

INVESTIGATORUL'S



CAMION ROMÂNESC, CU MARFA CONFISCATĂ ABUZIV ÎN UCRAINA

PG.16



**RADU DINESCU,
SECRETAR GENERAL
UNTRR
PG.12**

MARTIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

4 TITANI AI TRANSPORTURILOR RUTIERE ROMÂNEȘTI SE ÎNFRUNTĂ ÎN CEL MAI NOU SERIAL TIRMAGAZIN.RO

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



DIN 30 OCTOMBRIE 2018, PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

Adresa redacției:

Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2, sector 4
București

Director general :

Emil POP
mobil: 0722.554.472
e-mail: director@tirmagazin.ro

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

Revista TIR poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM și în rețeaua IMMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicația noastră poate fi găsită non-stop și la chioșcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR și membrilor Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri București. Pentru abonamente vă puteți adresa oricărui oficiu poștal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet și vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul și sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

S u m a r



04 UNTRR - REPATRIEREA ȘOFERILOR ROMÂNI AFLAȚI ÎN UCRAINA ȘI ÎN RUSIA



18 ROMÂNIA - PROBLEME GRAVE CU ALIMENTAREA CNG ȘI GNL



24 OFICIAL. LEGEA PENTRU AMNISTIA DIURNEI A FOST APROBATĂ



44 COLOANAA CINCEA

RECOMANDARI DE RUTE PENTRU TRANSPORTATORII RUTIERI ROMÂNI CARE SE ÎNTORC DIN RUSIA SPRE ROMÂNIA

- 1 LETONIA (RECOMANDARE RIDICATĂ):** Este cea mai sigură rută, timpii de așteptare la frontiera ruso-letonă (Terehova – Buracki) sunt în scădere. Mai multe detalii despre timpii de așteptare găsiți pe www.vitlog.ro
- 2 BELARUS (DE EVITAT):** trecerea spre Polonia era dificilă și înainte de conflictul din Ucraina. Rută nerecomandată din cauza lipsei de predictibilitate
- 3 GEORGIA (RECOMANDARE ALTERNATIVĂ):** este o soluție pentru transportatorii rutieri care vin din Rusia centrală. Ministerul Transporturilor din România a transmis că s-a dispus suspendarea autorizațiilor de transport tranzit prin Georgia și Turcia.



UNTRR - REPATRIEREA ȘOFERILOR ROMÂNI AFLAȚI ÎN UCRAINA ȘI ÎN RUSIA

UNTRR solicită Guvernului României ajutor de urgență pentru revenirea în țară a conducătorilor auto profesioniști români din Ucraina. UNTRR sprijină transportatorii pentru repatrierea șoferilor români aflați în Ucraina și în Rusia.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României să intervină de urgență pe lângă autoritățile din Ucraina pentru a asigura cu prioritate revenirea în România a conducătorilor auto profesioniști români care conduc autovehicule comerciale înmatriculate în România și care au fost surprinși pe teritoriul Ucrainei de evenimentele militare. Semnalăm cu îngrijorare faptul că la Porubne - Siret, autoritățile ucrainene nu lasă să treacă camioanele companiilor românești, pentru a permite ieșirea refugiaților ucraineni! Aceeași situație a apărut între Ucraina și Polonia, iar autoritățile poloneze au stopat accesul refugiaților, solicitând să fie lăsate camioanele firmelor poloneze cu șoferi polonezi și numai după aceea vor continua să permită accesul refugiaților ucraineni.

UNTRR solicită autorităților române să asigure o abordare echilibrată, cu prioritate pentru români! Totodată, informăm că Asociația transportatorilor din Belarus a confirmat UNTRR că, începând cu 25.02.2022 și până pe 11.03.2022, operatorii de transport rutier români pot tranzita Belarus fără autorizație de transport tranzit de Rusia. Transportatorii români se pot deplasa către orice punct de trecere a frontierei dintre Belarus și UE, inclusiv cu Polonia. În această situație de forță majoră, UNTRR solicită Guvernului României să realizeze toate intervențiile necesare pentru a asigura dreptul transportatorilor români care revin din Federația Rusă de a tranzita liber și fără vize în Belarus astfel încât conducătorii auto profesioniști români să poată reveni cât mai urgent în țară. UNTRR oferă sprijin transportatorilor

rutieri români pentru repatrierea șoferilor români aflați în Ucraina și în Rusia. UNTRR pune la dispoziția transportatorilor români adresa de e-mail office@untrr.ro, unde aceștia pot comunica coordonatele camioanelor aflate în Ucraina și Rusia. În vederea transmiterii către autorități sunt necesare următoarele date: numele și datele de contact ale șoferilor, număr înmatriculare și poziție camion, datele de contact ale firmei. Persoană contact UNTRR pentru telefon, sms, whatsapp: Delia COSTESCU: +40 720 999 258. UNTRR acționează și va acționa și în continuare pentru anunțarea transportatorilor referitor la traseele optime de revenire în țară a camioanelor.", se spune în comunicatul UNTRR din 26 februarie 2022.



UNTRR: "PARTEA UCRAINEANĂ NU LASĂ ȘOFERII SĂ SE ÎNTOARCĂ ACASĂ"

UNTRR mulțumește Ministerului Transporturilor, MAE și MAI pentru intervenție și implicare cu privire la regimul vizelor și autorizațiilor de transport, pentru revenirea în țară a conducătorilor auto profesioniști români din Ucraina și Rusia. UNTRR solicită în continuare implicarea autorităților române, întrucât partea ucraineană nu lasă șoferii să se întoarcă acasă și dau prioritate exclusiv refugiaților.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) mulțumește Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) pentru intervenția către autoritățile din Belarus, Turcia și Georgia și că a obținut posibilitatea pentru șoferii profesioniști ai camioanelor românești aflate în Rusia de a se întoarce acasă prin aceste țări chiar dacă nu au autorizațiile de tranzit uzuale necesare pentru accesul camioanelor. MTI a transmis că s-a dispus suspendarea autorizațiilor de transport tranzit prin Belarus, Georgia și Turcia.

Totodată, asociația transportatorilor din Belarus a confirmat UNTRR că, începând cu 25.02.2022 și până pe 11.03.2022, operatorii de transport rutier români pot tranzita Belarus fără autorizație de transport tranzit de Rusia. Transportatorii români se pot deplasa către orice punct de trecere a frontierei dintre Belarus și UE, inclusiv cu Polonia.

UNTRR mulțumește Ministerului Afacerilor Externe (MAE) pentru implicare în a obține posibilitatea ca șoferii profesioniști români să poată trece prin aceste țări fără vize și pentru intervențiile punctuale în a facilita intrarea în România a șoferilor profesioniști care nu sunt lăsați să avanseze de partea ucraineană. De asemenea, UNTRR mulțumește Ministerului Afacerilor Interne (MAI) pentru intervenția generală de a facilita revenirea în țară a șoferilor profesioniști prin punctele de trecere a frontierei dintre România și Ucraina.

MAE a informat UNTRR că, începând cu 25.02.2022, poliția de frontieră română suspendă cerința

Problema

- Profesionalism
- Disciplina
- Flexibilitate
- Capacitate de transport
- Trailere specializate



Preferatii transporturilor agabaritice.

HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro



prezentării vizei române la intrarea în România tuturor celor care părăsesc Ucraina, fie direct, fie prin punctele de trecere a frontierei cu Republica Moldova, care se refugiază sau tranzitează România spre țara de destinație. În această categorie intră și conducătorii auto ucraineni sau turci.

MAE este în contact cu autoritățile din Belarus și Turcia în vederea suspendării regimului vizelor. În ceea ce privește rutele alternative pentru întoarcerea camioanelor în România, ocolind Ucraina, UNTRR recomandă deplasarea spre Letonia, pe la punctul de trecere a frontierei Terehova – Buracki, [click aici \(https://www.vid.gov.lv/en/kravas_auto_rindas\)](https://www.vid.gov.lv/en/kravas_auto_rindas) pentru a consulta site-ul cu timpii de așteptare la frontieră.

Reamintim că inclusiv țări terțe unde cetățenii români merg fără vize, precum Turcia, solicită șoferilor profesioniști români deținerea unei vize care se obține exclusiv de la consulat. Mulți șoferi profesioniști au fost surprinși de evenimentele tragice din ultimele zile pe teritoriul Federației Ruse, după ce au fost în tranzit prin Ucraina, astfel că nu dețin vize de Belarus sau Turcia,

și nici autorizații de tranzit pentru Belarus, Turcia sau Georgia. Șoferii profesioniști care au operat curse spre Moscova se pot întoarce în România prin Letonia sau Belarus, iar cei care au avut curse spre centrul sau estul Rusiei pot reveni în țară prin Georgia și Turcia. Reamintim că, pentru a putea efectua transporturi internaționale în afara UE, sunt necesare vize pentru șoferii profesioniști, autorizații pentru camioane și documente vamale pentru mărfuri.

UNTRR reiterează solicitarea către Guvernul României să intervină de urgență pe lângă autoritățile din Ucraina pentru a asigura cu prioritate revenirea în România a conducătorilor auto profesioniști români care conduc autovehicule comerciale înmatriculate în România și care au fost surprinși pe teritoriul Ucrainei de evenimentele militare. La punctul de trecere a frontierei Porubne - Siret, autoritățile ucrainene permit ieșirea din țară doar a refugiaților, iar camioanele companiilor românești nu sunt lăsate să iasă decât cu intervenția punctuală în fiecare zi a autorităților române. Putem aprecia că dacă în România au intrat în țară

camioanele aflate în coadă după 2 zile, în Republica Moldova camioanele stau la coadă de 3 zile pentru a intra în țară dinspre Ucraina.

UNTRR înțelege preocuparea umanitară, dar consideră că și conducătorilor români trebuie să li se acorde asistență, de urgență, pentru repatriere, nu numai refugiaților.

Nu putem aștepta să iasă toți cetățenii Ucrainei ca refugiați înainte ca românilor să le fie permisă întoarcerea în România! Autoritățile române au datoria de a asigura cu prioritate repatrierea cetățenilor români.

UNTRR pune la dispoziția transportatorilor români adresa de e-mail office@untrr.ro unde aceștia pot comunica coordonatele camioanelor aflate în Ucraina și Rusia. În vederea transmiterii către autorități sunt necesare următoarele date: numele și datele de contact ale șoferilor, număr înmatriculare și poziție camion, datele de contact ale firmei. Persoană contact UNTRR pentru telefon, sms, whatsapp: Delia COSTESCU: +40 720 999 258.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 27 februarie 2022.



UNTRR - TRECEREA REFUGIAȚILOR UCRAINENI ȘI A TRANSPORTATORILOR RUTIERI ROMÂNI, FĂRĂ BLOCAJE ȘI FĂRĂ ȘPĂGI DE 300-500 EURO

UNTRR solicită intervenția urgentă a autorităților române și ucrainene pentru asigurarea de sprijin reciproc, fără a penaliza transportatorii rutieri români și șoferii profesioniști blocați la frontiere urmare conflictului din Ucraina.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR urmărește cu adâncă îngrijorare evoluția conflictului din Ucraina și exprimă sprijinul industriei transporturilor rutiere din România pentru asistența umanitară de urgență în Ucraina.

În acest context, UNTRR a solicitat Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Afacerilor Interne și Ambasadei Ucrainei în România să intervină la autoritățile ucrainene pentru ca acestea să permită accesul în zona punctelor de trecere a frontierei pentru acțiuni umanitare, destinate atât cetățenilor/refugiaților ucraineni, cât și șoferilor profesioniști, care așteaptă la ieșirea din Ucraina.

Pe această cale, dorim să vă semnalăm faptul că și șoferii profesioniști români care au fost surprinși de război pe teritoriul Ucrainei se confruntă în prezent cu probleme umanitare. La acest moment, sunt încă șoferi români cu camioane blocate în vămile ucrainene localizate la frontierele Ucrainei cu România și Republica Moldova. Șoferii români nu mai au apă și alimente, întrucât Crucea Roșie sau alte instituții nu au posibilitatea de a ajunge la aceștia, ci din contră sunt expuși unor infractori deghizați în oficiali care merg să ceară bani de la șoferi.

Vămile aflate la frontierele României cu Ucraina sunt blocate cu refugiați cărora autoritățile vamale ucrainene le acordă prioritate și, în timp ce UNTRR înțelege preocuparea umanitară, considerăm însă că și șoferilor profesioniști români trebuie să li se acorde asistență de urgență pentru repatriere.

Având în vedere aceste circumstanțe neprevăzute, UNTRR solicită autorităților române să intervină de urgență la autoritățile vamale ucrainene pentru ca acestea să faciliteze atât trecerea refugiaților ucraineni, cât și a transportatorilor rutieri români, fără blocaje și fără a le solicita plata unor "atenții" de 300-500 euro.

O altă problemă îngrijorătoare semnalată de transportatorii români este legată de confiscarea de către autoritățile ucrainene a mărfurilor plătite de clienți europeni exportatorilor din Rusia și care sunt transportate de firme din România sau refuzul autorităților vamale ucrainene de a îndeplini formalitățile vamale necesare în vederea fluidizării fluxului operațional.

