învățării și a evoluției.”



Paul Niță

General Manager ID Logistics
și Președinte ARILOG

Impactul, așadar, este estimat a fi mai larg, aderarea la spațiul Schengen având efecte pozitive și asupra economiei României în ansamblu. Reducerea timpilor de tranzit și fluidizarea transporturilor au facilitat comerțul internațional, contribuind la **creșterea exporturilor și la atragerea de noi investiții străine.**

Ministrul Finanțelor, **Tánczos Barna**, a subliniat că aderarea a crescut atractivitatea României pentru investițiile străine, **iar companiile care au investit deja în țara noastră vor resimți impactul pozitiv al acestei schimbări.**



Evoluția transportului rutier de mărfuri din România în contextul aderării la spațiul Schengen

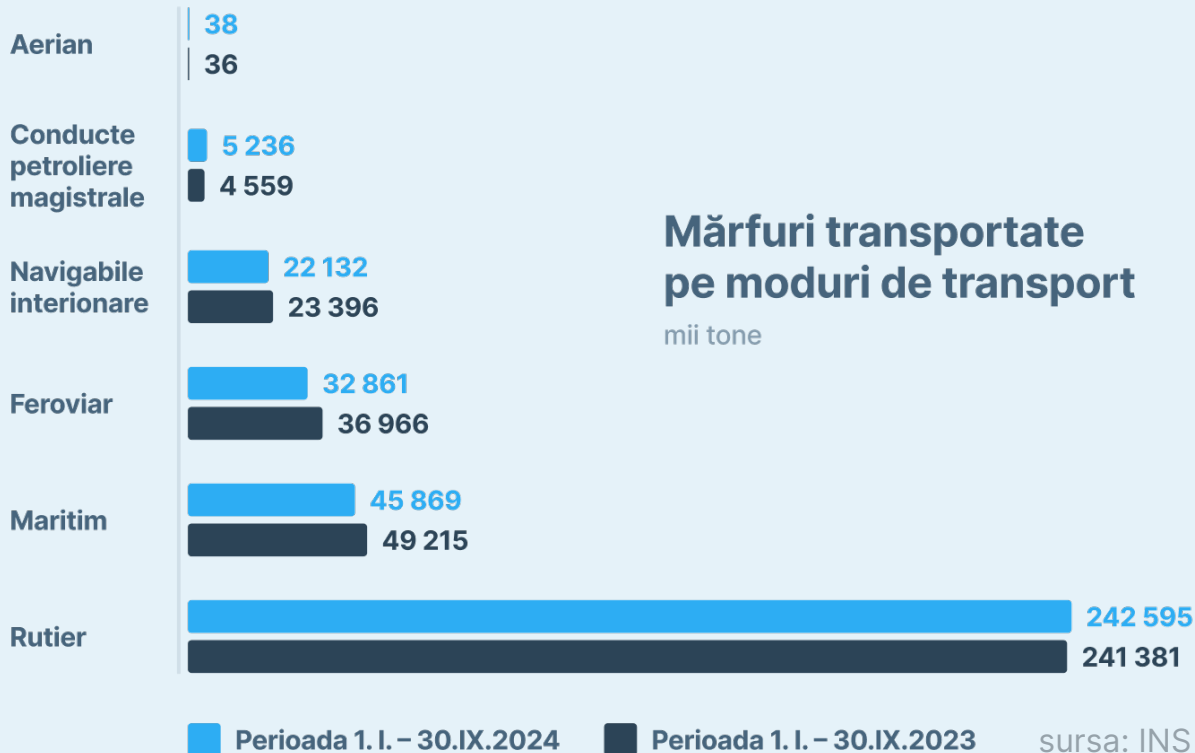
În contextul aderării României la spațiul Schengen, este important de luat în calcul evoluția sectorului de transport internațional de mărfuri din România în ultimii ani.

