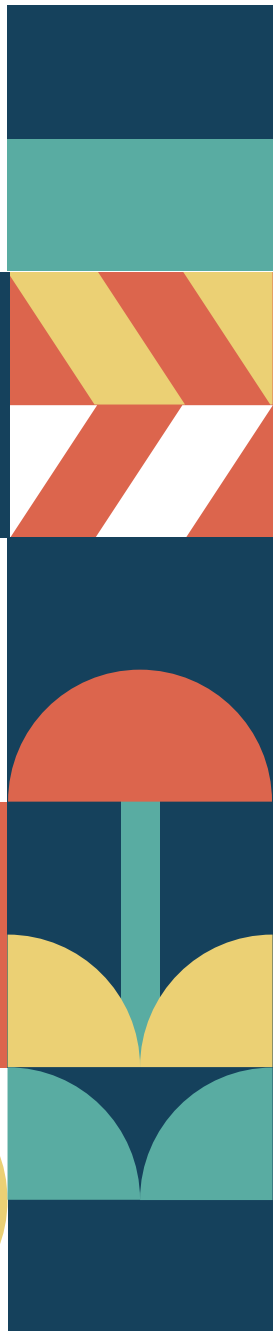




CONFEDERAȚIA PATRONALĂ
CONCORDIA
DIALOG PENTRU DEZVOLTARE

AGENDA EUROPEANĂ



2024-2029



Membru în:



Inițiative europene la care Concordia aderă:



[Reboot Europe](#)



[Europe Unlocked](#)

European Biosolutions Coalition



[European Biosolutions Coalition](#)

Economia puternică, Europa puternică.



Prioritățile Concordia pentru alegerile europarlamentare

Parte integrantă din misiunea Concordia de a promova dezvoltarea unui cadru de afaceri competitiv în România, care să susțină o dezvoltare socio-economică durabilă, o reprezintă componenta europeană. Actor în Piața Unică, cu peste 80% din legislația națională derivată din legislația europeană, România și companiile românești sunt direct dependente de evoluția UE. Pentru a media acest impact, pentru a duce vocea companiilor românești la Bruxelles și pentru a aduce temele europene pe agenda națională, Concordia s-a afiliat la BusinessEurope, cea mai importantă organizație umbrelă a mediului de afaceri de la Bruxelles, partener social european la rândul ei. De câțiva ani deja, Concordia a început să construiască cu companiile membre o punte către agenda UE.

Alegerile europene din acest an vin într-un moment istoric: un război la graniță, motoarele economice încetinite, un climat global tensionat, o criză climatică și tensiuni sociale care se acumulează.

Pentru a-și păstra relevanța pe scena globală și pentru a apăra modelul social european, Uniunea Europeană trebuie să rămână relevantă și competitivă din punct de vedere economic. Succesul companiilor europene este și succesul Uniunii Europene. Competitivitatea companiilor românești este și succesul României și al UE.

Companiile membre Concordia se angajează să își joace rolul în societate prin producția de bunuri și dezvoltarea de servicii de calitate și accesibile, prin crearea de locuri de muncă, prin inovare și dezvoltare tehnologică, prin contribuția la finanțarea serviciilor publice și a infrastructurii necesare.

Pentru a le permite să facă acest lucru, o agendă ambițioasă privind competitivitatea trebuie să se afle în prim-planul elaborării politicilor europene.

Față de provocările cu care se confruntă UE ca bloc, România are, la rândul ei, o serie de particularități, resurse și provocări de care trebuie ținut seamă. UE a reprezentat un motor important de creștere pentru România. Pe măsură ce decalajul economic s-a diminuat și economiile celorlalte state membre virează accelerat spre tranziția verde și digitală, economia românească trebuie să reușească o creștere a valorii adăugate în tandem cu aceste tranziții și cu atenuarea costurilor pe care le presupun. Ca România să nu rămână în urmă este important să fie aliniată cu direcția europeană, dar să fie și mai implicată în definirea ei. România, dar și mediul de afaceri românesc trebuie să fie mai prezenți în politica europeană.

Parlamentul European și-a consolidat rolul în modelarea politicilor europene. România trimite la Bruxelles o delegație semnificativă din punct de vedere numeric și ne așteptăm să avem europarlamentari cât mai implicați.

Un rol esențial pentru ei este acela de a asigura o reprezentare solidă a intereselor României și pentru asta este esențială colaborarea permanentă cu mediul de afaceri în toate dosarele și temele cu miză pentru competitivitatea României și Europei în egală măsură.

În plan extern, trebuie să acordăm un sprijin substanțial celor nouă state candidate pentru pregătirea aderării la UE, cu sprijin intensificat din partea actorilor români pentru Republica Moldova.

Propunem, în cele ce urmează, teme pe care membrii Concordia le consideră importante spre a fi reflectate în agendele europarlamentarilor care ne vor reprezenta la Bruxelles pentru următorii 5 ani, teme care sunt conectate și la agenda europeană a mediului de afaceri. Totodată, acestea vizează prioritățile noului ciclu al Comisiei Europene care va începe, de asemenea, din 2024. Indiferent ce portofoliu se va aloca României în noua

arhitectură, agenda comisiei poate fi influențată atât la nivel politic prin intermediul grupurilor politice, cât și în cadrul negocierilor purtate de statul român la toate nivelurile.

Milităm pentru un cadru de politici care să asigure competitivitatea și reziliența economică a UE în același timp cu Pactul Verde și susținerea modelului social european.

Piața Unică Competitivă



De la *gold-plating* la integrare pentru scalare

UE trebuie să investească la un nivel fără precedent pentru a face față provocărilor actuale și pentru a-și transforma modelul economic de producție. Accesul la finanțare, în special la finanțarea prin îndatorare pe termen lung și la investițiile de capital, este o condiție prealabilă pentru ca întreprinderile să prospere și să realizeze investițiile necesare pentru a stimula creșterea economică, pentru a menține competitivitatea și pentru a oferi locuri de muncă și prosperitate cetățenilor.

Pentru a încuraja investițiile în dezvoltarea de soluții noi și inovatoare, întreprinderile trebuie să se bazeze pe un **sistem de proprietate intelectuală puternic și eficient în Europa.**

Este necesară promovarea la nivel european a **competențelor în domeniul tehnologiilor inovatoare și să fie sprijinită excelența în cercetare și inovare prin facilitarea schimburilor transfrontaliere și prin abordarea lacunelor existente în materie de competențe** între statele membre.