UNTRR semnalează incertitudinea generată de practica autorităților ucrainene de a confisca mărfurile transportate de firmele românești, care au fost preluate din Federația Rusă – chiar dacă mărfurile au fost încărcate

din Rusia înainte de 24 februarie a.c. și au fost complet plătite de clienții UE înainte de încărcare.

Prin confiscarea acestor mărfuri, autoritățile ucrainene penalizează numai operatorii de transport și clienții din România și alte țări europene care sprijină Ucraina cu preluare refugiați și ajutoare umanitare, fără a penaliza de fapt firmele exportatoare din Rusia, care și-au încasat banii pe mărfuri.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Afacerilor Interne și Ambasadei Ucrainei în România să intervină de urgență la autoritățile vamale ucrainene și să le solicite acordarea de sprijin reciproc, fără a penaliza țări care nu au nicio vină. Totodată, UNTRR a solicitat Prim-ministrului României ca Guvernul să acorde compensări pentru pierderile suferite de transportatorii rutieri români prinși în evenimentele din Ucraina, precum și măsuri de susținere a eforturilor industriei transporturilor rutiere implicate în acțiunile de ajutor umanitar pentru Ucraina și refugiații de război.", se spune în comunicatul UNTRR din seara zilei de 2 martie 2022.

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR - ÎMPOTRIVA FACILITĂȚILOR EXCLUSIVE PENTRU FIRMELE DE TRANSPORT DIN REPUBLICA MOLDOVA

UNTRR solicită intervenția urgentă a Guvernului României pentru a retrage Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din România care creează facilități economice exclusiv unor persoane juridice din Republica Moldova.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR urmărește cu adâncă îngrijorare evoluția conflictului din Ucraina și exprimă sprijinul industriei transporturilor rutiere din România pentru asistența umanitară de urgență în Ucraina, însă nu este de acord ca în acest contest firme private din alte țări terțe să obțină facilități fiscale în detrimentul firmelor din România. În condițiile în care piața de transport din România se luptă să supraviețuiască

întrucât tariful de transport abia acoperă creșterile costurilor cu întoarcerea acasă a camioanelor la 8 săptămâni, creșterea galopantă a prețului la motorină, AdBlue, RCA și efectele războiului din Ucraina, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România a elaborat un Ordin de ministru prin care scutește de la plata tarifului suplimentar (AST) de utilizare a drumurilor pentru depășirea greutății firmele de transport din Republica Moldova.

În acest sens, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România a publicat în data de 01.03.2022 pe pagina de web, la transparență decizională, Proiectul de Ordin al viceprim-ministrului, ministrul transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea unor derogări de la aplicarea tarifelor prevăzute în anexa nr. 1 și nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, iar în 02.03.2022 a organizat ședința extraordinară a plenului Comisiei de Dialog Social pentru discutarea acestui act.

Acest Ordin încalcă Legea Concurenței și nu respectă cadrul legal prevăzut de DIRECTIVA nr. 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în

interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional și ORDONANȚA GUVERNULUI Nr. 43/1997 privind regimul drumurilor. Având în vedere că, pe teritoriul Republicii Moldova, se aplică HOTĂRÎREA Nr. 1073 din 01.10.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni CARE NU SCUTEȘTE DE PLATA autorizațiilor speciale de transport (AST) transportatorii din Moldova și nici alți transportatori, (din contră tarifele pentru depășirea greutății și dimensiunilor maxime admise fiind mai mari ca în România), nu înțelegem de ce Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România a elaborat un act legislativ prin care îi scutește de plata AST doar pe transportatorii rutieri din Republica Moldova care efectuează transport rutier contra cost. Marfa transportată de aceștia nu are caracter umanitar, ci comercial. Conform Directivei nr. 96/53/CE din 25 iulie 1996, scutirea de la plata AST nu trebuie să afecteze în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului rutier. Dacă se aplică o scutire de la plata



tarifului AST, această scutire trebuie aplicată și transportatorilor rutieri din România și din statele membre UE. Excepția poate fi acordată pentru camioane și rută, nu pentru naționalitatea operatorului de transport. Înainte de izbucnirea războiului din Ucraina, operatorii de transport din Moldova plăteau tarife suplimentare de utilizare a drumurilor pentru depășirea greutății și pe teritoriul Ucrainei și pe teritoriul Republicii Moldova. Prin acest Ordin, operatorii de transport din Republica Moldova sunt scutiți de plata tarifelor suplimentare doar pe teritoriul României, pe teritoriul Moldovei fiind obligați prin legislație să plătească tariful suplimentar pentru utilizarea drumurilor. Având în vedere cele prezentate, pentru a nu discrimina firmele de transport din România pe teritoriul României, solicităm sprijinul Guvernului României să retragă Proiectul de Ordin al viceprim-ministrului, ministrul Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea unor derogări exclusive și dedicate de la aplicarea tarifelor prevăzute în anexa nr. 1 și nr. 2 la Ordinul ministrului Transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 4 martie 2022.



Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada 15 sept. - 31 oct. 2021
și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



Sharing the load



UNTRR - MĂSURI DE SUSȚINERE A EFORTURILOR INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR RUTIERE IMPLICATE ÎN ACȚIUNILE DE AJUTOR UMANITAR

UNTRR le mulțumește autorităților române pentru implicarea în soluționarea urgentă a problemelor transportatorilor români blocați în vămile ucrainene și solicită măsuri de sprijinire a eforturilor industriei transporturilor rutiere implicate în acțiunile de ajutor umanitar pentru Ucraina și refugiații de război.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR mulțumește Ministerului Afacerilor Externe – MAE, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – MTI și Ministerului Afacerilor Interne – MAI și autorităților vamale române pentru implicarea promptă în sprijinirea transportatorilor rutieri români blocați în vămile ucrainene, care a condus la soluționarea urgentă a problemelor firmelor românești, semnalate punctual de către UNTRR. Autoritățile române au fost alături în permanență de transportatorii români încă de la izbucnirea conflictului din Ucraina, în preluarea și soluționarea cu celeritate a problemelor semnalate de

UNTRR privind situația transportatorilor rutieri și șoferilor profesioniști români și străini blocați în vămile ucrainene. Pe această cale, dorim să exprimăm aprecierea industriei transporturilor rutiere pentru soluționarea tuturor cazurilor apărute, până acum cu succes, pentru toate firmele de transport și șoferii din România, care au fost posibile prin implicarea permanentă a Domnului Bogdan Lucian AURESCU – Ministrul Afacerilor Externe, domnului Valentin Ciprian Muntean - Director General - Departamentul Consular MAE, Domnului Lucian BODE – Ministrul Afacerilor Interne, Domnului Marcel Simion MUTESCU - Director general - Direcția generală a Vămile, Doamnei

Raluca Mocănescu - Director General Adjunct - Direcția Generală a Vămile, Domnului Ionel SCRIOȘTEANU – Secretar de Stat MTI, Doamnei Adriana KALAPIS- Director General - Direcția Transport Rutier MTI și domnului Eduard UNGUREANU – MTI. Astfel, urmare intervenției autorităților române în cazurile semnalate de UNTRR, transportatorii rutieri români au reușit recuperarea mărfurilor de proveniență din Federația Rusă, după ce acestea fuseseră confiscate de autoritățile vamale ucrainene. Chiar dacă mărfurile au fost încărcate de transportatorii români din Rusia înainte de 24 februarie a.c. și au fost complet plătite de clienții UE înainte



de încărcare, practica autorităților ucrainene de a confisca aceste mărfuri de proveniență din Federația Rusă a crescut incertitudinea în rândul transportatorilor români aflați în vămile ucrainene.

Totodată, UNTRR salută faptul că, prin intervenția autorităților române, transportatorii români cărora autoritățile vamale ucrainene au anunțat că le vor confisca marfa încărcată din Federația Rusă cu destinație către alte țări ne-au informat că au fost lăsați să plece fără confiscarea mărfii.

La acest moment, au rămas mărfurile plătite de importatorii din România, cu origine Rusia/Belarus, dar care se află în autovehicule înmatriculate în Rusia/Belarus, cu șoferi din aceleași țări. Se încearcă recuperarea mărfurilor prin preluarea cu camioane înmatriculate în România, având în vedere că aceste autovehicule sunt reținute pe teritoriul Ucrainei de autoritățile din Ucraina. Având în vedere cozile la ieșire din Belarus și faptul că circa 200 camioane trec zilnic la fiecare punct de trecere a frontierei cu UE, recomandăm ieșirea din Federația Rusă prin Letonia - pentru cei aflați în special în zona de vest a Rusiei și din zona Moscova, cei din zona centrală a Federației Ruse putând utiliza ieșirea prin Georgia.

Uniunea Națională a Transportatorilor

Rutieri din România (UNTRR) solicită în continuare implicarea Ministerului Afacerilor Externe – MAE, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – MTI și Ministerului Afacerilor Interne - MAI pentru sprijinirea firmelor românești afectate de conflictul din Ucraina și asigurăm de toată cooperarea UNTRR. Totodată, UNTRR solicită autorităților române măsuri de susținere a eforturilor industriei transporturilor rutiere implicate în acțiunile de ajutor umanitar pentru Ucraina și refugiații de război.

Precizăm că, încă de la începutul conflictului în Ucraina, transportatori rutieri de persoane au acordat ajutor umanitar asigurând transportul gratuit al refugiaților ucraineni în diferite zone ale țării. Exprimându-și solidaritatea în aceste momente dificile, numeroși transportatori români de marfă și persoane au comunicat UNTRR disponibilitatea de a sprijini acțiuni coordonate ale autorităților române în acest sens.

UNTRR solicită autorităților române sprijinirea eforturilor industriei transporturilor rutiere implicate în acțiunile de ajutor umanitar pentru Ucraina și refugiații de război, prin adoptarea următoarelor măsuri urgente:

- scutirea temporară de la plata TVA pentru transportul rutier de persoane;
- exceptarea de la regulile privind timpii

de conducere și de odihnă a șoferilor români care operează vehicule care transportă ajutoare pentru Ucraina, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare, conform art.3 d) al Regulamentului nr.561/2006;

- exceptarea transportatorilor de la regulile privind timpii de conducere și de odihnă în situațiile de forță majoră în care s-au aflat șoferii acestora pe teritoriul Ucrainei/ Federației Ruse și pe traseul de întoarcere în România;
- exceptarea vehiculelor care efectuează transportul de echipamente, medicamente și alte asemenea de prim ajutor și ajutoare umanitare pentru Ucraina de la restricțiile de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare cu 7,5 tone pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală conform prevederilor Ordinului 132/2018 – Anexa 2, punctul 1 litera o), completată cu situațiile de forță majoră în caz de război.", se spune în comunicatul UNTRR din 8 martie 2022.

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE **CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI**
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





STAREA TRANSPORTURILOR, CU RADU DINESCU, SECRETAR GENERAL UNTRR - MARTIE 2022

Secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Radu Dinescu, expune principalele probleme cu care se confruntă transportatorii români la începutul lunii martie 2022.

Într-un nou episod din serialul STAREA TRANSPORTURILOR, secretarul general al UNTRR răspunde unor întrebări formulate de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Cum au fost afectate transporturile rutiere românești de invadarea Ucrainei de către trupele rusești?

Radu Dinescu, secretar general UNTRR: România a avut câteva sute de camioane înmatriculate în România, conduse de cetățeni români sau de cetățeni moldoveni, care se aflau pe teritoriul Rusiei sau al Ucrainei. Situația cea mai dificilă a fost la cei aflați în Ucraina din cauza războiului. Ei s-au deplasat spre punctele de frontieră cu România sau Republica Moldova, unde au găsit cozi foarte mari și haos și dezorganizare. Au înregistrat timpi de așteptare de 6 zile. În timp ce, pe partea românească,

autorități și voluntari ajută refugiații, șoferii noștri au rămas fără apă și mâncare. Bani pe care îi trimiteau în Ucraina erau inutili pentru că nu aveau bancomate sau nu puteau face plăți cu cardul. Comercianții nu vor să lucreze cu monedă virtuală, vor bani fizici. Am fost în imposibilitatea de a-i ajuta chiar și prin Crucea Roșie România. Au fost acțiuni prin care Crucea Roșie a trimis vehicule cu alimente peste frontieră. Având în vedere haosul, nu au ajuns la șoferii de camion români. Celor care se află în Rusia, le-am spus să iasă prin Letonia și am constatat că lucrurile au mers foarte bine, chiar dacă timpii de așteptare au fost de 52 de ore. Acum au ajuns la 42 de ore. Există un site unde pot afla timpii de așteptare la frontieră pe care transportatorii îl pot consulta pe www.untrr.ro și lucrurile sunt în regulă. Ministerul Transporturilor a obținut posibilitatea ca transportatorii români să tranziteze Belarus fără autorizații de tranzit. Nu le recomandăm să

folosească această rută, deoarece la granița dintre Belarus și Polonia trecerea e destul de întârziată. Le recomandăm tuturor celor care se află în vestul Rusiei să meargă spre Letonia. Cine se află în Rusia centrală, poate ieși din Rusia spre Georgia, Turcia și apoi România. Avem o înțelegere cu autoritățile din Turcia și Georgia pentru a permite tranzitul camioanelor românești, fără autorizații de tranzit. UNTRR a mulțumit Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Ministerului Afacerilor Externe (MAE) pentru intervenția către autoritățile din Belarus, Turcia și Georgia prin care au obținut posibilitatea pentru șoferii profesioniști ai camioanelor românești aflate în Rusia de a se întoarce acasă prin aceste țări chiar dacă nu au vize și autorizațiile de tranzit uzuale necesare pentru accesul camioanelor. Cea mai delicată situație e a celor care se află în Ucraina. Multora din cei care au avut mărfuri din Rusia către clienți UE sau Turcia, autoritățile

ucrainene au vrut și le-au confiscat mărfurile. E o acțiune care penalizează statele care nu au nicio vină, pentru că exportatorii ruși au încasat banii pe mărfuri. Camioanele sunt românești, iar clienții au plătit aceste mărfuri. Sunt penalizate firmele-client din state care sprijină Ucraina. Ne-am adresat MAE și ambasadei Ucrainei pentru a corecta această situație. Am solicitat să existe un dialog cu autoritățile vamale din Ucraina pentru ca acestea să faciliteze atât trecerea refugiaților ucraineni, cât și a transportatorilor rutieri români, fără blocaje și fără a solicita atenții sau "lubrifierea", care e între 300 și 500 de euro, de camion pentru care nu intervine nimeni în mod semnificativ.