Conform UNTRR, până în 2023, **transportul rutier de marfă a fost cel mai mare exportator de servicii al României.**

”Industria transporturilor rutiere din România este primul contributor la exportul de servicii al României,

cu 7,82 miliarde de euro în 2023, într-o țară care importă mai mult decât exportă din 1989 până în prezent. Dacă România este a 12-a economie ca mărime în UE, piața transporturilor din România se poziționează pe locul 6, iar în privința activităților de cross-trade (operațiuni de transport realizate între alte state membre decât cel de origine) și cabotaj (operațiuni de transport între două puncte aflate pe teritoriul aceluiași stat membru, altul decât cel de origine al transportatorului), România se află pe locul 3 după Polonia și Lituania (...)”

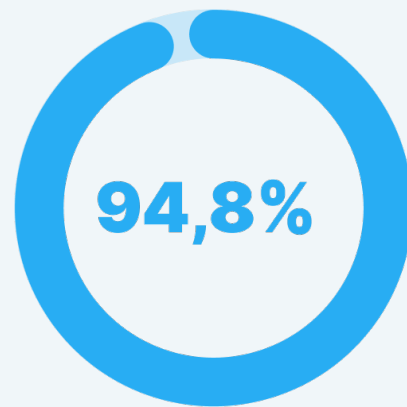
UNTRR



septembrie 2023.

Parcursul mărfurilor a crescut cu 1,5% față de aceeași perioadă a anului precedent, cu o majorare de 7,1% în transportul național.

INS mai notează că, și în 2024 ca și în anii precedenți, cei mai importanți parteneri comerciali ai României în transportul rutier internațional de mărfuri au fost **Germania** (în cazul mărfurilor descărcate) și Italia (pentru mărfurile încărcate) - în timp ce **Turcia** rămâne în continuare cel mai important partener comercial non-UE al României.



din totalul mărfurilor descărcate pe teritoriul României în 2024 au provenit din state membre ale Uniunii Europene, în timp ce 94,7% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație țări din Uniunea Europeană.

În cel mai recent raport privind evoluția sectorului de transporturi din România (care acoperă perioada ianuarie - septembrie 2024) **Institutul Național de Statistică (INS)** a raportat o tendință de creștere a volumului mărfurilor transportate și a parcursului acestora în transportul rutier și - foarte important - **o scădere a numărului de kilometri "pe gol" parcurși de vehiculele de mărfuri înmatriculate în țara noastră.**

Aceste rezultate vin, de altfel, pe un fond economic general pozitiv la nivelul economiei țării noastre. INS notează că performanța economică a României a fost în general pozitivă în perioada 2018-2022, cu excepția anului 2020, afectat de izbucnirea pandemiei de COVID-19.

În 2022, **economia țării a înregistrat o creștere de 4,1% în termeni reali**, însă ritmul de expansiune s-a moderat la 1,4% în 2023. De altfel, în primele nouă luni ale anului 2023, PIB-ul a crescut cu 1,4% față de aceeași perioadă din 2022.

În 2024, INS a raportat că 94,8% din totalul mărfurilor descărcate pe teritoriul României în 2024 au provenit din state membre ale Uniunii Europene, în timp ce 94,7% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație țări din Uniunea Europeană.

În ceea ce privește **transportul rutier de mărfuri**, acesta a înregistrat o creștere de 0,5% la categoria volumului transportat, comparativ cu perioada 1 ianuarie - 30

Loads2GO - mărfuri întotdeauna la îndemână

Obțineți confort, timp și rapiditate în
răspunsul referitor la transportul de marfă!



activați notificările pentru oferte noi



găsiți mărfuri care se potrivesc
cu locația și flota dvs.



negociați prețurile

DESCĂRCARE
APLICAȚIE



încheiați tranzacții

02

Beneficii pentru transportatorii rutieri

Cum să efectuați transporturi în UE și de ce merită

Ce schimbări concrete aduce aderarea României la spațiul Schengen pentru transportatorii români?