Piața Unică trebuie integrată și terestru prin finalizarea integrării în Spațiul Schengen pentru

România și Bulgaria.

UE ar trebui să instituie o uniune bancară completă pentru a permite libera circulație a lichidităților între statele membre.

Este necesară reducerea fragmentării legislative de pe piața unică europeană pentru a face mai eficientă (inclusiv din punct de vedere al costurilor) extinderea unei companii dintr-un stat european în altul.

Pentru îndeplinirea obiectivelor strategice ale UE este nevoie de o coordonare mai bună la nivel european a marilor proiecte de investiții (infrastructură energetică, investiții legate de tranziția verde și de cea digitală). Coordonare mai profundă în ceea ce privește politica industrială pentru a maximiza avantajul competitiv la nivel european. În legătură cu investițiile în inovare, care necesită în general un nivel ridicat de investiții publice, UE ar beneficia de instrumente de datorie comună. Considerăm că trebuie urmată calea deschisă de planurile naționale pentru recuperare și reziliență.

Pentru a rămâne competitivă, UE trebuie să

încurajeze dezvoltarea unui sistem european de inovare, inclusiv prin finanțarea companiilor inovatoare cu potențial de creștere, dar aflate în stadiile primare. Pentru ca acest lucru să nu se bazeze exclusiv pe resurse publice, UE are nevoie de un sector al capitalului de risc mult mai dezvoltat.

Implementare eficientă și armonizată a reglementărilor europene. Este necesar să acordăm mai multă atenție acțiunilor și măsurilor menite să asigure că statele membre nu pun în pericol funcționarea Pieței Unice prin adoptarea unor reglementări la nivel național cu efect disruptiv și disproporționat, sau prin transpunerea și implementarea incorectă a legislației europene. Statele membre trebuie să evite așa-numita practică de „gold-plating” și să nu introducă cerințe disproporționate la nivel național, care se îndepărtează sau chiar încalcă obiectivele urmărite prin legislația europeană pe care o transpun sau cu care

trebuie să se alinieze. În acest sens, UE ar trebui să investească suplimentar în resurse orientate spre îmbunătățirea cooperării în materie administrativă între statele membre, inclusiv, printre altele, în Sistemul de Informare al Pieței Interne. Vedem necesară și o consolidare a rolului consultativ al autorităților de supraveghere pentru mediul de afaceri în privința conformării, dar și măsuri suplimentare pentru asigurarea unor practici uniforme de aplicare a legii de către autoritățile naționale de supraveghere.

Pe baza orientărilor Comisiei ce urmează să fie elaborate în 2025, cu privire la transpunerile divergente ale regulilor referitoare la piața unică, statele membre ar trebui să introducă procedurile respective la nivel național sub forma unui test de identificare al practicilor de tip „gold-plating” în materie de reglementare.

Reducerea barierelor de reglementare



De la micromanagement la temporizare

Instituțiile UE și statele membre trebuie să reducă obstacolele de reglementare în calea investițiilor, pentru a asigura producerea și comercializarea inovării în Europa. Proiectul anunțat de CE pentru reducerea cu 25% a cerințelor de raportare pentru companii reprezintă un prim pas, dar UE va trebui să meargă mai departe și să nu mai încerce să microgestioneze companiile, să nu mai propună revizuirii frecvente ale normelor UE existente și să aplice pe deplin verificările de competitivitate și evaluările de impact pentru toate noile reglementări ale UE. Este necesar ca Parlamentul European, din poziția de co-legislator, să contribuie la acest demers, ba chiar să evalueze impactul amendamentelor care aduc cerințe suplimentare față de

cele evaluate deja de Comisie pentru propunerea inițială.

Până a se ajunge la analiza de impact, este necesară mereu o evaluare a necesității introducerii unei noi reglementări și impactul cumulat al acesteia raportat la domeniile/sectoarele economice afectate vs. beneficii generate.

Este necesară reducerea intervalului de timp necesar pentru obținerea aprobărilor pentru proiecte și investiții noi, de la proiecte de energie regenerabilă transfrontaliere la noi tipuri de produse durabile. Este necesară o eficientizare a procedurilor administrative și de autorizare la nivelul

tuturor statelor membre, care nu ar trebui să impună o sarcină mai mare sau să ia mai mult timp decât proceduri similare din state terțe competițoare. Tranziția verde și digitală vine cu tehnologii noi, proiecte noi și ținte care trebuie îndeplinite într-un timp limitat, iar îngreunarea dezvoltării acestor inițiative din perspectivă birocratică ar

putea acționa ca un factor descurajant, punând în pericol atingerea obiectivelor asumate. Totodată, un proces de autorizare suplu și facil va contribui la menținerea competitivității UE în raport cu state terțe, dar și la creșterea atractivității pieței unice pentru investitori.

Pact Verde și Industrial



De la verde, la verde competitiv



Pactul (Verde) Industrial

Neutralitatea climatică trebuie atinsă în paralel cu asigurarea tranziției economice, astfel încât companiile să aibă mijloacele necesare pentru a investi în această transformare profundă. Pactul Verde european trebuie să devină totodată o strategie de creștere care îndeplinește obiectivele „fit for 55”, consolidând în același timp competitivitatea, însoțit de o strategie industrială reală.

Această strategie industrială va trebui să abordeze blocajele critice, cum ar fi procedurile de autorizare complexe și îndelungate, să meargă dincolo de Legea privind Industria Net Zero și să faciliteze investițiile într-o gamă mai largă de sectoare (pe câteva dintre ele le vom detalia alăturat) deoarece decarbonizarea economiei va necesita investiții transformatoare din partea tuturor sectoarelor și a lanțurilor lor valorice. Sunt necesare mai multe investiții dictate de piață și cu mai puține obstacole în calea lor. Accesul mai facil la finanțare este esențial pentru a îmbunătăți mediul investițional. Ajutorul de stat poate fi justificat pentru a sprijini întreprinderile în tranziția lor, pentru a contribui la construirea infrastructurii necesare, pentru inovare și pentru a extinde noile tehnologii. Cu toate acestea, ajutorul de stat trebuie să fie bine

directionat, limitat în timp și atent monitorizat pentru a evita denaturarea concurenței nelocale inclusiv între statele membre.