Apreciem mult implicarea Ministerului Afacerilor Externe – MAE, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – MTI și Ministerului Afacerilor Interne – MAI, Crucii Roșii și Direcției Generale a Vămile în sprijinirea șoferilor profesioniști și transportatorilor rutieri români blocați în vămile ucrainene, care a condus la soluționarea urgentă a problemelor semnalate punctual de către UNTRR. Urmare acestor demersuri, transportatorii rutieri români au reușit recuperarea mărfurilor de proveniență din Federația Rusă, după ce acestea fuseseră confiscate de autoritățile vamale ucrainene. Toți s-au implicat, inclusiv la nivel local. Cu cât a trecut timpul, e drept, procedura de trecere a frontierei pentru camioane a fost mai greoaie. Camioanele care aveau mărfuri ce prezentau un interes pentru vameșii ucraineni au fost ținute șase zile și multe nu au plecat până șoferii nu au dat "atenții".

UNTRR a solicitat Prim-ministrului României ca Guvernul să acorde compensări pentru pierderile suferite de transportatorii rutieri români prinși în evenimentele din Ucraina, precum și măsuri de susținere a eforturilor industriei transporturilor rutiere implicate în acțiunile de ajutor umanitar pentru Ucraina și refugiații de război.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Care a fost impactul, în rândul transportatorilor rutieri români, a aplicării, începând cu 2 februarie 2022, a prevederilor așa-numitei Directive a detașării?

Radu Dinescu, secretar general UNTRR:

Aplicarea Directivei Detașării a generat multă incertitudine pentru companiile de



transport și pentru șoferii profesioniști. Deși anunțată cu mult timp înainte, statele UE nu au publicat informații legate de modul în care această Directivă se aplică șoferilor profesioniști. Portalul IMI a fost lansat foarte târziu și nu a fost suficient timp pentru a fi testat de transportatori, pentru a putea să se familiarizeze cu modul de generare al autorizațiilor de detașare. Am încercat, prin conexiunile cu Comisia Europeană și IRU, să punem la dispoziția firmelor de transport toate informațiile pe care le-am putut obține și disemina. Pentru a veni în ajutorul transportatorilor, având în vedere complexitatea procedurilor, UNTRR a lansat platforma www.detasaretransport.ro, unde operatorii de transport rutier pot beneficia de suport pentru crearea unui cont al firmei în platforma IMI și pentru managementul declarațiilor de detașare IMI pentru șoferii angajați care operează transporturi rutiere internaționale și cabotaj în UE. Până la 02 februarie 2022 –data începerii aplicării noilor reguli europene de detașare a șoferilor profesioniști, doar trei state membre – Franța, Belgia și Slovacia au notificat transpunerea parțială/completă a noilor reguli în legislația națională și doar un stat, Belgia, a publicat informații legate de cum trebuie plătiți șoferii profesioniști.

Lucrurile arată cu atât mai rău cu cât nu cred că vor fi controlați șoferii germani de către autoritățile franceze sau cei olandezi de autoritățile germane. Acest Pachet este dedicat firmelor din Europa Centrală și de Est și focusul de control va fi pe camioane înmatriculate în Europa de Est.

De asemenea, e clar că autoritățile

române nu au pe cine controla.

Camioane înmatriculate în Vest care ajung în România sunt foarte puține. Ce să controlezi?! Pentru că șoferul german are un salariu mai mare.

În studiul Studiul KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă se arată că numai această declarație, pentru fiecare șofer, pentru fiecare țară unde urmează să conducă va genera anual costuri administrative suplimentare de minimum 28%, legate de respectarea noilor reguli ale detașării.

Dacă adăugăm costurile legate de modul în care trebuie plătiți șoferii profesioniști, costul poate crește considerabil.

Sunt state, precum Polonia, care au așteptat să vadă cum e transpusă Directiva detașării de către alte state din Europa de Est, precum România sau Bulgaria, pentru ca ei să aibă o transpunere prin care să își mențină competitivitatea propriilor transportatori, în noile condiții pe piața de transport europeană.

Partea bună este că legea amnistiei fiscale a trecut. E un mare plus în condițiile date. Abia acum, industria transporturilor poate să se întoarcă cu fața spre viitor și să închidă un capitol trecut. Toate firmele din România stăteau cu frica că pot fi controlate și amendate cu sume de până la 150 de mii de euro pentru fiecare șofer pe care l-au avut în ultimii cinci ani. Un lucru, imposibil, imoral și illogic, o sumă imposibil de plătit.

Ne confruntăm cu lipsa de șoferi, carburant foarte scump, chiar dacă există aceste clauze diesel prin care se



indexează tarifele. Din păcate, se face această indexare cu întârziere și acum trebuie făcută în timp real. Altfel, marja companiilor de transport este erodată în mod continuu.

Prețurile medii la motorină, inclusiv TVA și accize, au urcat cu 16% de la începutul lunii martie.

Uzual transportatorii prin clauzele de indexare diesel realizează transferul costului majorat al carburantului către clienți cu o întârziere și după ce înregistrează o creștere de 5%. Marjele mici și fluxurile de bani indisponibile fac imposibilă continuarea acestei practici, care oricum eroda marjele și așa foarte înguste ale firmelor de transport rutier.

Sunt necesare măsuri prin care să se asigure transportatorilor rutieri transferul în timp real al costului carburantului către clienți și plata costului aferent carburantului de către clienți la intervale de timp care să le permită transportatorilor achitarea facturilor de carburant către furnizori. Totodată, UNTRR a solicitat Guvernului României și Comisiei Europene măsuri urgente de reducere a prețului carburantului pentru transportul rutier comercial, inclusiv reducerea impozitării carburanților, pentru a evita o escaladare și mai mare a crizei economice.

Mai avem prețuri mari la RCA, lipsa locurilor de parcare.

Faptul că nu suntem în Schengen - asta penalizează firmele românești, având cozi foarte mari la vamă de 12-14 km, aștepți și 12 ore pentru a trece granița. Este inadmisibil.

Există preocupări, amenințări cărora trebuie să le facă față industria de transporturi.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Urmărind în mass-media imaginile de la conflictul din Ucraina, suntem tentați să uităm că și transportatorii români sunt prinși, fără voia lor, într-un război economic cu Vestul, concretizat prin măsurile din Pachetul Mobilitate 1. Ce semnale aveți până acum despre efectul pe care îl are obligativitatea întoarcerii camioanelor la sediul firmei cel puțin odată la 8 săptămâni?

Radu Dinescu, secretar general UNTRR:

Aplicarea prevederilor referitoare la întoarcerea acasă a camionului o dată la 8 săptămâni reprezintă un dezastru pentru firmele de transport. Cele mai multe firme de transport nu vor fi în măsură să aplice aceste prevederi și sunt gata să își asume sancțiuni administrative sau financiare. Cele peste 60.000 de camioane românești care lucrează în Vest veneau odată la 12 luni pentru a-și face ITP, iar acum ar trebui să vină acasă odată la opt săptămâni. Zilnic, vom vedea pe harta Europei 3.000 de camioane înșirate din Spania, Germania, Ungaria spre România, unde vor petrece câteva zile pentru mentenanță. Apoi, aceste camioane se vor întoarce în Europa de Vest, în zonele unde operau contracte de transport. Camioanele aflate pe drum

vor duce la o diminuare a capacității de transport oferite de transportatorii români în Vest cu minim 10%. Costurile pe care le vor înregistra sunt cheltuieli directe, taxe de drum, motorină. Nu aduc marfă. Iar dacă aduc marfă, se vor mulțumi cu orice sumă de bani.

Cei care operează transporturi bilaterale România-Europa de Vest pot să își ia „la revedere” de la aceste contracte, pentru că vor fi o mulțime de camioane care vor opera această rută doar pentru a îndeplini această cerință legală.

Rațional, autoritățile din Vest ar trebui să aplice moderat spre deloc această prevedere, pentru că vor avea loc perturbări semnificative în funcționarea lanțurilor de aprovizionare, care nu sunt în cea mai bună formă în ultima perioadă.

Având în vedere conflictul, și acești operatori care mergeau pe rute din afara UE se văd nevoiți să intre pe piața europeană, care e deja foarte aglomerată și tensionată. Sperăm că justiția –avem la Curtea de Justiție a Uniunii Europene câteva procese pe rol– va anula această obligativitate. Reamintim că UNTRR și transportatorii români au solicitat CJUE anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor încă din 2020, imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1, acțiunea fiind sprijinită de Guvernul României.

Totodată, România cere anularea prevederii întoarcerii camioanelor acasă și suspendarea aplicării până se clarifică această speță în justiție.



UNTRR CERE LIMITAREA CREȘTERII PREȚURILOR LA CARBURANȚI

UNTRR solicită Guvernului măsuri urgente de limitare a creșterii prețurilor la carburanți, inclusiv reducerea taxelor și accizelor pentru transportul rutier comercial.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului măsuri urgente cu privire la creșterea prețurilor la carburanți pentru transportul rutier comercial, inclusiv reducerea impozitării carburanților, pentru a evita o escaladare și mai mare a crizei economice.

Prețul global al petrolului a atins săptămâna aceasta cel mai ridicat nivel din 2008, pe fondul instabilității economice și a sancțiunilor legate de criza din Ucraina. Astfel, prețurile medii la motorină, inclusiv TVA și accize, au urcat cu 16% de la începutul lunii martie. O astfel de majorare pe termen scurt sufocă fluxurile de bani ale transportatorilor rutieri și așa serios afectate de pandemie.

Uzual, motorina se facturează de două ori pe lună, cu termen de plată 15 zile, în timp ce activitatea de transport se facturează de mai multe ori lunar și plata se face la 30/60/90 zile. Totodată, din cauza creșterii prețurilor la carburanți,

transportatorii rutieri își consumă mult mai repede limita de credit de pe cardurile de motorină, astfel că trebuie să achite în avans soldul acumulat. Operatorii de transport rutier operează cu marje foarte mici, astfel că sunt nevoiți să transfere creșterile de costuri către clienți, în caz contrar riscând falimentul, care ar duce la o presiune suplimentară asupra lanțurilor logistice. Aproape toate bunurile pe care le folosim zilnic – bunuri alimentare, haine, cosmetice, electronice, electrocasnice, vehicule și piese auto etc. – sunt transportate la un moment dat pe lanțul de aprovizionare cu un camion. Având în vedere că, pentru un transportator rutier, costurile cu carburanții reprezintă peste o treime din costurile de operare, în lipsa unor măsuri reale din partea Guvernului, toată populația și sectoarele economice din România riscă consecințe inflaționiste grave.

UNTRR solicită acțiuni urgente din

partea Guvernului pentru a limita creșterea prețurilor la carburanți, prin reducerea taxelor și accizelor la combustibil pentru operatorii de transport rutier, în caz contrar populația și companiile vor avea cel mai mult de suferit din cauza creșterii necontrolate a costurilor din transportul rutier comercial.

În lipsa unor măsuri rapide și concrete, transportatorii rutieri se vor vedea în imposibilitatea de a-și plăti furnizorii de motorină.

Indexarea tarifelor de transport cu creșterea prețului motorinei trebuie făcută în timp real, astfel că solicităm autorităților române intervenția pentru suportul industriei de transport rutier, altfel lanțurile de aprovizionare vor fi afectate cu consecințe severe pentru toată populația. Trebuie acționat acum înainte să fie prea târziu!", se spune în comunicatul UNTRR din 11 martie 2022.