Câteva dintre cele mai importante efecte ale aderării României la spațiul Schengen, resimțite de transportatorii români sunt:



Eliminarea timpilor de așteptare la granițele interne ale Schengen

Reducerea timpilor de livrare, făcând transportul mai eficient.

Scăderea costurilor operaționale (combustibil, taxe de staționare, salarii pentru șoferi).

Creșterea competitivității firmelor românești pe piața europeană.



Fluidizarea transportului internațional

Rutele către Europa de Vest devin, astfel, mai rapide și mai previzibile.

Se elimină necesitatea unor rute alternative prin alte țări pentru a evita blocajele de la graniță.



Reducerea costurilor administrative și logistice

Firmele de transport nu mai trebuie să suporte costurile aferente timpilor de așteptare la granițe.

Se simplifică procesul de planificare a curselor, fără a lua în calcul întârzierile provocate de controale.

În plus, este posibil ca și concurența din partea firmelor din alte state UE să crească, ceea ce ar putea forța companiile românești să fie și mai eficiente și să-și optimizeze operațiunile la un nivel mai accelerat ca până acum.






Beneficii pentru șoferi

Mai puțin stres și oboseală cauzate de așteptarea la cozi lungi.





Posibilitatea de a efectua mai multe curse într-o perioadă mai scurtă de timp, ceea ce poate însemna venituri mai mari.

Ce schimbări concrete aduce aderarea României la spațiul Schengen pentru transportatorii români?

Acest sistem ajută la:

-  Urmărirea trasabilității produselor de la punctul de origine până la destinație.
-  Simplificarea schimbului de informații între autoritățile veterinare ale statelor membre UE.
-  Creșterea siguranței alimentare și prevenirea riscurilor sanitar-veterinare.

Pentru transportatori, utilizarea acestui sistem aduce următoarele beneficii:

-  Reducerea timpilor de așteptare la controalele sanitar-veterinare.
-  Acces mai facil la piețele europene, fără bariere birocratice suplimentare.
-  Îmbunătățirea trasabilității și siguranței transporturilor.
-  Reducerea riscurilor de respingere a transporturilor la destinație.

Posibile provocări

Pentru că aderarea la spațiul Schengen presupune eliminarea controalelor la frontierele interne dintre statele membre care aplică integral acquis-ul Schengen, creând astfel o singură frontieră externă, **Ministerul Afacerilor Externe (MAE)** informează că au fost introduse măsuri compensatorii care să contracareze potențialele efecte negative ale ridicării controalelor la frontierele interne.

În acest context, e important de reținut că, deși frontierele interne sunt deschise, **statele membre pot reintroduce temporar controale** din motive de securitate națională sau ordine publică, conform regulilor stabilite în Codul Frontierelor Schengen.

De asemenea, deloc de ignorat este faptul că o eventuală creștere a cererii pentru transport rutier **poate pune presiune pe infrastructura din România** (și așa deficitară).

În plus, eliminarea controalelor la frontierele interne înseamnă că eventualele deficiențe în documentația necesară pentru transporturile speciale nu mai sunt depistate preventiv la frontieră. Astfel, **transportatorii trebuie să acorde o atenție sporită obligațiilor legale legate de transporturile intra-UE, cum ar fi controalele sanitar-veterinare și obținerea vizelor prin sistemul TRACES** pentru transporturile de produse alimentare.

Obligațiile transportatorilor români privind controalele sanitar-veterinare și sistemul TRACES

Obligațiile

Pentru a respecta normele sanitar-veterinare ale Uniunii Europene, transportatorii români trebuie să îndeplinească următoarele obligații:

PAS 1

Înregistrarea în sistemul TRACES

Orice transportator care efectuează transporturi de animale vii, produse de origine animală sau materiale vegetale trebuie să fie înregistrat în sistemul TRACES. Aceasta presupune:

- Crearea unui cont în platformă.
- Obținerea aprobărilor necesare din partea autorităților sanitar-veterinare.