Așa cum recomandă [Raportul Letta](#), este necesară instituirea treptată a unei Piețe Unice Circulare, inclusiv prin punerea în aplicare a Regulamentului privind proiectarea ecologică pentru produse durabile, prin stabilirea cerințelor privind conținutul de materiale reciclate în domeniile critice, stabilirea unor criterii la nivelul UE de încetare a statutului de deșeu pentru diferite fluxuri de materiale, promovarea sprijinului financiar din partea programelor UE și abordarea oportunităților în sectoare.



Energie

UE va trebui să meargă dincolo de reforma în curs de desfășurare a concepției pieței europene a energiei electrice și să abordeze în mod structural diferențele de cost al energiei dintre UE și principalii concurenți globali.

Va trebui să pună în aplicare o strategie energetică europeană care să optimizeze condițiile pentru investițiile publice și private în:

- producția de energie regenerabilă și cu emisii reduse de dioxid de carbon, în Europa la prețuri accesibile
- infrastructură care facilitează comerțul transfrontalier cu energie, cum ar fi rețelele și interconectările și stocarea
- tehnologii care să permită atenuarea schimbărilor climatice și asigurarea sustenabilității în domeniu.



Digitalizare

Digitalizarea trebuie privită deopotrivă ca un facilitator pentru economia verde și un domeniu de competitivitate strategică pentru Europa.

Sectorul economiei digitale va fi unul dintre principalii beneficiari ai unor măsuri de consolidare a Pieței Unice și reducere a birocrăției. Având în vedere viteza de schimbare precum și necesitate unui spațiu flexibil necesar companiilor pentru a rămâne competitive pe o piață globală ultra-activă, intervenția în piață prin reglementări trebuie să se facă doar în măsura în care sunt identificate eșecuri reale ale acesteia. UE trebuie să ofere cadrul necesar pentru a testa, lansa și extinde produsele și serviciile inovatoare pe piața unică și pentru a concura la nivel internațional.

Într-o lume conectată, suveranitatea tehnologică poate funcționa doar în măsura în care este inteligentă (*smart technological sovereignty*), respectiv crearea unor condiții de concurență echitabile și a unui mediu de afaceri atractiv, în care toate întreprinderile să se dezvolte și să concureze la nivel mondial, rămânând în același timp deschise la continuarea cooperării și comerțului internațional, astfel încât Europa să poată accesa și proteja beneficiile economice ale continuării transformării digitale, fără să fie marginalizată.



Transport

Sușinăm nevoia de a privi neutralitatea tehnologică drept principiu de bază pentru tranziția către

un sector al transporturilor durabil și verde. Atât UE, cât și statele membre, trebuie să adopte măsuri concrete și acțiuni ambițioase pentru a facilita utilizarea tuturor soluțiilor care pot contribui la decarbonizarea sectorului. Totodată, atragem atenția și asupra nevoii de a asigura un echilibru între politicile și măsurile de reducere a emisiilor cuprinse în legislația de mediu a UE și menținerea competitivității sectorului de transport european, luând în considerare dimensiunile sociale și economice.

Atingerea țintelor de reducere a emisiilor din sectorul transporturilor are nevoie de politici și măsuri cuprinzătoare, care asigură un tratament egal între modurile de transport și soluțiile tehnologice viabile, atât din perspectivă de reglementare, cât și financiară. Totodată, subliniem necesitatea de a asigura finalizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) în orizontul de timp asumat, inclusiv prin angajarea fondurilor suficiente pentru acest obiectiv în următorul exercițiu financiar multianual.

Este necesară o mai bună corelare între direcția conturată prin politicile adoptate și fondurile puse la dispoziție, dar și de instituirea unui proces mai accelerat, mai suplu, pentru obținerea fondurilor europene necesare dezvoltării proiectelor care contribuie la decarbonizarea sectorului, de la producția de combustibili verzi și energie curată, la dezvoltarea rețelei de distribuție și reîncărcare/realimentare, și achiziția de vehicule cu emisii scăzute și zero.

Printre măsurile pe care le propunem, se numără:

- Asigurarea finanțării și dezvoltării adecvate a stațiilor de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele cu combustibili alternativi la nivel UE, în linie cu obiectivele asumate prin Regulamentul cu privire la Combustibilii Alternativi (AFIR).
- Creșterea greutății maxime admise a camioanelor electrice la 44 tone, pentru a compensa greutatea suplimentară a bateriilor, fără a fi afectată eficiența operațională, și scheme de finanțare pentru achiziționarea camioanelor cu emisii scăzute și zero.

- Finanțarea adecvată a transportului feroviar, de natură să susțină funcționarea și dezvoltarea acestuia de o manieră sustenabilă economic și acordarea de finanțări pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare.
- Promulgarea unor reguli europene care să susțină dezvoltarea transportului intermodal.
- Intensificarea eforturilor și introducerea unor politici adecvate pentru stimularea utilizării SAF, concomitent cu asigurarea accesibilității și finanțării tehnologiilor necesare.
- Dezvoltarea unei Strategii pentru Porturile Europene, concentrată pe dezvoltarea și promovarea infrastructurii portuare critice și a companiilor private competitive în domeniul portuar.
- Conturarea unei strategii industriale europene, în cadrul căreia industria automotive să reprezinte unul dintre piloni. Prioritățile în domeniul transporturilor sunt detaliate pe larg în anexă.



Bio-soluții

O revoluție biologică este în curs, progresul în ultimul deceniu în materie de cercetare și inovație în domeniul științelor și tehnologiilor biologice asigurând un potențial substanțial de a contribui la realizarea agendei ecologice, dar reglementările actuale încetinesc dezvoltarea bio-soluțiilor competitive în UE.

Bio-soluțiile trebuie să fie în atenția politicilor europene pentru a putea contribui la atingerea țintelor climatice și a obiectivelor de creștere, pornind de la câteva principii:

- Îmbrățișarea soluțiilor oferite de natură și a potențialului inovator derivat.
- Dezvoltarea cadrului de reglementare în acord cu caracteristicile și valoarea ecologică a soluțiilor biologice, inclusiv prin separarea de materiile fosile.
- Trecerea de la o abordare centrată pe proces, la una centrată pe produs și caracteristicile acestuia.
- Recunoașterea impactului pozitiv asupra mediului și climei.