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





MĂRTURISIRILE ȘOFERULUI UNUI CAMION ROMÂNESC, CU MARFA CONFISCATĂ ABUZIV ÎN UCRAINA

Eroismul președintelui Volodymyr Zelenskyy și a celei mai mari părți a poporului ucrainean fac înconjurul lumii. Dar, în timp ce patrioții ucraineni mor cu miile în efortul de a stăvili invazia rusească, au apărut și marii profitori ai războiului.

Am fost șocați să ascultăm mărturiile refugiaților ucraineni, care au ajuns în România. Oamenii povestesc că polițiștii de frontieră ucraineni le-au pretins șpagă pentru a le permite să iasă din țara lor.

Într-o perioadă critică, "nemernicii de frontieră" ucraineni pretind 300-350 de euro pentru orice femeie și copil care fug din calea războiului. Pentru că bărbații nu au voie să părăsească țara, ca urmare a declarării legii marțiale, pentru aceștia șpagile sunt de 1.000-2.000 de euro.

Și, în timp ce, pe granițele de nord, sud și est ale Ucrainei, civilii înarmați se luptă cu trupele armatei ruse, în partea de vest a țării, oameni care au pus mâna pe arme au început să se preteze la "haiducii", adică îi prăduiesc la drumul mare pe refugiați sau camioanele cu marfă care se îndreaptă spre Occident. În semn de "mulțumire" pentru faptul că România și Republica Moldova le primesc refugiații, "autoritățile-golane" din estul Ucrainei confiscă abuziv mărfurile din camioanele românești și moldovenești. "Pradă de război!", își justifică nemernicii acțiunile.

Am intrat în legătură telefonică cu Alexandru Patlaciuc, șoferul unui camion al firmei ieșene MDE Trans, care se află de patru zile în punctul de frontieră Moghiliiv Podolischii, dintre Ucraina și Republica Moldova.

El transporta frigidere Coca-Cola din Rusia spre Grecia și "haiducii" ucraineni de la vamă i-au confiscat toată marfa din camion.

Cum cele mai multe afaceri cu Federația Rusă se fac cu "banul jos", practic, "golani de frontieră" ucraineni nu i-au pedepsit pe ruși, ci i-au jefuit pe grecii de la Coca-Cola Hellenic Bottling Company.

Situația a fost asemănătoare pentru șoferii profesioniști români și camioanele românești și în punctele de trecere a frontierei dintre Ucraina și România. Ultimul camion românesc a reușit să ajungă ieri în țară, după șase zile de

așteptare și plata unei șpăgi, numită de polițiștii de frontieră ucraineni "tradiția", de 500 de euro.

„La ora 1, a venit grănicerul, mi-a deschis și mi-a luat marfa. Mi-o dat voie să trec în partea cealaltă. Aștept să îmi dea actele pentru că mi-a confiscat marfa. A zis că s-au dus la procuratură să ia ștampilă și semnătură. Și eu aștept să îmi aducă toate actele să plec acasă. Fără marfă. M-am încărcat cu frigidere de vitrină, 54 de bucăți. Mi le-a confiscat. Trebuia să le ducem la Atena. La noi se schimbă șoferii, în Moldova, cu unii care au cetățenie română. Noi, șoferii care avem cetățenie moldovenească, putem merge la ruși. Noi descărcăm marfa la ruși, încărcăm marfă rusească, o aducem până în Moldova. De acolo, un alt șofer român ia marfa din Moldova și o duce în Grecia. De data asta, când am luat marfa din Rusia ne-o confiscat marfa. Aștept actele, să îmi scrie că eu nu am făcut ceva cu marfa.

Aici sunt 12-16 șoferi la vama Moghiliiv Podolischii, dintre Ucraina și Republica Moldova.

Sunt 12 camioane românești blocate, dar nu știm cu ce sunt încărcate. Nu avem voie să ne dăm jos din camion, doar vorbim cu ei și avem voie la toaletă. Nu avem voie să circulăm în vamă. Eu am intrat în 24 februarie în vamă, în Ucraina și am ajuns joi aici și m-am oprit în parcare. Am stat trei zile în parcare, apoi m-au adus duminică (27 februarie) în vamă.”, ne-a declarat în exclusivitate Alexandru Patlaciuc.

Marfa confiscată abuziv de autoritățile ucrainiene, returnată

În urma publicării, pe site-ul TIRMagazin.ro, a cazului șoferului unui camion al firmei ieșene MDE Trans, care se afla de patru zile în vama Moghiliiv Podolischii, dintre Ucraina și Republica Moldova, autoritățile ucrainene și-au schimbat radical poziția. Am luat legătura, din nou, cu Alexandru



Patlaciuc, șoferul camionului românesc. Omul ne-a povestit că, aseară, patronul firmei l-a sunat să se întoarcă la vama ucraineană, pentru că autoritățile din țara vecină au revenit asupra deciziei de a confisca marfa.

Șoferul a ajuns azi-noapte, în jurul orei 1,00, din nou, la vama Moghiliiv Podolischii. Pentru că autoritățile ucrainene nu erau prezente, Alexandru Patlaciuc s-a culcat în cabină. Dimineață, șoferul camionului a mers din nou la vameși și aceștia i-au zis să vină după ora 8.00, la celălalt schimb vamal.

Într-un final, după la ora 10, au început să îi încarce în camion frigiderile Coca-Cola confiscate.

Când am vorbit cu el la telefon, Alexandru Patlaciuc trecuse deja și de vama moldovenească și era la 100 de kilometri de casă.

Potrivit lui, atunci când a plecat din vama ucraineană, și șoferul unui alt camion românesc încărcat cu anvelope își primea înapoi marfa confiscată abuziv.

Le mulțumim, pe această cale, reprezentanților Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, Ministerului Afacerilor Externe și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru implicarea exemplară în soluționarea acestor cazuri.

Revista TIR Magazin mai luat o dată legătura cu șoferul Alexandru Patlaciuc, care a explicat: „Vă spun ce s-a întâmplat. Aseară, la ora 22.00, m-a sunat patronul. Mi-a spus să mă duc înapoi că îmi dă marfa. Și eu am venit la ora 1 înapoi în Ucraina și m-am culcat. Dimineața, mi-au adus marfa și m-au încărcat, mi-au făcut actele și ucrainenii mi-au dat drumul. Am intrat la moldoveni și mi-au dat drumul. Mai am 100 de kilometri până acasă.”.



Teama de ruși costă bani

Transportatorii ieșeni au povestit că cei de la frontiera ucraineană le cer mamele cu copii chiar și 350 de euro, altfel nu ies din țară. Pentru cei care au copii de 18 ani, șpaga este și de 2.000 de euro numai pentru tânăr. De asemenea, transportatorii spun că numeroși cetățeni din Republica Moldova părăsesc țara de teamă că rușii vor ocupa țara în scurt timp. Ce spun șoferii ieșeni îți face părul măciucă. Informațiile ne-au fost furnizate de către șoferii unei firme de transport marfă din Iași care au ajuns acasă șocați de ceea ce au văzut. Aceștia sunt îngroziți nu de războiul care devastează Ucraina, ci de practicile polițiștilor de frontieră ucraineni, care îi lasă să iasă din țară pentru a ajunge în România doar pe cei care dau mită. Cei care nu au bani, indiferent că au copii, sunt ținuti să aștepte zile la rând.

“Au venit șoferii din Polonia, de la Lvov, au intrat în România prin Cernăuți, șoseaua a fost goală, nu au avut probleme cu nimeni. În vamă la Cernăuți, șoferilor noștri nu le-a venit să creadă cum se comportă polițiștii de frontieră ucraineni cu cetățenii lor. De exemplu, au dat peste o femeie care avea doi copii, unul de doi ani și unul de patru, care stăteau pur și simplu în vamă. Stăteau toți trei de șapte zile iar cel de doi ani era înghețat pur și simplu. Până nu au găsit suma de 350 de euro, polițiștii nu le-au dat voie să iasă din țară.

Polițiștii de frontieră români le dau drumul rapid să intre în țară. Le fac un control sumar și apoi le dau drumul. Copilul de doi ani a fost luat de șoferii noștri români. L-au băgat într-o cabină pentru a-l încălzi. Au dat drumul la maximum la sirocou - un fel de radiator de căldură, parcă era în saună. Copilul nu mai mișca, era în șoc hipotermic. Abia după două ore, copilul a început



să se miște. Cel de patru ani era mai bine, deși era și el înghețat de frig, abia vorbea”, a povestit transportatorul.

12.000 de camioane blocate

Transportul rutier către Ucraina a fost oprit în mare parte în primele zile de război. Din ce în ce mai mulți transportatori și-au suspendat serviciile către țara lovită de război. Șoferilor străini care se aflau deja în Ucraina le-a fost greu să scape. Imediat după izbucnirea războiului, a fost vorba despre 12.000 de șoferi de camion blocați.

Ucrainenii se află la volanul unei bune părți a camioanelor care transportă mărfuri prin Europa. Invazia rusă din Ucraina face ca, în aceste zile, mai mulți ucrainenii tineri, bărbați, să se întoarcă în patria lor, unde vor lua parte la lupta împotriva invaziei ruse și își vor ajuta familiile.

Acest lucru poate crea probleme de logistică pentru companiile de transport. Acestea au manifestat înțelegere pentru șoferii ucrainenii și pentru situația dificilă în care se află după invadarea Ucrainei de către Rusia.



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

Specialist în motoare și piese de schimb pentru autovehiculul tău comercial!



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională

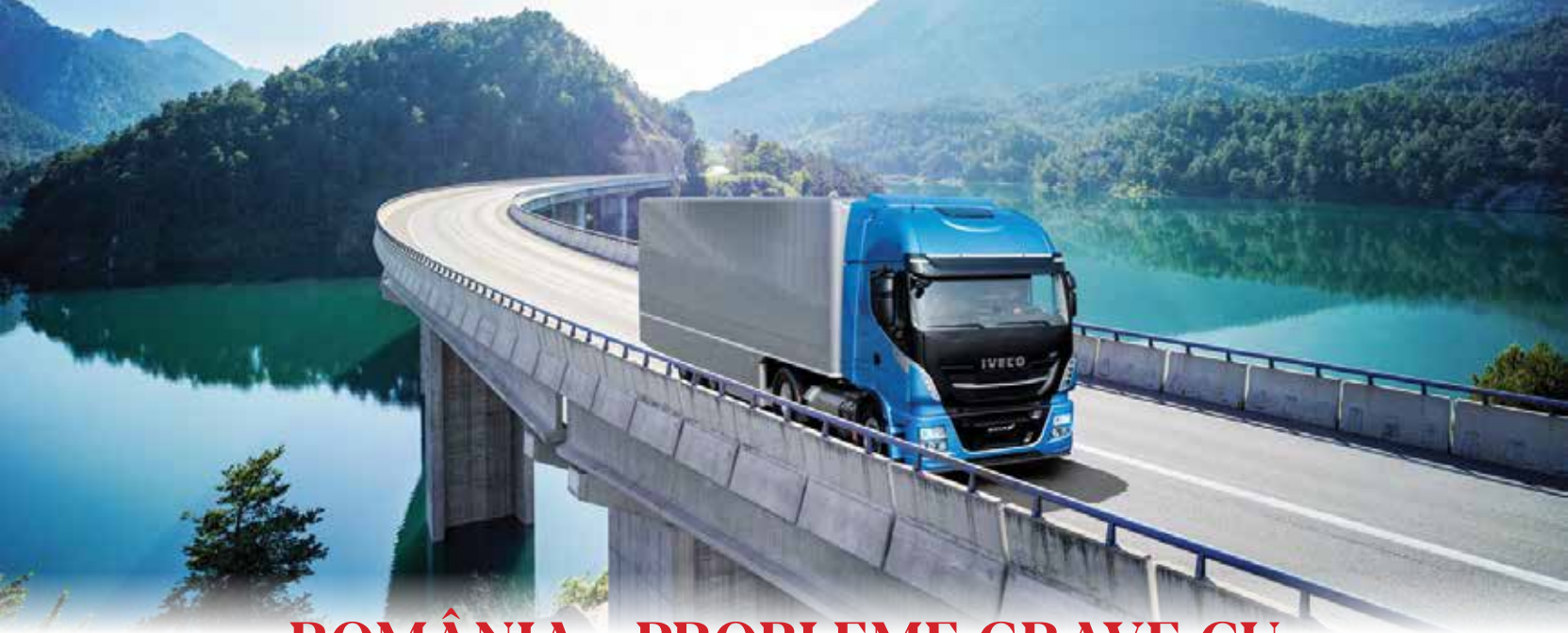


Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



ROMÂNIA - PROBLEME GRAVE CU ALIMENTAREA CNG ȘI GNL

România are doar trei stații pentru alimentarea cu CNG și niciuna pentru alimentarea cu GNL.

Alimentarea cu combustibili alternativi mai ieftini și mai puțin poluanți este extrem de deficitară în România.

Potrivit unei hărți, România nu și-a dezvoltat aproape deloc infrastructura de alimentare cu combustibili alternativi.

Potrivit hărții, România are doar 3 stații de alimentare cu CNG (Gaz Natural Comprimat).