PAS 2

Emiterea și utilizarea certificatelor sanitar-veterinare

Fiecare transport care implică animale vii sau produse de origine animală trebuie să fie însoțit de un certificat sanitar-veterinar emis prin TRACES. Acest document include informații despre:

- Originea și destinația transportului.
- Starea de sănătate a animalelor.
- Conformitatea cu normele sanitar-veterinare europene.

PAS 3

Respectarea normelor privind bunăstarea animalelor

Transportul animalelor vii este reglementat strict de legislația europeană. Transportatorii trebuie să respecte:

- Condițiile de transport pentru a evita stresul și suferința animalelor.
- Normele privind spațiul minim disponibil, ventilația și alimentația.
- Perioadele de odihnă și hidratare a animalelor în cazul transporturilor de lungă durată.

PAS 4

Respectarea regulilor privind punctele de control sanitar-veterinar

La trecerea frontierelor externe ale UE sau la transportul între state membre, autoritățile pot efectua controale sanitar-veterinare. Transportatorii trebuie să se asigure că:

- Dețin toate documentele necesare (certIFICATE sanitare, declarații de conformitate).
- Respectă regulile privind igiena și siguranța transportului.



Sanțiuni pentru nerespectarea obligațiilor

În cazul în care transportatorii români nu respectă regulile sanitar-veterinare și cerințele sistemului TRACES, aceștia pot fi sancționați prin:

Amenzi și sancțiuni administrative.

Reținerea sau distrugerea mărfurilor neconforme.

Suspendarea dreptului de a transporta produse de origine animală sau animale vii în UE.



Lucrați cu colaboratori verificați din întreaga Europă și dezvoltați în siguranță rute internaționale

În fiecare zi, oferim soluții care
promovează integritatea și previn fraudă.



autorizate și verificate



monitorizate constant



transparente - vedeți datele companiei
și o evaluare independentă
a credibilității sale de plată, TransRisk



supuse evaluărilor și comentariilor pe care
le puteți verifica în orice moment

CREAȚI UN CONT

www.tfc.trans.eu

Obligațiile transportatorilor rutieri români care efectuează operațiuni de cabotaj

În contextul aderării României la spațiul Schengen, transportatorii români care efectuează operațiuni de cabotaj trebuie să fie bine informați și să respecte reglementările specifice Uniunii Europene, inclusiv în ceea ce privește documentația, limitele de timp și reglementările sociale.

Cabotaj - transportul de marfă între două puncte dintr-o țară străină de către un transportator dintr-o altă țară.

Iată principalele obligații pe care aceștia trebuie să le îndeplinească:

1 Respectarea reglementărilor privind cabotajul

Uniunea Europeană reglementează cabotajul pentru a asigura o concurență echitabilă și pentru a evita abuzurile.

În acest sens, transportatorii români trebuie să respecte regulile stabilite de UE privind operarea transporturilor de marfă între puncte din alte state membre ale Uniunii Europene:

Numărul de operațiuni de cabotaj permise:

Conform reglementărilor europene, un

transportator din România poate efectua cabotaj într-un alt stat membru pentru o perioadă de maxim 7 zile, în care pot fi realizate până la 3 operațiuni de cabotaj, după ce camionul a intrat în statul membru respectiv.

Perioada de timp: Transportatorii trebuie să respecte limitele de timp stabilite pentru fiecare operațiune de cabotaj, în conformitate cu regulile naționale din statele membre în care se desfășoară operațiunile.

2 Documentația necesară pentru operațiunile de cabotaj

Transportatorii români trebuie să se asigure că dețin documentele necesare care dovedesc legalitatea și conformitatea cu reglementările de cabotaj.

Documente de transport: Acestea includ documentele ce atestă originea și destinația încărcăturii, precum și autorizațiile sau

permisele de transport de cabotaj (dacă este cazul).

Permise de cabotaj: Unele țări pot solicita permise specifice pentru a efectua transporturi de cabotaj. Transportatorii trebuie să verifice și să obțină aceste permise, dacă este cazul.