Dimensiunea socială a UE



Uniunea Europeană rămâne unul dintre cele mai bune locuri din lume unde să trăiești și să muncești, dar scăderea atractivității pentru investiții și menținerea unui decalaj de productivitate semnificativ prin comparație cu SUA, pune în pericol această poziție privilegiată.

Competitivitatea economică și bunăstarea socială depind în mare măsură de politica socială și

tranziția de la o forță de muncă parțial necorespunzătoare, la o forță de muncă pe deplin agilă, permițând oamenilor să dobândească competențele necesare pentru a răspunde nevoilor unei economii durabile bazate pe cunoaștere și angajatorilor să utilizeze aceste resurse într-o manieră cu valoare adăugată pentru toate părțile.

În prezent sunt 74 de milioane de persoane

inactive în UE; dintre care 2 milioane, în vârstă de muncă, sunt în România. Îmbunătățirea dimensiunii sociale a Europei în 2024-2029 necesită politici și stimulente care să încurajeze și să sprijine persoanele să fie active, iar angajatorii să investească în competențele forței lor de muncă, ca parte a unui efort concertat mai larg de creștere a productivității muncii, de rentabilizare a muncii și de recompensare a lucrătorilor individuali pentru motivația lor de a învăța și pentru performanță.



Dezvoltare competențe pentru tranziția verde și digitală

- Sunt necesare investiții la un nivel adecvat în educație și dezvoltarea competențelor, o colaborare consolidată între UE, statele membre și mediul de afaceri pentru a putea răspunde eficient la nevoile de pe piața muncii, măsuri concentrate pe formarea vocațională și programe de formare adaptate specificului diverselor industrii pentru a putea adresa deficitul de competențe la nivel UE.
- UE trebuie să stabilească un cadru de cooperare cu statele membre și partenerii sociali pentru a facilita recunoașterea reciprocă a calificărilor în privința profesiilor nereglementate și să solicite statelor membre să simplifice și să debirocristeze procesul la nivel național, identificând împreună cu partenerii sociali cele mai bune soluții.
- Până în 2025, Comisia ar trebui să lanseze o inițiativă care să sprijine statele membre în procesul de actualizare a curriculei de formare și a calificărilor în raport cu nevoile de pe piața muncii, inclusiv dubla tranziție verde și digitală.

Respectarea autonomiei și sprijin pentru dezvoltarea dialogului social european, pornind de la [Recomandarea Consiliului privind dialogul social](#) și de la [Declarația partenerilor sociali de la Val Duchesse](#), inclusiv prin intermediul unui Pact pentru dialogul social european. Este necesară asigurarea unui echilibru între autonomia partenerilor sociali, competențele naționale și inițiativele europene. Lumea modernă a muncii îmbogățește

contextul în care se desfășoară activitatea. Este contraproductiv să se propună soluții de tip „one size fits all”, mai ales în ceea ce privește reglementările legale. Partenerilor sociali de la diferite niveluri trebuie să li se garanteze un spațiu adecvat pentru negocieri și pentru a propune soluții adecvate, în conformitate cu practicile și tradițiile lor naționale în materie de relații industriale.

Odată cu publicarea Planului de acțiune al UE privind deficitul de forță de muncă și de competențe, Comisia a identificat necesitatea de a lucra simultan la reducerea inactivității în Europa, la sprijinirea mobilității la nivelul UE și la îmbunătățirea atractivității Europei pentru resortisanții calificați din țările terțe. Planul propus recunoaște, de asemenea, că partenerii sociali sunt cel mai bine plasați pentru a îmbunătăți condițiile de muncă în anumite ocupații și sectoare. UE și statele membre ar trebui să sprijine soluțiile de dialog social la nivelul UE și la nivel național.

Raportat la resursele externe, operaționalizarea unei rezerve de talente a UE (EU Talent Pool) cu o funcție de corelare automatizată pentru a facilita recrutarea selectivă a resortisanților țărilor terțe de toate nivelurile de competențe. Orientarea rezervorului de talente astfel încât să se adreseze acelor profesii din UE în care există cele mai pronunțate deficite este o bună modalitate de a răspunde nevoilor specifice ale angajatorilor. Rezervorul de talente asigură faptul că statele membre păstrează controlul asupra numărului de admisiuni și le permite să utilizeze în continuare politica UE în domeniul migrației într-un mod care să completeze alte politici și inițiative naționale.

România în UE, UE în România



România este a șasea țară ca populație din UE.

Populație UE27

(mii, 1 ianuarie 2023)

UE	448.387,9
Germania	84.358,8
Franța	68.070,7
Italia	58.850,7
Spania	48.059,8
Polonia	36.753,7
România	19.051,6
Olanda	17.811,3
Belgia	11.754,0
Cehia	10.827,5
Suedia	10.521,6
Portugalia	10.467,4
Grecia	10.394,1
Ungaria	9.597,1
Austria	9.104,8
Bulgaria	6.447,7
Danemarca	5.932,7
Finlanda	5.564,0
Slovacia	5.428,8
Irlanda	5.194,3
Croația	3.850,9
Lituania	2.857,3
Slovenia	2.116,8
Letonia	1.883,0
Estonia	1.365,9
Cipru	920,7
Luxemburg	660,8
Malta	542,1

Sursă: [Populație și schimbări demografice - Eurostat](#)

România a avut în 2023 un PIB nominal de 320 de miliarde de euro. În 2000, când începeau negocierile de aderare, PIB-ul era de sub 35 de miliarde de euro.

PIB

(miliarde euro, prețuri curente)



Sursă: [PIB nominal, prețuri curente - Eurostat](#)

România recuperează rapid decalajele, având un PIB per capita raportat la paritatea puterii de cumpărare aflat la 77% din media UE, față de 26% în anul 2000.