Bulgaria deține 120, Serbia - 27, Ungaria - 16, Austria - 1234, iar Germania aproape 700.

Ce este combustibilul CNG

Procesul de obținere a CNG și de alimentare a vehiculelor este simplu și sigur.

Stațiile de alimentare a vehiculelor cu CNG își iau gazul din rețeaua națională, prin conductă, îl comprimă într-un compresor cu

alimentare electrică și îl livrează în buteliile autovehiculelor printr-un distribuitor terminat cu un capăt de alimentare care se cuplează etanș, întreg circuitul din stație fiind capsulat, practic fără pierderi de gaz.

Compresoarele moderne au o tehnologie avansată, fără gresarea cilindrilor pe circuitul de comprimare, ceea ce înseamnă cantități reduse de ulei rezidual, care provin doar din gresarea motorului propriu-zis și se colectează controlat.

Autovehiculele nu au pierderi de carburant care să se scurgă în stații – nefiind vorba de carburant lichid –, iar circuitul de alimentare cu gaz este capsulat și unidirecționat spre alimentarea motorului.

Eventualele scăpări accidentale de gaze nu sunt periculoase, deoarece gazul natural este mai ușor decât aerul și se disipă rapid în atmosferă. Stațiile sunt prevăzute cu numeroase sisteme redundante care previn pierderile de gaz, oprind automat stația și alimentarea autovehiculelor în care se detectează pierderi accidentale de gaz.

Ce este alimentarea cu GNL

România nu are nicio stație de alimentare cu GNL (Gaz Natural Lichefiat). În Europa de Est, doar Ungaria are două astfel de stații. Gazul natural lichefiat (GNL) este creat atunci când gazul natural



este răcit la - 162 ° C. Comparativ cu gazul natural obișnuit, GNL are avantajul unui volum mai mic. Acest lucru simplifică depozitarea și transportul de la terminalul GNL la stațiile de alimentare. În plus, costă mult mai puțin decât motorina.



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE
CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Ioan Domnariu, director general Total NSA, și Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale celui mai nou show cu executivi din transporturile rutiere românești.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Folosim metode de a fideliza angajații în funcție de perioada angajării. La nivelul de șoferi s-au create trei grupe: șofer debutant, șoferi care au peste trei ani vechime și șoferi cu peste opt ani vechime. La fel și nivelul salarial este defalcat în funcție de aceste grupe, în funcție de modul de a reacționa la cerințele

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Prime, prime și iar prime. Toată lumea pleacă de acasă pentru bani. Pentru a-i stimula trebuie să le dăm prime. Este o perioadă foarte grea legată de încasări. Dar, din surse proprii, am încercat să le împărțim celor mai buni angajați anumite prime pentru a fi mulțumiți și pentru a veni cu drag la muncă.

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Să facă infuzie de capital în proiectele în derulare. Să meargă pe linia de a demara alte noi proiecte, având în vedere că dezvoltatorii imobiliari din sectorul privat, în majoritate, au stagnat sau au renunțat la proiecte.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

Ioan Domnariu, director

general Total NSA: Societatea noastră dispune de aproximativ 100 de basculante, din care 60 sunt cap tractor cu semiremorcă și 40 autobasculante 8X4. În acest an, am reînnoit flota cu aproximativ 15 basculante 8X4 din care 9 Ford și restul Volvo.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford

Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

Generale Oltenia: În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

Un patron de firmă de transport recunoaște cu nonșalanță în fața inspectorilor ISCTR că a folosit un magnet pentru a manipula tahograful de pe camionul pe care îl conducea.

Apoi, un rus moldovean, care o rupe pe românește, vorbește despre ce înseamnă să fi șofer în țara de peste Prut și ce venituri are lunar.

Patronul "magnetar"

Inspectorii ISCTR opresc în trafic un șofer de camion. Inspectorul se prezintă regulamentar și cere actele. Se interesează de ce șoferul nu a oprit în parcare.

Inspector: De ce nu faceți pauza în parcare așa cum este regulamentar și nu aici unde blocați circulația? Eu am crezut că v-ați oprit să luați rovinietă.

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

Inspector: Parcarea e gratuită. Nu e contra cost. Prezentați-mi documentele dumneavoastră.

Șoferul începe să scoată documentele.

Inspectorul: Și atestatul, legitimația de serviciu, talonul de la camion, cel de la remorcă, copia conformă.

Inspectorul merge cu toate actele la duba ISCTR. Apoi, îl abordează direct pe șofer.

Inspector: Dați-mi și mie magnetul, vă rog frumos.

Șofer: L-am aruncat.

Inspector: Mașina nu merge cu magnet, merge cu motorină. Dați-mi tichetul de cod de la Ruse. Când ați plătit taxa de pod de la Ruse.

Șofer: Acum, de zece minute.

Inspector: Domnul Varga, o să vă întocmim un proces verbal cu o amendă de 9.000 lei, cu 4.500 de lei plătiți în 15 zile lucrătoare. Veți avea o imobilizare de 11 ore în parcare.

Jurnaliștii TIR Magazin au o discuție cu șoferul care urmează să fie amendat.



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

TIR Magazin: O să suporti consecințele și pe viitor nu mai greșești?

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

TIR Magazin: Și ajungi la timp? De unde vii?

Șofer: Nu prea... Sper. Vin din Italia.

TIR Magazin: E prima amendă primită? De când ai început să transporti mărfuri?

Șofer: Prima amendă, da. Transporturi fac de un an.

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

TIR Magazin: Cum ți s-a părut controlul din seara aceasta?

Șofer: E ceva normal, în toate țările sunt controale.

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

Inspector: Susțineți că ați folosit magnet pe care l-ați aruncat.

Șofer: Da.

Inspector: Ați fost sancționat conform legii pentru folosirea unui dispozitiv ilegal. Ați fost sancționat cu suma de 9.000 de lei, dacă plăți în 15 zile amenda este la jumătate. Vă rog să îmi semnați dacă nu aveți obiecțiuni. Aveți obiecțiuni?

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

Inspector: Sunteți imobilizat 11 ore. Dacă plecați din parcare în această perioadă și sunteți prins de organele de control contravenția va fi de 9.000 lei. Odihniți-vă și respectați timpii de conducere pentru că îi respectați pentru viața și sănătatea dumneavoastră, precum și a celorlalți participanți la trafic.





Rusul moldovean

Inspectorul îi cere șoferului tras pe dreapta actele: atestatul, pașaportul, documentele autovehiculului și ale mărfii.

Inspectorul îi cere să tragă camionul în parcare și să coboare din camion.

Într-o discuție cu reporterii TIR Magazin, șoferul, un rus moldovean, spune că vine de la Buzău și transportă tălpi pentru încălțăminte la Ruse. Este șofer profesionist de un an și jumătate. Zice că viața de șofer e cu bune și rele și că are o familie.

Reușește să împace viața de familie cu cea de șofer profesionist. „Asta e viața, am doi copii”. Șoferul spune că, lunar, câștigă în funcție de cum „merge kilometrul”. Ar fi vorba de 300 - 600 de euro. „Nu-i bine, dar pot să trăiesc în Republica Moldova din banii ăștia”. Nu ia în considerare să se mute în România pentru că este căsătorit și are doi copii în țara lui. Este angajat și nu deține un camion. Crede că șeful lui este un om bun.

Șoferul spune că are toate actele în regulă, iar dacă va trebui să plătească amenda o va plăti el, dar numai dacă vina îi aparține lui. „Dacă e firma vinovată, firma plătește”, încheie șoferul dialogul cu reporterii TIR Magazin. Șoferul nu a fost amendat de inspectorii ISCTR.

SEZONUL 02 EPISODUL 05

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului



02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi rețin unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat



tempii de conducere și odihnă.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a

respectat timpii de conducere și odihnă.

"Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

Un șofer turc închide lista amendaților, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumiri legate de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.

Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

Serialul viral "CONTROALELE ISCTR" a revenit, la finalul anului 2019, cu un nou sezon. În deschiderea sezonului 02, Florin Gagea, inspector de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), a răspuns "tirului" întrebărilor jurnaliștilor TIR Magazin.



OFICIAL. LEGEA PENTRU AMNISTIA DIURNEI A FOST APROBATĂ

Camera Deputaților a adoptat, în calitate de for decizional, un proiect de lege care vizează amnistia pentru diurnă a companiilor de transport, act normativ care ar trebui să regleze problema diurnelor impozitate sub formă de venituri salariale.

Legea anulează diferențele de obligații fiscale principale și alte obligații accesorii stabilite de ANAF, ca urmare a reîncadrării sumelor neachitate, reprezentând indemnizația aferentă pe perioada detașării, de la iulie 2015 până la data intrării în vigoare a legii. Indemnizația pentru detașările transnaționale ar putea fi reîncadrată de către organul fiscal, ca venit asimilat salariului pentru care există restanțe la plata impozitului pe venit și contribuții sociale obligatorii, doar în urma verificărilor Inspecției Muncii.

CELE MAI IMPORTANTE PREVEDERI

ART. I – (1) Se anulează diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a

reîncadrării sumelor reprezentând indemnizația primită pe perioada delegării și detașării de către angajații care efectuează transport internațional, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi și neachitate.

(2) Organul fiscal nu reîncadrează sumele de natura celor prevăzute la alin. (1) și nu emite o decizie de impunere în legătură cu o astfel de reîncadrare pentru perioadele fiscale menționate la alin.(1).

(3) diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a reîncadrării sumelor prevăzute la aliniatul 1, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi, stinse prin orice modalitate prevăzută de art.22 din

Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, se restituie contribuabililor. Restituirea se face la cererea contribuabililor.

(4) Termenul de prescripție a dreptului de a cere restituirea pentru sumele prevăzute la alin.(3) începe să curgă de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(5) Anularea obligațiilor fiscale prevăzute la alin.(1) se efectuează din oficiu de către organul fiscal competent, prin emiterea unei decizii de anulare a obligațiilor fiscale, care se comunică contribuabilului.

(6) În cazul în care, anterior intrării în vigoare a prezentei legi, organul fiscal competent a emis, dar nu a comunicat decizia de impunere prin care a stabilit obligații de natura celor prevăzute la alin.(1), acesta nu mai comunică decizia de impunere, iar obligațiile fiscale se scad din

evidența analitică pe plătitor, pe bază de borderou de scădere.

(7) Procedura de aplicare a prezentului articol se aprobă de ANAF, care o emite în termen de 30 de zile de la intrarea legii în vigoare.

(8) Nu intră sub incidența prezentului articol sumele menționate la aliniatul 1 pentru care instanțele judecătorești au stabilit, prin decizii judecătorești definitive, că sunt datorate bugetului.

ART. II – Legea nr.16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 196 din 21 martie 2017, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 2 alineatul (1), literele g) și h) se modifică și vor avea următorul cuprins:

g) cheltuieli generate de detașare – orice cheltuieli cu transportul, cazarea și masa, efectuate în scopul detașării potrivit legii, și care nu generează, pentru salariatul detașat, venit impozabil și bază de calcul pentru contribuțiile sociale obligatorii, reglementate de Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;

h) indemnizație specifică detașării transnaționale – indemnizația destinată să asigure protecția socială a salariaților acordată în vederea compensării inconvenientelor cauzate de detașare, care constau în îndepărtarea salariatului de mediul său obișnuit, pentru care, prin derogare de la prevederile Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, se aplică următorul regim fiscal:

(i) pentru suma care se încadrează în limita plafonului neimpozabil prevăzut la art. 76 alin.

„k) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum



și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel: i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților și instituțiilor publice; (ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat.

Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare. Indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în

baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru ce depășește plafonul stabilit astfel: partea neimpozabilă [i] în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților instituțiilor publice; [ii] în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării.”

La articolul 76 alineatul (4), litera h) se modifică va avea următorul cuprins:

”h) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului



neimpozabil stabilit la alin. (2) lit. k), precum cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare.

La articolul 139 alineatul (1), literele j) și l) se modifică și vor avea următorul cuprins:

j) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică

detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în alta localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului,

pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel: (i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților și instituțiilor publice; (ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/ detașare.

l) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv,



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



DIN NOIEMBRIE 2019
* **PE TIRMAGAZIN.RO SI**
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

contractului de administrare/ mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru ce depășește:

[i] în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților și instituțiilor publice;
(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării.

La articolul 142, litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

g) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare, precum și orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil prevăzut la art. 76 alin. (2) litera k), precum și cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare;

Punctul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:

m] indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum

și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:
i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților instituțiilor
ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/ detașare.

o) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/ mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru plafon astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților publice;
ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal

stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării.
(5) Indemnizația specifică detașării transnaționale prevăzută la alin. (1) lit. h) poate fi reîncadrată din punct de vedere fiscal de către organul fiscal, ca venit asimilat salariilor pentru care se datorează impozit pe venit și contribuții sociale obligatorii, numai ca urmare a constatărilor Inspecției Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, cu privire la nerespectarea dispozițiilor legale aplicabile în domeniul detașării transnaționale.