3 Respectarea reglementărilor sociale și de muncă

Transportatorii români care efectuează operațiuni de cabotaj trebuie să respecte și reglementările europene referitoare la timpul de lucru și condițiile de muncă ale șoferilor:

Timpul de conducere și perioadele de odihnă: Conform reglementărilor UE, șoferii trebuie să respecte limitele de timp de conducere și perioadele de odihnă, iar

aceste reglementări sunt esențiale pentru siguranța rutieră.

Salariul minim: În anumite state membre UE, transportatorii români trebuie să plătească șoferii la nivelul salariului minim stabilit de acea țară, chiar dacă șoferii sunt angajați de o firmă din România.

4 Verificarea respectării reglementărilor naționale și transnaționale

Chiar și în contextul aderării României la Schengen, transportatorii români trebuie să fie conștienți că reglementările de cabotaj pot varia între statele membre ale Uniunii Europene. Astfel, aceștia trebuie să:

Verifice reglementările naționale specifice fiecărei țări în care efectuează operațiuni

de cabotaj și să se asigure că respectă legislația locală.

Colaboreze cu autoritățile naționale pentru a se asigura că operațiunile de cabotaj sunt în conformitate cu reglementările aplicabile, inclusiv inspecțiile de control la frontieră.

5

Cooperarea cu autoritățile de control și aplicarea reglementărilor Schengen

În urma aderării României la Schengen, transportatorii români vor beneficia de fluidizarea controalelor la frontieră, dar vor

fi și mai expuși la controale riguroase pentru a asigura respectarea reglementărilor de cabotaj:

Controale la frontieră: Transportatorii pot fi supuși unor controale la frontieră mai detaliate în scopul de a verifica respectarea reglementărilor privind cabotajul și documentele de transport.

Răspunderea în caz de abuzuri: Transportatorii care nu respectă reglementările de cabotaj pot fi sancționați prin amenzi sau interdicții de a desfășura astfel de activități în viitor.

6

Cooperarea între autoritățile naționale și europene

În contextul aderării la Schengen, colaborarea între autoritățile naționale și europene se va intensifica. Transportatorii români trebuie să fie pregătiți pentru

posibile verificări mai riguroase și pentru a furniza informațiile necesare autorităților de control din diferite state membre ale UE.



RO e-Transport și eSigiliu

Obligațiile privind raportarea în sistemele RO e-Transport și eSigiliu rămân în vigoare

Pe lângă obligațiile de mai sus, e important de notat că **reglementările privind sistemele RO eTransport și eSigiliu rămân în vigoare.**

Începând cu 2022, transportatorii români care efectuează transporturi de marfă au obligația de a raporta în sistemele **RO e-Transport și eSigiliu**, instrumente digitale menite să îmbunătățească controlul și transparența în transportul de mărfuri.

Aceste obligații sunt reglementate prin legislația națională, iar nerespectarea acestora poate atrage sancțiuni semnificative.

Iată principalele obligații ale transportatorilor români privind raportarea în aceste sisteme:





1 Obligațiile privind raportarea în RO e-Transport

RO e-Transport este un sistem electronic de monitorizare a transporturilor interne de marfă în România, destinat să prevină evaziunea fiscală și să asigure transparența în transportul de bunuri. Conform legislației,

transportatorii români trebuie să raporteze în acest sistem următoarele informații:

Informațiile privind transportul:

Transportatorii trebuie să transmită autorităților fiscale detalii despre fiecare transport de mărfuri efectuat pe teritoriul României, înainte ca transportul să înceapă. Aceasta include informații precum:

-  datele de identificare ale transportatorului (număr de înmatriculare, numele firmei, etc.);
-  datele de identificare ale beneficiarului și ale destinatarului;
-  tipul și cantitatea mărfurilor transportate;
-  punctul de plecare și destinația transportului.