PIB in 2023 (prețuri curente, trilioane euro, % din media UE)	
Luxemburg	261
Irlanda	233
Danemarca	137
Olanda	129
Austria	125
Belgia	120
Suedia	120
Germania	117
Finlanda	109
Zona Euro	104
Franța	102
Malta	102
UE	100
Italia	96
Cipru	92
Slovenia	92
Cehia	91
Lituania	89
Estonia	87
Spania	85
Polonia	80
Ungaria	77
Portugalia	77
România	77
Letonia	74
Croația	73
Grecia	68
Slovacia	68

Sursă: PIB per capita, consum per capita și indicii de prețuri - Eurostat

România în Parlamentul European

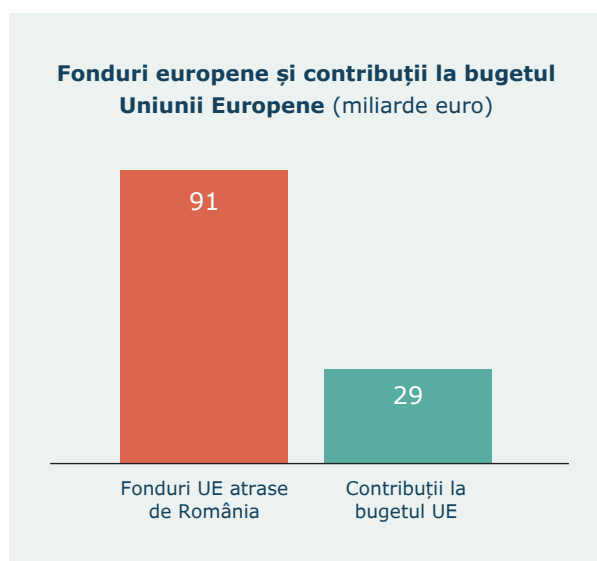
România are a șasea cea mai mare delegație în PE.

Membri ai Parlamentului European pentru fiecare stat membru*	
Germania	96
Franța	81
Italia	76
Spania	61
Polonia	53
România	33
Țările de Jos	31
Belgia	22
Cehia	21
Grecia	21
Ungaria	21
Portugalia	21
Suedia	21
Austria	20
Bulgaria	17
Danemarca	15
Slovacia	15
Finlanda	15
Irlanda	14
Croația	12
Lituania	11
Letonia	9
Slovenia	9
Estonia	7
Cipru	6
Luxemburg	6
Malta	6

* În viitoarea configurație a Parlamentului European, după decizia de a crește numărul total de eurodeputați de la 705 la 720.

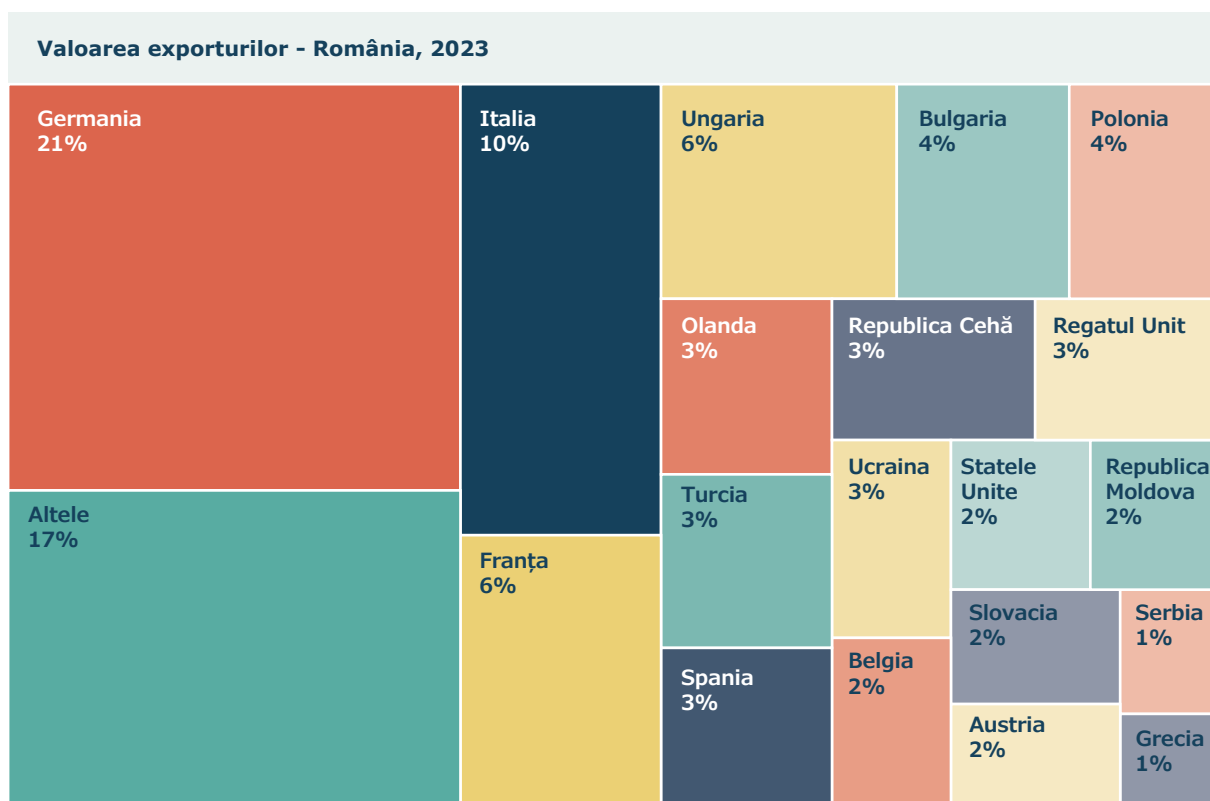
Cât a câștigat România prin afilierea la UE

România a beneficiat de o sumă substanțială din fondurile UE pentru a-și sprijini dezvoltarea economică, socială și teritorială. De la aderare, România a atras fonduri UE în valoare de aproape 90 de miliarde EUR. Pentru perioada 2021-2027, România poate atrage un total de 31,5 miliarde EUR numai din fondurile de coeziune. Aceste fonduri vizează promovarea competitivității economice, a tranziției verzi și a transformării digitale în țară. România a contribuit la bugetul UE cu aproximativ 29 de miliarde de euro. **Astfel, în cei 17 ani de apartenență la UE, la fiecare un euro dat, a primit 3 euro.**



Fondurile europene nu sunt singurul beneficiu adus de aderarea la UE. România a beneficiat și de alinierea legislației și practicilor cu standardele europene, a avut acces la programe educaționale ca Erasmus, a aderat la Piața Unică, a avut acces la resurse financiare diversificate și a devenit o locație mult mai atractivă pentru investiții. Toate aceste lucruri au contribuit direct și indirect la creșterea nivelului de trai. Concret, salariul minim a crescut, în termeni nominali, de 20 de ori de la aderare până în prezent, PIB-ul per capita a crescut de la 26% din media UE în 2000 la 77% din medie în 2023, iar PIB-ul a crescut cu o medie anuală de 3,7%, după aderarea la UE.