(6) Inspecția Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, are obligația ca, la cererea autorităților sau instituțiilor publice interesate, să confirme încadrarea prestațiilor de servicii ca fiind detașări transnaționale, indiferent dacă sunt efectuate în România sau în afara României.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

&
DIN DECEMBRIE 2019,
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



NOUL COD RUTIER, MODIFICAT. REGULI CARE POT AFECTA ȘOFERII DE VEHICULE COMERCIALE

Ordonanța adoptată de Guvern prin care s-au adus modificări și completări la Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice a fost publicată, luna trecută, în Monitorul Oficial.

Circulația cu vehiculul la o distanță foarte redusă față de un alt vehicul, reducerea bruscă a vitezei de deplasare fără motiv întemeiat, de natură a intimida conducătorul acestuia, ori folosirea repetată a semnalelor sonore și/sau luminoase de natură a obliga nejustificat conducătorul de vehicul care circulă în fața sa să elibereze banda de circulație sunt câteva din situațiile de comportament agresiv în trafic, definite în noua Ordonanță adoptată de Guvern și publicată vineri în Monitorul Oficial.

Modificări punctuale pentru șoferii

care conduc vehiculele comerciale nu au fost menționate. În schimb, aceștia trebuie să cunoască prevederile pe care vor trebui să le respecte în calitate de șoferi pe drumurile publice.

Nu faci testul, rămâi fără permis

Retragerea permisului de conducere se dispune de către poliția rutieră și în cazul în care titularul acestuia nu a putut fi supus testării în vederea stabilirii concentrației de alcool pur în aerul expirat sau testării preliminare a prezenței în organism

a unor substanțe psihoactive, iar în urma efectuării examinării medicale s-au constatat elemente clinice sugestive consecutive consumului recent de băuturi alcoolice sau de substanțe psihoactive, cu ocazia procedurii de recoltare a mostrelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de substanțe psihoactive, eliberându-se o dovadă înlocuitoare a permisului de conducere fără drept de circulație. Retragerea permisului de conducere se dispune până la ora 8.00 a zilei următoare, dar nu mai puțin de 12 ore.



Ești obligat să spui cine ți-a dat vehiculul

„Art. 39. — (1) La solicitarea poliției rutiere, proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul este obligat să comunice acesteia, în termenul indicat în cuprinsul solicitării, datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice. (2) Obligația de a comunica datele de identificare, prevăzută la alin. (1), se consideră îndeplinită dacă proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul comunică

numele, prenumele, codul numeric personal, domiciliul sau reședința, numărul și seria actului de identitate ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice ori, în cazul cetățenilor străini, al persoanelor fără cetățenie sau al cetățenilor români cu domiciliul în străinătate, și seria și numărul pașaportului ori ale altui document de trecere a frontierei de stat, data eliberării acestuia și statul emitent.

Cu ce viteză maximă merg vehiculele comerciale

(Vitezele maxime admise în afara localităților pentru categoriile de autovehicule prevăzute la art. 20 alin. (2) sunt următoarele:

- a) 130 km/h pe autostrăzi, 100 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 90 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A și B;
- b) 110 km/h pe autostrăzi, 90 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 80 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A2, C, D și categoria D1;
- c) 90 km/h pe autostrăzi, 80 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 70 km/h pentru celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A1, B1 și C1;
- d) 45 km/h, pentru tractoarele agricole sau forestiere și mopede.”

Cum se pedepsește agresivitatea

Se interzice conducătorilor de vehicule să adopte un comportament agresiv în conducerea acestora pe drumurile publice.

(2) Prin comportament agresiv se înțelege efectuarea, pe drumul public, de către conducătorul de vehicul, a uneia dintre următoarele manevre:

- a) deplasarea succesivă de pe o bandă de circulație pe alta sau de pe un rând pe altul, alternând din stânga în dreapta, în scopul depășirii unui șir de vehicule care

circulă în același sens;

- b) întoarcerea vehiculului prin folosirea frânei de ajutor;

- c) pornirea vehiculului de pe loc prin patinarea excesivă, în gol, a roților motoare;

- d) circulația cu vehiculul la o distanță foarte redusă față de un alt vehicul, înaintea sau în spatele acestuia, cât și în lateral, ori reducerea bruscă a vitezei de deplasare fără motiv întemeiat, de natură a intimida conducătorul acestuia;

- e) folosirea repetată a semnalelor sonore și/sau luminoase de natură a obliga nejustificat conducătorul de vehicul care circulă în față să elibereze banda de circulație;

- f) conducerea mopedului sau motocicletei având în contact cu partea carosabilă numai una dintre roți;

- g) mersul cu spatele cu vehiculul în scopul intimidării celorlalți participanți la trafic care circulă în spatele acestuia;

- h) realizarea intenționată a unui derapaj controlat al vehiculului în vederea întoarcerii sau rotirii acestuia;

- i) conducerea intenționată a unui vehicul prin accelerarea repetată a motorului, de natură a stânjeni persoanele aflate în zona drumului public.”

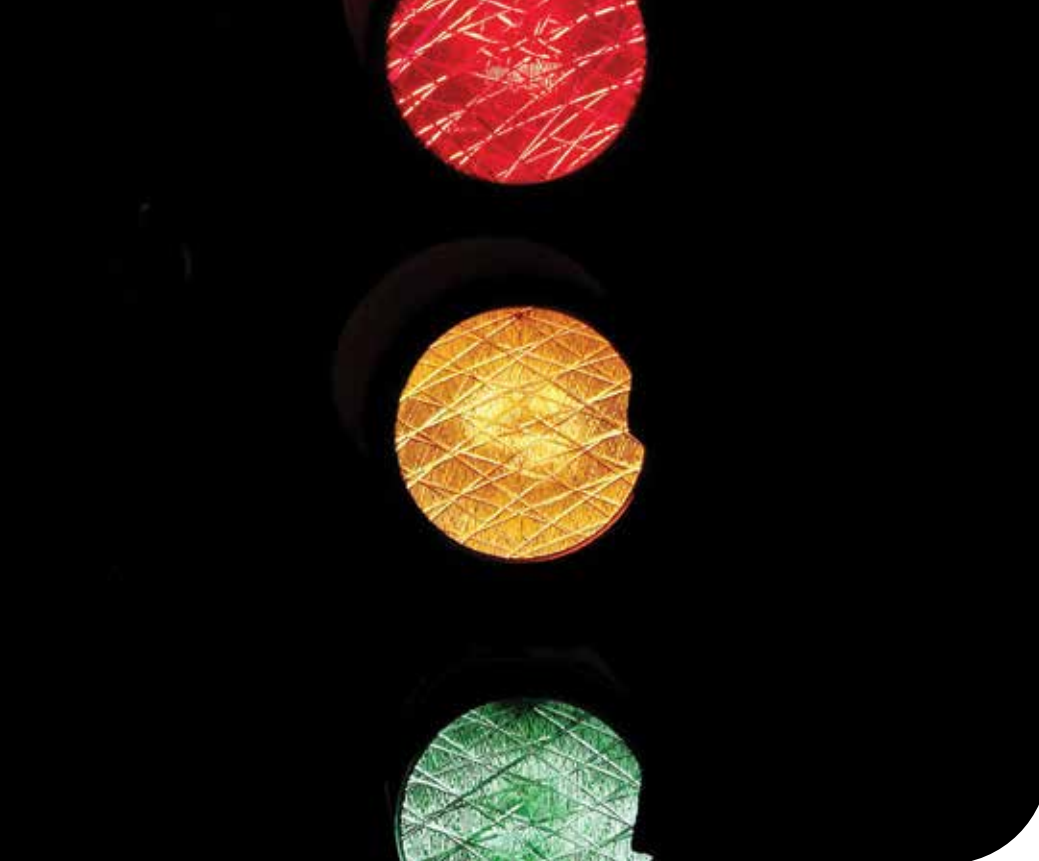
Ce se mai amendează

- nerespectarea obligației de a menține permanent curate parbrizul, luneta și geamurile laterale ale autovehiculului, tractorului agricol sau forestier, dacă prin aceasta se restrânge sau se estompează vizibilitatea în timpul mersului.

Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul ori de tractor agricol sau forestier a următoarelor fapte:

- a) depășirea cu mai mult de 70 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;
- b) neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierile sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune;
- c) efectuarea, de către conducătorul de autovehicul, pe autostradă, a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, a circulației în sens contrar sensului de circulație, a circulației sau traversării de pe un sens de circulație pe celălalt prin





zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile.

Pentru ce se ia carnetul

- neacordarea priorității de trecere pietonilor angajați în traversarea regulamentară a drumului public prin locurile special amenajate și semnalizate, aflați pe sensul de deplasare a autovehiculului, tractorului agricol sau forestier ori tramvaiului;
- neacordarea priorității de trecere vehiculelor care au acest drept;
- nerespectarea regulilor privind depășirea;
- adoptarea unui comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale;
- nerespectarea regulilor privind trecerea la culoarea roșie a semaforului, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care a/au rezultat numai avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale.

Când se ia carnetul pentru 6 luni

Permisul de conducere se reține pentru 6 luni, în cazul accidentului de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, dacă a fost încălcată

o regulă de circulație, când titularul permisului de conducere a fost condamnat printr-o hotărâre judecătorească rămasă definitivă.

Când se anulează punctele de penalizare

Punctele de penalizare se anulează la împlinirea termenului de 6 luni de la data constatării contravenției. În situația în care a fost depusă plângere împotriva procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției prin care au fost aplicate oricare dintre punctele de penalizare care conduc la realizarea cumulului prevăzut la alin. (1) lit. a), curgerea termenului de anulare se suspendă de drept pentru toate punctele de penalizare care îl alcătuiesc, de la data înregistrării acestei plângeri la instanța de judecată până la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești prin care instanța a respins plângerea contravențională sau a admis-o în parte, menținând sancțiunea contravențională complementară aplicată.

Cum îți poți reduce suspendarea carnetului cu o treime

La cererea titularului permisului de conducere, perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce aplicată pentru săvârșirea unor contravenții se reduce cu o treime, de către șeful poliției rutiere

a județului sau a municipiului București pe raza căreia a fost săvârșită fapta ori de către șeful poliției rutiere din Inspectoratul General al Poliției Române, după caz, dacă sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) a fost declarat admis la testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație;

b) a obținut permisul de conducere cu cel puțin un an înainte de săvârșirea faptei.

(2) Conducătorul de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai nu beneficiază de reducerea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, dacă:

a) a cumulat, din nou, cel puțin 15 puncte de penalizare în următoarele 12 luni de la data expirării ultimei suspendări a exercitării dreptului de a conduce;

b) sancțiunea contravențională complementară s-a dispus pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 102 alin. (3) lit. a) sau art. 102 alin. (4).

Remorcile trebuie să dețină plăcuțe

Se sancționează nerespectarea obligației de a acționa frâna de ajutor, de a opri funcționarea motorului și de a cupla într-o treaptă de viteză inferioară sau în cea de parcare dacă autovehiculul are transmisie automată, atunci când conducătorul vehiculului imobilizat pe drum public se îndepărtează de acesta.

La articolul 108, alineatul (1) litera c), punctul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Conducerea unui autovehicul și tractor agricol sau forestier sau tractarea unei remorci atunci când circulația acestora pe drumurile publice este interzisă potrivit art. 15 alin. (5), cu excepția cazurilor în care vehiculul, înmatriculat sau înregistrat, nu are montate plăcuțe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare atribuite de autoritatea competentă ori dacă acestea nu sunt conforme cu standardele în vigoare”.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești

"CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.

Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.





DANEMARCA NU VA SANȚIONA ÎNCĂLCĂRILE REGULILOR DIN PACHETUL MOBILITATE. AMENZI, DUPĂ 1 MAI

Danemarca tocmai a anunțat o perioadă de tranziție de trei luni în aplicarea măsurilor din Pachetul Mobilitate 1, votat de Bruxelles vara trecută. Motivul: „multiplele ambiguități”. Nu va sancționa încălcările până în luna mai 2022.

„Încălcările noilor reguli vor fi supuse unei amenzi în Danemarca doar de la 1 mai 2022”, așa a decis Danemarca.

Reamintim punctele principale ale acestui pachet rutier, potrivit țărilor din Vest, cele care l-au impus în Parlamentul European:

Condiții de muncă mai bune pentru șoferi

Noile reguli vor contribui la asigurarea unor condiții de odihnă mai bune pentru șoferi și le vor permite să petreacă mai mult timp acasă.

Companiile vor trebui să își organizeze programul astfel încât șoferii de transport internațional de marfă să se poată întoarce acasă la intervale regulate (la fiecare trei sau patru săptămâni în funcție de programul de lucru).

Perioada de odihnă obligatorie la sfârșitul săptămânii, cunoscută sub denumirea de repaus săptămânal obișnuit, nu poate fi luată în cabina camionului. În cazul în care această perioadă de odihnă este luată departe de casă, compania trebuie să plătească cheltuielile de cazare.