Raportarea transporturilor de mărfuri supuse controalelor speciale: Anumite categorii de mărfuri, cum ar fi produsele accizabile (alcool, tutun, produse petroliere, etc.), trebuie raportate suplimentar în sistemul RO e-Transport pentru a permite autorităților să verifice dacă sunt îndeplinite toate condițiile legale.




Termenele de raportare: Informațiile trebuie transmise în sistem cu cel puțin **2 ore înainte** de începerea transportului. În cazul în care datele nu sunt raportate corespunzător sau în termenul stabilit, transportatorii riscă sancțiuni financiare.

2 Obligațiile privind raportarea în RO e-Transport

eSigiliu este un sistem electronic de aplicare și monitorizare a sigiliilor fiscale pe mijloacele de transport. Acest sistem este utilizat pentru a asigura că anumite mărfuri (în special produsele accizabile) nu sunt deturnate în scopuri ilegale. Transportatorii români care transportă astfel de produse au următoarele obligații:

Aplicarea sigiliilor fiscale: Transportatorii trebuie să aplice sigilii electronice la vehiculele care transportă produse accizabile, conform reglementărilor specifice ale ANAF (Agenția Națională de Administrare Fiscală). Aceste sigilii sunt monitorizate prin intermediul sistemului eSigiliu, iar transportatorii trebuie să se asigure că sigiliile sunt aplicate corect și că nu sunt deteriorate sau înlocuite pe parcursul transportului.

Raportarea sigiliilor în sistem: După aplicarea sigiliilor fiscale, transportatorii sunt obligați să înregistreze acest lucru în **eSigiliu**, indicând detalii precum:

-  numărul sigiliilor aplicate;
-  datele vehiculului de transport;
-  informațiile despre încărcătura transportată.

Verificarea sigiliilor la destinație:

Autoritățile vamale pot verifica, prin

intermediul **eSigiliu**, dacă sigiliile aplicate sunt intacte și dacă transportul respectă reglementările fiscale. În cazul în care sigiliile sunt deteriorate sau lipsesc, transportatorul poate fi sancționat și poate fi obligat să justifice acest lucru.

Consecințele nerespectării obligațiilor

Transportatorii care nu respectă obligațiile de raportare în sistemele **RO e-Transport și eSigiliu** riscă să se confrunte cu sancțiuni, care pot include:

Amenzi financiare: Nerespectarea termenelor de raportare, a procedurilor de aplicare a sigiliilor fiscale sau raportarea incorectă a transporturilor poate atrage amenzi semnificative.

Confiscarea mărfurilor: În cazul în care nu sunt îndeplinite reglementările privind transportul produselor accizabile sau al altor categorii de marfă reglementată, autoritățile pot confisca mărfurile transportate.

Suspendarea dreptului de a efectua transporturi: În cazurile grave de nerespectare a reglementărilor, transportatorii pot fi suspendați temporar sau permanent de la efectuarea de transporturi pe teritoriul României.

În concluzie, aderarea completă a României la Schengen, așteptată de sectorul de transport de 13 ani și 9 luni, conform declarațiilor UNTRR, ar putea genera o creștere de până la 2% a PIB-ului în

2025, sectoarele transporturi, producție industrială, turism și agricultură fiind cele mai avantajate. Cu toate acestea, o implicare și cooperare a autorităților române cu sectorul de afaceri este esențială în perioada următoare:

“Aderarea rutieră la Schengen oferă industriei de transport rutier și logistică din România și economiei României un potențial semnificativ de dezvoltare,

care însă pentru a fi materializat, necesită implicarea decidenților politici și a autorităților relevante în adoptarea și aplicarea unor decizii rapide care să poată duce la reducerea semnificativă a timpilor de așteptare la aceste frontiere și pentru vehiculele comerciale.”

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)



Aflați mai multe!

Citește și:

(T)TRANS
FOR CARRIERS

CUM SĂ FACI BANI ÎN TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL

Ghid privind cabotajul
și cross-trade