În 2006, exporturile totale ale României erau de aproape 26 de miliarde de euro. În 2023, acestea au atins 93 de miliarde de euro, dintre care aproape 20 doar către Germania, principalul partener comercial al României. Jumătate din exporturile totale ale României sunt realizate cu Germania, Italia, Franța, Ungaria, Bulgaria și Polonia. **România s-a transformat prin apartenența la UE într-o economie cu capacitate importantă de export și care și-a diversificat parteneriatele comerciale în special la nivel regional.**



Anexă

Sectorul transporturilor



Cu o contribuție de aproximativ 5% din PIB-ul Uniunii Europene (UE) și mai mult de 10 milioane de angajați, sectorul transporturilor este o verigă crucială a structurii pe care se construiește economia europeană, dar și a lanțurilor de aprovizionare la nivel global¹. Rolul său în asigurarea funcționării optime a economiei a fost testat și demonstrat în ultimii ani, marcați de crize multiple, și aceste episoade au servit ca lecții pentru ca UE să își poată consolida sectorul transporturilor și să implementeze mecanisme care să îi asigure continuitatea. Aceste demersuri trebuie să continue și în următorii ani cu perspectiva îmbunătățirii conectivității și coordonării între statele membre pe toate segmentele de transport.

Sectorul transporturilor are o contribuție la emisiile de gaze cu efect de seră (GES) la nivel european de aproape un sfert din total (25%)² și este singurul sector economic major pentru care s-a înregistrat o creștere a emisiilor comparativ cu nivelul din 1990³. Sub umbrela Green Deal, la nivel comunitar au fost adoptate reguli care vizează direct și indirect decarbonizarea sectorului pe toate segmentele sale, o parte dintre dosare fiind încă pe circuitul legislativ.

În următorul ciclu politic ne așteptăm să fie adreseate dosare deja deschise (revizuirea directivei privind transportul combinat, revizuirea directivei cu privire la greutatea și dimensiunile maxime admise). Acești următori cinci ani sunt cu atât mai importanți cu cât preced anul 2030, prima bornă

intermediară cu ținte conturate prin pachetul Fit for 55.

Confederația Patronală Concordia a cartografiat prioritățile mediului de afaceri din România pentru sectorul transporturilor în context european, privit cu lupa specificului național ce trebuie avut în vedere atât în conturarea politicilor europene, cât și în transpunerea și implementarea acestora la nivel național.

Decarbonizare

Neutralitatea tehnologică trebuie să rămână principiul de bază pentru tranziția către un sector al transporturilor durabil și verde. Atât UE, cât și statele membre, trebuie să adopte măsuri concrete și acțiuni ambițioase pentru a facilita utilizarea tuturor soluțiilor care pot contribui la decarbonizarea sectorului.

Atragem atenția și asupra nevoii de a asigura un echilibru între politicile și măsurile de reducere a emisiilor cuprinse în legislația de mediu a UE și menținerea competitivității sectorului de transport european, luând în considerare dimensiunile sociale și economice. În acest sens, recomandările Concordia sunt:

- o mai **bună corelare între direcția dată de politicile adoptate și fondurile puse la dispoziție**. De exemplu, sprijinul acordat pentru adoptarea pe scară largă a vehiculelor electrice

1 [Key figures on European transport – 2023 Edition, Eurostat.](#)

2 [Transport and mobility, European Environment Agency.](#)

3 Ibid.

trebuie echilibrat printr-un sprijin de nivel similar pentru extinderea, modernizarea, flexibilizarea, și continuarea digitalizării rețelei de transport/distribuție energie electrică.

- **un proces accelerat, mai suplu, pentru obținerea fondurilor europene necesare dezvoltării proiectelor care contribuie la decarbonizarea sectorului**, de la producția de combustibili verzi și energie curată, la dezvoltarea rețelei de distribuție și reîncărcare/realimentare, și achiziția de vehicule cu emisii scăzute și zero. Procesele îndelungate riscă instalarea redundanței tehnologice a echipamentelor până la implementare și periclitarea realizării obiectivelor în orizontul de timp asumat.
- **Sprijin țintit pentru operatorii de transport rutier marfă pentru achiziționarea de vehicule verzi cu emisii reduse și zero** prin intermediul finanțării directe din fonduri UE sau printr-un cadru de reglementare la nivel european care să permită și să încurajeze dezvoltarea unor scheme de finanțare la nivel european, inclusiv pentru infrastructura de reîncărcare/realimentare. Operarea vehiculelor verzi în transport de marfă trebuie sprijinită suplimentar prin măsuri cum ar fi exceptarea de la taxe și impozite, până când tehnologia devine viabilă din punct de vedere economic pe scară largă.
- **Asigurarea finanțării adecvate pentru dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi la nivelul UE**, atât în zonele urbane, cât și în cele peri-urbane, astfel încât să fie asigurată îndeplinirea obiectivelor asumate prin Regulamentul cu privire la Infrastructura pentru Combustibili Alternativi (AFIR). Din perspectiva tehnologiei V2G ("vehicle-to-grid"), sunt necesare măsuri pentru facilitarea dezvoltării punctelor de încărcare rapidă, o durată mai mare a concesiunilor pentru rețelele de încărcare, standarde comune pentru proiectele V2G și asigurarea unei cantități suficiente de energie curată și ieftină. Ar putea fi stabilit un fond de redistribuire dedicat, proporțional cu capacitățile fiecărei țări, după modelul implementat pentru PNRR, cuplat cu stimulente la nivel național pentru achiziția de vehicule noi sau la mâna a doua cu emisii reduse sau zero. Normele de reglementare și autorizare trebuie elaborate și implementate de o manieră care să permită adoptarea și dezvoltarea rapidă a tehnologiilor necesare tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute și zero, precum și a infrastructurii necesare pentru electromobilitate, inclusiv infrastructura de conectare la rețeaua de distribuție.
- Trebuie **clarificate rolurile și interacțiunile între producători și furnizori, în funcție de caracteristicile naționale ale fiecărui stat membru**. Trebuie decise aspecte practice, cum ar fi plata efectuată de client și opțiunile de decontare, inclusiv între doi furnizori diferiți (dacă rămân procese determinate de piață sau vor fi reglementate de autorități).
- Sunt necesare **procese simplificate și transparente în materie de utilizare/reîncărcare a autovehiculelor electrice**, astfel încât să fie încurajată creșterea gradului de adoptare.
- Stimularea dezvoltării hidrogenului, pe tot lanțul valoric și ținând cont de principiul neutralității tehnologice.
- Respingerea inițiativei Comisiei Europene de a stabili ținte obligatorii de ecologizare a flotelor societăților comerciale, lansată în consultare. Industria de transporturi rutiere nu poate susține un asemenea demers atât timp cât dezvoltarea infrastructurii pentru reîncărcarea/realimentarea vehiculelor grele de marfă cu emisii zero este redusă și lipsește un set cuprinzător de măsuri care să susțină operatorii în adoptarea unor soluții mai verzi, având în vedere diferența de costuri între noile tehnologii și soluțiile convenționale de propulsie a vehiculelor (costuri de achiziție și operare).
- Implicarea celor mai mari 200 de orașe din UE în strategia europeană de decarbonizare, putând fi adoptate măsuri la nivel local care să stimuleze adoptarea unor tehnologii mai curate (electric, hidrogen), cum ar fi reguli de acces