Concurență mai loială și lupta împotriva practicilor ilegale

Tahografele vehiculelor vor fi folosite pentru a înregistra trecerile frontierei, pentru a combate fraude. Limitele actuale de cabotaj rămân aceleași (trei operațiuni în șapte zile). Pentru a evita cabotajul sistematic, va exista o perioadă de patru zile înainte ca mai multe operațiuni de cabotaj să poată fi efectuate în aceeași țară cu același vehicul.

Pentru a combate utilizarea companiilor de tip cutie poștală, companiile de transport rutier ar trebui să aibă activități substanțiale în statul membru în care sunt înregistrate. Noile reguli vor cere, de asemenea, ca toate camioanele să se întoarcă la centrul de operațiuni al companiei la fiecare opt săptămâni.

Deoarece vehiculele comerciale sunt din ce în ce mai des folosite pentru a furniza servicii de transport internațional, utilizarea vehiculelor comerciale ușoare de peste 2,5 tone va fi, de asemenea, supusă standardelor UE pentru operatorii de transport, inclusiv echiparea autoutilitarelor cu tahograf.

Reguli clare privind detașarea șoferilor

Noile reguli privind detașarea șoferilor vor oferi un cadru legal clar pentru a evita diferențele de abordări naționale și pentru a asigura o remunerație echitabilă pentru șoferi.

Regulile de detașare se vor aplica operațiunilor de cabotaj și transport internațional, cu excepția operațiunilor de tranzit și bilaterale cu o încărcare sau descărcare suplimentară pe direcție.

Care e poziția României

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a solicitat Guvernului României demersuri urgente la nivel european pentru stabilirea de către Comisia Europeană (C.E.) a unui moratoriu privind amânarea aplicării prevederilor Pachetului Mobilitate 1 din februarie 2022 referitoare la întoarcerea acasă a camioanelor și detașarea șoferilor profesioniști. Conform organizației, obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, „amenință grav competitivitatea și chiar supraviețuirea industriei transporturilor rutiere din România”.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



PREMIERA ÎN MAI 2019
PE TIRMAGAZIN.RO ȘI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN





60 DE EURO, ȘPAGA PENTRU FIECARE MIGRANT TRECUT ILEGAL CU UN CAMION

Traficul de persoane cu automarfare a luat amploare în România. Nu este zi în care să nu aflăm că zeci de persoane, majoritatea fugind de război, trec frauduos frontiera de vest a țării.

La începutul lunii martie, cinci persoane implicate într-o rețea specializată în trafic transfrontalier de migranți au fost identificate și sunt cercetate pentru mai multe infracțiuni.

Mită pentru poliție

Totodată, printre cei cinci inculpați se află și un fost polițist de frontieră, care a primit suma de 8.500 euro de la membrii grupului infracțional organizat și a acceptat promisiunea primirii unor sume mari de bani pentru transporturi frauduloase. În continuarea activităților de urmărire penală vizând destrucerea unui grup infracțional organizat cu caracter transfrontalier specializat în traficul de migranți, în cursul anului 2022, procurorii Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism – Structura Centrală, împreună cu ofițeri de poliție din cadrul Direcției de Combatere a Criminalității Organizate – Biroul Trafic de Migranți și Direcției Generale Anticorupție, au reușit identificarea a 5 persoane implicate în activitatea infracțională. Față de aceste persoane a fost luată măsura reținerii și au fost formulate propuneri de luarea a unor măsuri preventive”, a anunțat Direcția de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism (DIICOT).

Anchetatorii au aflat că 4 dintre inculpații cercetați ar fi avut rolul de asigurare a protecției transporturilor, inclusiv prin atragerea, prin corupere, în activitatea infracțională a unui lucrător de poliție din punctul de trecere a frontierei Nădlac II, și asigurarea din punct de vedere logistic a activității: identificarea

și închirierea de locații pentru transferarea și gruparea migranților aflați pe teritoriul României, racolarea șoferilor dispuși să efectueze transportul, obținerea de autovehicule de mari dimensiuni și a documentației necesare.

141 de migranți peste graniță. Ilegal

Totodată, conform sursei citate, cei patru inculpați ar fi ajutat la realizarea a două transporturi având drept scop trecerea frauduloasă a frontierei de stat a României a 141 de migranți (adulți și copii de diverse naționalități, printre care irakieni, sirieni, afgani și pakistanezi). „În ceea ce îl privește pe cel de-al cincilea inculpat, fost polițist de frontieră, s-au reținut că, în calitate de lucrător de poliție în cadrul ITPF Oradea – STPF Nădlac – PCTF Nădlac II, a sprijinit acest grup infracțional organizat, asigurând protecția transporturilor prin comunicarea consemnelor dispuse de către organele judiciare

asupra ansamblurilor de transport TIR și asupra membrilor grupului infracțional organizat în vederea minimalizării riscurilor de depistare, respectiv a îngreunării tragerii la răspundere penale a persoanelor implicate.

De asemenea, acesta a transmis turele de serviciu și intervalul aferent când transporturile frauduloase puteau trece prin punctul de frontieră Nădlac II fără a fi controlate corespunzător.

În intervalul martie - aprilie 2017, inculpatul, cu atribuții de control pe linia traficului de migranți, a acceptat promisiunea primirii unor sume de bani (10.000 euro aferent fiecărui astfel de transport fraudulos), respectiv a primit suma de 8.500 euro de la membrii grupului infracțional organizat, pentru a asigura trecerea transporturilor frauduloase de grupuri de migranți în punctul de frontieră Nădlac II cu direcția ieșire din România, prin neefectuarea controlului corespunzător atribuțiilor de





serviciu”, potrivit sursei DIICOT. În urma propunerilor formulate, față de unul dintre inculpați s-a dispus arestarea preventivă, trei dintre inculpați fiind cercetați în stare de arest la domiciliu și un inculpat sub control judiciar. DIICOT menționează totodată că, în cadrul aceleiași activități investigative, au fost administrate probe privind contribuția infracțională a altor 14 inculpați, față de care s-a dispus trimiterea în judecată prin rechizitoriul de data de 06.12.2018, în prezent, condamnați definitiv în cauză.

Ascuși în compartimentul marfă

Polițiștii de frontieră din cadrul Punctului de Trecere a Frontierei Nădlac II au depistat douăzeci și doi de cetățeni din Siria, Turcia, India, Irak și Afganistan care au încercat să treacă ilegal frontiera în Ungaria, ascunși într-un camion încărcat cu mase plastice și o autoutilitară. La început de martie, polițiștii de frontieră au efectuat controlul amănunțit asupra a două autovehicule, un ansamblu rutier și o autoutilitară, conduse de doi cetățeni bulgari. Șoferii transportau diverse bunuri, constând în cutii cu ceai și produse mase plastice, pentru societăți comerciale din Olanda și Belgia. În urma verificărilor amănunțite efectuate în baza analizei de risc, polițiștii de frontieră au descoperit, ascunși în compartimentele pentru marfă ale mijloacelor de transport, douăzeci și doi de cetățeni străini. Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului

pentru cercetări unde, în urma verificărilor, s-a stabilit că sunt cetățeni din Siria, Turcia, India, Irak și Afganistan, toți bărbați, care intenționau să ajungă în spațiul Schengen fără a îndeplini condițiile legale.

Pițiți printre paleți

Polițiștii de frontieră Nădlac II au depistat cincisprezece cetățeni din Irak, Siria și Turcia, care încercau să treacă ilegal frontiera în Ungaria, ascunși într-un spațiu special amenajat sub remorca unui automarfar fără încărcătură. În data de 18.02.2021, în jurul orei 00.25, în urma analizei de risc în vederea prevenirii și combaterii migrației ilegale, polițiștii de frontieră au efectuat controlul asupra unui ansamblu rutier fără încărcătură, format din cap tractor și semiremorcă, condus de un cetățean român în vârstă de 45 de ani, domiciliat în județul Arad. Șoferul a declarat că se deplasează în țara vecină, pentru a încărca bunuri diverse. În urma efectuării controlului amănunțit al mijlocului de transport au fost descoperiți, ascunși în interiorul lăzilor pentru paleți ale

semiremorci, cincisprezece cetățeni străini.

Persoanele au fost duse la sediul sectorului pentru cercetări și în cadrul verificărilor preliminare, s-a stabilit că sunt cetățeni din Irak, Siria și Turcia.

Bulgarii, cărauși profesioniști

În data de 16.02.2022, la același punct de frontieră, s-a prezentat pentru efectuarea formalităților de frontieră, pe sensul de ieșire din țară, un cetățean bulgar, aflat la volanul unui automarfar înmatriculat în Bulgaria. Acesta transporta, conform documentelor de însoțire a mărfii, profile de aluminiu pentru o societate comercială din Germania. În urma efectuării controlului amănunțit al mijlocului de transport, au fost descoperiți, ascunși în compartimentul pentru marfă printre profilele de aluminiu, treizeci și doi de cetățeni străini. Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului pentru cercetări unde, în urma verificărilor, polițiștii de frontieră au stabilit că sunt cetățeni din Siria, Irak și Turcia.





ȘOFERII DE CAMION, OBLIGAȚI SĂ ÎNREGISTREZE MANUAL TRECEREA GRANIȚELOR ÎN TAHOGRAFUL DIGITAL

Începând cu 2 februarie, șoferii de camion trebuie să înregistreze manual trecerea granițelor în tahograful digital, dacă acest lucru nu se face automat.

Această cerință a fost stipulată în cadrul Pachetului Mobilitate 1, aprobat în iulie 2020. Anumite prevederi au intrat în vigoare încă din vara anului trecut. Este vorba de cele legate de timpii de condus și de repaos.

La data de 2 februarie 2022, a intrat în vigoare alte prevederi din Pachetul Mobilitate I, printre care și cele legate de tahografe.

Șoferii de camion vor trebui să înre-

gistreze manual, în tahograf, fiecare trecere de frontieră, dacă aparatul tahograf nu face acest lucru automat.

Înregistrarea se va face la începutul primei opriri în noua țară, cât mai aproape de graniță cu puțință. Dacă trecerea frontierei se face în timpul unei călătorii cu feribotul sau trenul, șoferul trebuie să facă înregistrarea manuală în portul sau stația de sosire.

REG. (UE) 2020/1054 cu modificare la Reg. nr.561/2006

Art. 34 se modifică după cum urmează: la alineatul (6) se adaugă

următoarea literă:

„(f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.”

6.263 DE CAMIOANE VÂNDUTE ÎN ANUL 2021. PESTE 10% ÎN DECEMBRIE

În luna decembrie s-au vândut un număr de 2.253 de vehicule comerciale noi, în scădere cu 4% față de decembrie 2020. Anul 2021 se încheie cu o creștere de 21% pe segmentul de vehicule comerciale noi vândute.

ATP Trucks. Număr camioane vândute în decembrie: 53. Camioane vândute în 2021: 99.

DAF. Număr camioane vândute în decembrie: 78. Număr camioane vândute în 2021: 892.

FORD Trucks. Număr camioane vândute în decembrie: 64. Camioane vândute în 2021: 722.

IVECO. Număr camioane vândute în decembrie: 69. Număr camioane vândute în 2021: 434.

MAN. Număr camioane vândute în decembrie: 133. Număr camioane vândute în 2021: 929.

MERCEDES. Număr camioane vândute în decembrie: 86. Camioane vândute în 2021: 1.401.

RENAULT Trucks. camioane vândute în decembrie: 42. Camioane vândute în 2021: 327

SCANIA. Număr camioane vândute în decembrie: 37. Camioane vândute în 2021: 510.

VOLVO. Număr camioane vândute în decembrie: 61

Camioane vândute în 2021: 928.

TOTAL. Număr camioane vândute în decembrie: 626. Număr camioane vândute în 2021: 6263



COMISIA EUROPEANĂ AMENINȚĂ STATELE MEMBRE CU SANȚIUNI DACĂ NU APLICĂ DIRECTIVA DETAȘĂRII

Comisia Europeană a publicat un document oficial în care amenință statele membre cu pedepse dure în cazul în care nu transpun în legislația națională Directiva Detașării.

Directiva a intrat în vigoare în februarie

„Aș dori să vă atrag atenția asupra implementării Pachetului Mobilitate 1, adoptat în iulie 2020, constând într-un set de reguli sociale și de piață pentru sectorul transportului rutier. Aceste reguli se bazează pe un compromis delicat și asigură un echilibru între protecția socială a șoferilor și libertatea operatorilor de a furniza servicii de transport rutier transfrontalier.

Partea cheie a acestui pachet sunt noile norme specifice sectorului privind detașarea șoferilor, prevăzute în Directiva (UE) 2020/10571. Aceste reguli au început să se aplice la 2 februarie 2022. Până la acea dată, statele membre ar fi trebuit să notifice Comisiei măsurile de transpunere integrală a prevederilor Directivei (UE) 2020/1057 în cadrul lor juridic național. În conformitate cu cerințele legale stabilite în Directiva (UE) 2020/1057, serviciile Comisiei au creat instrumente electronice multilingvistice unice pentru a facilita activitatea autorităților de

control ale statelor membre în vederea verificării conformității de către operatorii străini cu normele UE privind detașarea șoferilor și pentru a ajuta operatorii să depună declarații de detașare în statul membru în care își detașează șoferii.