în zonele centrale, parcări, taxe pentru acces, etc.

- **Asigurarea alinierii și monitorizarea direcțiilor stabilite la nivel european în raport cu politicile și măsurile naționale.** De exemplu, țintele din Strategia Națională a României



Transport rutier

În 2023, 24.6% din marfă a fost transportată pe căi rutiere în UE, fiind al doilea mod de transport al mărfurilor după cel maritim (pe baza a tone-km)⁴. Pentru asigurarea conectivității la nivel european din perspectivă rutieră și pentru facilitarea transportului transfrontalier, în linie cu principiile tranziției verzi, considerăm că factorii decizionali de la nivel european trebuie să ia în considerare următoarele:

- Divergențele la nivel național cu privire la posibilitatea și permisibilitatea **transportului transfrontalier de marfă cu diferite greutăți și dimensiuni** pentru vehicule și combinații de vehicule au afectat în mod negativ eficiența transportului rutier și funcționarea Pieței Unice. Directiva cu privire la greutatea și dimensiunile maxime admise se află într-un proces de revizuire, care va fi finalizat în următoarea legislatură, astfel că atragem atenția asupra următoarelor elemente:
 - În linie cu principiul neutralității tehnologice, în cazul în care se dorește limitarea creșterii greutății maxime admise doar pentru anumite categorii de vehicule (de exemplu, vehicule cu emisii zero), ar trebui luate în considerare toate vehiculele care utilizează tehnologii ce pot contribui la reducerea emisiilor din sector. Este necesară creșterea greutății maxime admise a camioanelor electrice la 44 tone, pentru a compensa greutatea suplimentară a bateriilor, fără a afecta eficiența operațională a transportatorilor rutieri, care investesc în noile tehnologii, mult mai costisitoare, pentru a contribui la decarbonizarea transporturilor rutiere.
 - Statele membre trebuie încurajate să colaboreze pentru recunoașterea reciprocă a certificatelor de șoferi EMS (sistemul modular european). E necesară includerea unei evaluări a procesului de trecere a frontierelor cu EMS, însoțită de o potențială extindere a cadrului, și posibilitatea reînnoirii testelor EMS după cinci ani.
 - În privința transportului intermodal, subliniem necesitatea ca statele membre să furnizeze informații cu privire la rutele obligatorii pentru anumite segmente rutiere din operațiunile de transport intermodal întreprinse cu vehicule ce depășesc 4 metri înălțime.
- Trebuie reduși timpii de așteptare la granițele UE și non-UE, și garantat un tratament nediscriminatoriu al transportatorilor rutieri la frontieră, inclusiv prin accelerarea procesului de aderare a României la spațiul Schengen terestru. România trebuie să aibă o dată fermă de aderare la spațiul Schengen și cu frontierele terestre.
- Cu un **deficit** de șoferi profesioniști accelerat în 2021 cu 42%, comparativ cu 2020⁵, în lipsa

4 [Key figures on European transport – 2023 Edition, Eurostat.](#)

5 [Studiului IRU "Driver Shortage Global Report 2022"](#)

unor măsuri adecvate, până în 2026 Europei îi vor lipsi peste două milioane de șoferi. Pe piața din România, deficitul actual este de 33.000 de șoferi profesioniști de camion⁶. În următorul ciclu politic, UE trebuie să adopte măsuri adecvate și suficiente pentru a adresa deficitul și provocările în privința capacității prezente pe piața muncii, precum:

- acordarea permisiunii șoferilor de camion profesioniști în vârstă de 18 ani, cu formare completă, să conducă vehicule de transport marfă atât în traficul național, cât și în cel internațional, la nivel UE.
- Actualizarea cadrului de reglementare adecvat la nivel UE astfel încât să fie recunoscute permisele de conducere și certificatele de competență profesională obținute în țări terțe. Finalizarea procesului de revizuire a Directivei cu privire la permisele de conducere UE, care trebuie completată de revizuirea Directivei UE

2561/2022 cu privire la formarea șoferilor.

- Asigurarea certitudinii juridice în cadrul segmentului de transport rutier prin crearea unui ghișeu oficial unic la nivel UE care să furnizeze informațiile naționale relevante, puse la dispoziție de către autorități, pentru implementarea Pachetului Mobilitate 1. Aceste informații ar trebui completate cu orientări de referință pentru calcularea nivelului minim al remunerației pentru șoferii detașați în fiecare stat membru. Considerăm necesară și continuarea aplicării excepției de la regulile de detașare pentru șoferii care operează camioane ce nu sunt echipate cu tahografe inteligente (SMT2), în situația în care sunt implicați în două operațiuni de transport internațional între două state membre, altele decât țara de origine.
- Adoptarea unor reguli europene privind transportul combinat care oferă o modalitate simplă, atractivă și ușoară de a accesa stimulente pentru transportul multimodal.



Transport feroviar

În perioada 2012-2022, transportul feroviar de marfă a crescut cu aproape 10% la nivel european, iar Comisia Europeană continuă să elaboreze politici pentru a crește conectivitatea între statele membre, atât ca infrastructură (de exemplu, prin intermediul Mecanismului pentru Conectarea Europei – CEF), dar și ca standarde și norme pentru desfășurarea traficului feroviar. În viziunea Concordia, dezvoltarea transportului feroviar în Europa și, implicit, în România ca stat membru, are nevoie de:

- Restabilirea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu prețurile serviciilor similare oferite de transportul rutier. Externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier și finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar anulează în mod artificial

toate avantajele competitive naturale ale transportului feroviar și introduc chiar elemente cu caracter de deficit competitiv pentru acest mod de transport. Astfel, este necesară echilibrarea costurilor externe între modurile de transport terestru.

- Finanțarea publică adecvată a transportului feroviar, de natură să susțină funcționarea și dezvoltarea pentru atingerea pragului de sustenabilitate economică și finanțarea modernizării și dezvoltării infrastructurii feroviare.
- Sprijinirea dezvoltării transportului intermodal, care implică combinarea transportului feroviar cu alte moduri de transport, pentru a putea ușura tranzitul și a crește atractivitatea transportului feroviar de mărfuri și persoane.

- Finalizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), soluționarea blocajelor de pe coridoarele europene de transport și extinderea parametrilor-cheie de infrastructură pentru

trenurile de marfă (trenuri de 740 m, sarcină pe osie de 22,5 t), astfel cum s-a convenit recent în Parlamentul European.



Transport aerian

Transportul aerian reprezintă una dintre sursele emitente de GES cu cea mai mare creștere în UE, iar decarbonizarea sectorului transporturilor necesită, în mod cert, identificarea unor soluții și dezvoltarea unor tehnologii care să ducă la reducerea emisiilor din acest segment. Din perspectiva

tranziției spre combustibili de aviație durabili (SAF), considerăm că UE trebuie să își intensifice eforturile și să introducă politici adecvate pentru a stimula utilizarea SAF, concomitent cu asigurarea accesibilității și finanțării tehnologiilor necesare.



Transport maritim, căi navigabile interioare și porturi

Ponderea cea mai mare a mărfurilor din UE este transportată pe cale maritimă (67.9%, în tone-km), iar 1.8% pe căi navigabile interioare⁷. În vederea creșterii competitivității sectorului de transport maritim, UE are nevoie de:

- Simplificarea pilonului maritim pe rețeaua TEN-T "Motorways of the Sea" (MoS) și includerea navelor ca parte integrantă din infrastructura de transport.
- Exceptarea navelor care se încadrează în clasă de gheață și a navigației pe timp de iarnă de la EU ETS și inițiativa FuelEU Maritime.
- UE are nevoie de o Strategie pentru Porturile Europene, concentrată pe dezvoltarea și promovarea infrastructurii portuare critice și companiilor private competitive în domeniul portuar.



Industria automotive

Adiacentă și esențială pentru sectorul transporturilor, atât din perspectiva producției, cât și în rolul de beneficiar de servicii, industria automotive asigură 6.8% din locurile de muncă la nivel UE (aproape 13 milioane) și este cel mai mare investitor din Europa în cercetare și dezvoltare (R&D), fapt ce îi consacră importanța în cursa pentru inovare în care Europa se află mult în spatele principalilor competitori, Statele Unite ale Americii (SUA) și China⁸. În contextul tranziției verzi și

digitale, producătorii de vehicule europeni se confruntă cu o serie de obstacole generate de suprareglementările europene, volatilitatea tehnologică și prețurile materiilor prime critice necesare dezvoltării vehiculelor electrice, formarea și recalificarea angajaților, dar și de strategiile adoptate de SUA și China și de creșterea costurilor de producție. În acest sens, sunt necesare măsuri precum:

- Elaborarea unei strategii industriale care să

⁷ [Key figures on European transport – 2023 Edition, Eurostat.](#)

⁸ [The Automobile Industry – Pocket Guide 2023/2024 - ACEA](#)

însoțească Pactul Verde european și să includă industria automotive ca unul dintre piloni, având în vedere potențialul demonstrat și angajamentele asumate de către actorii din piață.

- Evaluarea modului în care sunt stabilite standardele pentru noile vehicule și a calendarului de adoptare și implementare, astfel încât să nu se impună obligații care să aibă ca efect îngreunarea atingerii obiectivelor de decarbonizare.
- Adoptarea unei abordări unitare a aprovizionării cu materii prime și componente, de exemplu achiziții comune similare cu cele implementate în cazul gazului natural, sau gestionarea comună a stocurilor.
- Stabilirea unor zone economice verzi, ecosisteme pentru dezvoltarea tehnologiilor curate, în care să se concentreze investiții, subvenții, care să beneficieze de anumite facilități fiscale.
- Accelerarea dezvoltării unor tehnologii înalte în domenii care necesită asigurarea autonomiei UE în materie de semiconductori, infrastructură cloud și standarde de securitate cibernetică, dar și stimulente financiare și instrumente care să faciliteze colaborarea actorilor în domeniul inovației digitale.

Pentru ca Europa să recupereze decalajul de competitivitate, atingându-și în același timp obiectivul de decarbonizare a sectorului, o serie de proiecte ar putea sprijini îndeplinirea acestui deziderat, printre care se numără:

- Promovarea mașinii europene mici "POP", prin încurajarea proiectelor comune ale constructorilor europeni de dezvoltare a unor astfel de vehicule, dar și stimularea achizițiilor de către consumatori prin diverse beneficii și facilități și utilizării acestora pe distanțe mici.
- Dezvoltarea livrărilor de "ultim kilometru", cu ajutorul unor companii europene specializate în electrificarea transportului urban, care să reunească specialiști atât din automotive, cât și din domeniul logisticii.
- Gestionarea comună a deșeurilor provenite de la baterii, prin proiecte dezvoltate de partenerii

industriali pentru reciclarea și valorificare bateriilor și a materiilor prime esențiale ce intră în componența acestora.



Str. Ion Ghica, nr. 13, Ghica House, București



office@confederatia-concordia.ro



Formular de contact