Ambele instrumente, adică modulul de afișare a informațiilor privind piața internă („IMI”) (pentru autorități) și portalul UE de afișare a declarațiilor (pentru operatori) sunt operaționale.

Normele trebuie transpuse urgent

Punerea efectivă în aplicare a normelor privind detașarea conducătorilor auto și utilizarea eficientă a instrumentelor de aplicare armonizate de care dispun statele membre depind în mare măsură de transpunerea corectă a Directivei (UE) 2020/1057 de către statele membre și de furnizarea de instrucțiuni adecvate pentru executarea legii.

Comisia, în calitate de gardian al Tratatului, monitorizează procesul

de transpunere de către statele membre și, dacă este necesar, este pregătită să inițieze proceduri de încălcare a dreptului comunitar (infringement) pentru necomunicare sau nerespectare. Vă rugăm să rețineți că, în absența măsurilor de transpunere, impunerea către operatorii străini a unor cerințe administrative naționale și a unor măsuri de control cu privire la detașarea conducătorii auto care nu sunt în conformitate cu normele UE și, în special, impunerea utilizării sistemelor naționale pentru depunerea declarațiilor de detașare, încalcă legislația UE.

Aș dori să vă rog să atrageți atenția Guvernului dumneavoastră asupra faptului că, începând cu 2 februarie 2022, în temeiul Directivei (UE) 2020/1057, portalul UE pentru afișarea declarațiilor trebuie să fie singurul sistem unde operatorii de transport rutier sunt obligați să trimită declarații atunci când își detașează șoferii în alte state membre”, arată documentul elaborat de Comisia Europeană.



CAMIOANELE NU CIRCULĂ PE VALEA OLTULUI PE TIMPUL VERII ÎN ZILELE DE VINERI, SÂMBĂTĂ, DUMINICĂ

Valea Oltului este cea mai aglomerată rută a României, tranzitată de multe camioane.

Autoritățile au pus în dezbatere „Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și ministrului afacerilor interne pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor și ministrului afacerilor interne nr. 1249/132/2018 privind instituirea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare cu 7,5 tone pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene”.

Scurtă descriere a reglementării

În prezent, pentru asigurarea fluenței traficului rutier, limitarea intensității acestuia în vederea creșterii siguranței circulației rutiere și reducerea numărului de accidente provocate de vehiculele grele și pentru protejarea mediului înconjurător, circulația vehiculelor rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane este restricționată pe unele sectoare de drumuri naționale și autostrăzi, conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor și ministrului afacerilor interne nr. 1249/132/2018 privind instituirea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare cu 7,5 tone pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv

transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală.

Interzis în weekend

Conform anexei nr. 1 a acestui ordin, circulația vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane este restricționată pe sectorul cuprins între Pitești (intersecția DN7 cu DN7C) - Râmnicu Vâlcea - Veștem (intersecția DN7 cu DN1), în tot cursul anului, în zilele de sărbătoare legală, în ziua premergătoare primei zile de sărbătoare legală, precum și în zilele libere declarate astfel prin hotărâre a Guvernului, între orele 06:00 - 22:00.

Având în vedere blocajele rutiere care au loc pe sectorul Râmnicu Vâlcea - Sibiu al DN7, precum și numărul foarte mare de accidente soldate cu victime care au loc pe acest sector, Autoritatea Teritorială de Ordine Publică Vâlcea, în urma analizelor realizate împreună cu reprezentanții Inspectoratului de Poliție Județean Vâlcea, a solicitat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Afacerilor Interne restricționarea circulației vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, altele decât cele

destinate exclusiv transportului de persoane, pe sectorul Râmnicu Vâlcea - Sibiu al DN7, în sezonul estival, în zilele de vineri, sâmbătă și duminică.

Inițiativa este susținută de MAI

În urma consultării structurii teritoriale de poliție rutieră și a verificărilor efectuate, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a constatat că pe sectorul Râmnicu Vâlcea - Sibiu al DN7 valorile de trafic depășesc cu mult nivelul de serviciu al drumului, viteza de deplasare a vehiculelor fiind redusă indiferent de numărul de polițiști implicați în activitatea de fluidizare a traficului rutier, principalele ambuteiaje fiind create de autovehiculele destinate transportului de mărfuri, acestea având o lungime mare și un demaraj lent.



Drept urmare, Direcția Rutieră consideră oportună introducerea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, pe sectorul Râmnicu Vâlcea - Sibiu al DN7, în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în perioada 01 iulie - 31 august.

Cifre mari de trafic

Conform datelor de trafic, actualizate pentru luna august 2021, pe sectorul cuprins între Pitești și Râmnicu Vâlcea al DN7, media zilnică variază între 26.149 vehicule etalon și 46.654 vehicule etalon, iar pe sectorul cuprins între Râmnicu Vâlcea și Veștem al DN7, media zilnică variază între 23.118 vehicule etalon și 63.353 vehicule etalon. Nivelul de serviciu pe sectoarele menționate este "F", caracterizat prin viteza medie de circulație mai mică de 35 km/h, flux de trafic forțat și instabil, libertate nulă de manevră a conducătorilor auto și congestie în trafic. Față de cele arătate, instituirea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, pe sectorul cuprins între Pitești (intersecția DN7 cu DN7C) - Râmnicu Vâlcea - Veștem (intersecția DN7 cu DN1), în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în perioada 01 iulie - 31 august se justifică.

De asemenea, având în vedere modificarea fluxurilor de trafic, asociațiile profesionale ale operatorilor de transport rutier au solicitat reanalizarea intervalelor orare de aplicare a restricției în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de vineri, în sezonul estival.

Prezentul proiect de ordin prevede următoarele:

- reducerea intervalului orar de aplicare a restricției, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală, pe sectorul București -

Constanța al A2 și pe sectorul Pitești - Râmnicu Vâlcea - Veștem al DN7 (în intervalul orar 18.00 - 22.00, față de intervalul orar 16.00 - 22.00 în prezent);

- reducerea intervalului orar de aplicare a restricției, în ziua de vineri, în perioada 01 iulie - 31 august, pe sectorul București - Constanța al A2 (în intervalul orar 12.00 - 22.00, față de intervalul orar 06.00 - 22.00 în prezent);

- introducerea restricției în ziua de luni, în sezonul estival, în intervalul orar 12.00 - 22.00, pe sensul Constanța - București al A2;

- introducerea restricției în sezonul estival, în zilele de vineri (în intervalul orar 18.00 - 22.00), sâmbătă (în intervalul orar 06.00 - 22.00) și duminică în intervalul orar 06.00 - 22.00) pe sectorul Pitești (intersecția DN7 cu DN7C)

- Râmnicu Vâlcea - Veștem (intersecția DN7 cu DN1);

- actualizarea, în titlu, în tot cuprinsul ordinului, cât și în titlul anexei nr. 1 a sintagmei "drumuri naționale europene (E)" cu sintagma "drumuri internaționale (E)", conform prevederilor art. 6 alin. (1) pct. c) din Ordonanța Guvernului nr.

43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Ce prevede ordinul ORDIN

Art. 1. - Ordinul ministrului transporturilor și ministrului afacerilor interne nr. 1249/132/2018 privind instituirea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare cu 7,5 tone pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1056 din data de 13 decembrie 2018, se modifică după cum urmează:



1. Titlul ordinului se modifică și va avea următorul cuprins:

"Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne privind instituirea restricției de circulație pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare cu 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri internaționale (E), în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală".

2. Alineatul (1) al articolului 2 se modifică și va avea următorul cuprins:

"(1) Se instituie restricția de circulație pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri internaționale (E) pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală prevăzute la art. 1 lit. b), pe sectoarele de drum, în perioadele din an și în intervalele orare prevăzute în anexa nr. 1."

3. Anexa nr. 1 se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I și intră în vigoare de la data publicării.



CNAIR - UN SIMULACRU DE INTERES PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

Șoferii din România ar putea să aibă acces în scurt timp la un serviciu public prin care să raporteze locurile de pe autostrăzi sau drumuri unde sunt probleme, precum gropi, marcaje lipsă, parapete stricate, lucrări, obstacole sau pericole - aceasta este minciuna cu care CNAIR încearcă să se spele de păcatul dezinteresului cras manifestat pentru infrastructura rutieră.

În timp ce firma câștigătoare a unei licitații pentru realizarea unui audit de siguranță rutieră la nivel național este plimbată "cu zăhărelul", CNAIR au fost de curând mandatați, printr-un nou act normativ, să pună bazele unui „sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor” prin care să colecteze raportări privind problemele și obstacolele întâmpinate. Ordonanța Guvernului pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, publicată în Monitorul Oficial din 28 ianuarie spune: „Administratorul punctului național de acces (...) realizează un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.”

Compania de Drumuri prin CESTRIN (Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică) este cea care operează Punctul Național de Acces, un sistem de raportare al problemelor de pe drumuri. Serviciul însă este mai degrabă unul cu acces restrâns, disponibil pentru înregistrare doar companiilor (precum cele de transport) sau autorităților locale.

Într-un răspuns oficial transmis la solicitarea presei, CNAIR anunță că vede noul „sistem național pentru raportarea voluntară” mai degrabă ca o „nouă aplicație ce trebuie dezvoltată”, adică o poveste cu zâne.

Șoferii români ar putea avea (dar nu vor avea!) la dispoziție o aplicație dedicată accesibilă și de pe telefon prin care să poată raporta problemele de pe drumuri. În baza celor semnalate, șoferii ar putea primi (dar nu vor primi!) confirmări oficiale, iar sesizările ar urma să fie trimise (dar nu vor fi trimise!) spre rezolvare către autoritatea sau direcția responsabilă de respectivul sector de drum.

Ce fel de probleme de pe drumuri ar putea raporta șoferii

Printre problemele ce ar putea fi raportate ar fi carosabil deteriorat, marcaje sau semnale lipsă, drumuri cu acces îngreunat din cauza condițiilor meteo, zone de accident nesecurizate, zone cu vizibilitate reduse, vehicule pe contrasens, blocaje sau obstacole, precum și zonele cu lucrări rutiere de scurtă durată.

CNAIR a vorbit despre minciuna cu programul și structura datelor pe care le colectează în cadrul Punctului Național de Acces, serviciul disponibil pentru transportatori sau autorități locale. Momentan planul e ca viitorul serviciu de raportare disponibil oricărui șofer de care se va ocupa

CNAIR prin CESTRIN să fie destinat rețelei de autostrăzi și drumuri naționale (peste 17.000 de km), însă el ar putea fi (dar nu va fi, pentru că e doar o minciună!) extins și la drumuri județene și locale prin încheierea unor parteneriate cu autoritățile locale astfel încât o sesizare de la un șofer aflat pe un drum județean să fie redirecționată automat către administratorul de drum potrivit, CJ sau primărie. CNAIR a transmis că „CESTRIN are experiența, cunoștințele și viziunea de ansamblu cum ar trebui implementată (n.r. aplicația) și cum ar arăta astfel încât anumite informații să fie integrate, acolo unde se poate, și în Punctul Național de Acces”. De asemenea, CESTRIN are și o armată de angajați incompetenți, înrudiți între ei și care nu își justifică salariile. Pe de altă parte, deocamdată nu este clar dacă pentru noul serviciu (noua minciună a conducerii CNAIR!) se va apela la vreo achiziție prin licitație sau dacă sistemul va fi dezvoltat intern, au explicat pentru presă surse instituționale.

Mai există și discuția unor aspecte tehnice care ar putea cântări în decizia de a realiza sistemul printr-o licitație, precum găzduirea unui sistem care ar putea necesita resurse tehnice destul de mari (să permită transmiterea și găzduirea de fotografii, clipuri video sau documente trimise de utilizatori etc.).



OFICIAL. EUROVINIETA VA FI PLĂTITĂ ÎN FUNCȚIE DE DISTANȚA PARCURSĂ DE CAMIOANE

Pe 17 februarie 2022, Parlamentul European a aprobat modificări ale regulilor de taxare a vehiculelor grele de marfă pentru folosirea drumurilor.

Schimbările aduse directivei „Eurovigneta” înlocuiesc taxele actuale pentru camioane bazate pe durata de deplasare cu taxe în funcție de distanța parcursă. Taxând kilometrii reali parcursi sistemul va reflecta mai bine principiul „poluatorul plătește”, aflat în centrul politicii de mediu a UE și care afirmă că cei ce produc pagube mediului trebuie să plătească pentru acoperirea costurilor.

Principiul „poluatorul plătește”

Modificările vor armoniza sistemele de taxare a drumurilor din UE și vor ajuta la finanțarea infrastructurii rutiere, reducând concomitent congestiunea și contribuind la atingerea obiectivelor climatice.

Într-un interval de opt ani de la intrarea în vigoare a regulilor, taxele în funcție de durată -vignetele- pentru vehiculele grele de marfă vor fi eliminate treptat și înlocuite cu taxe bazate pe distanța parcursă pe rețeaua principală de drumuri europene - rețeaua de transport transeuropeană (TEN-T).

Vor fi permise anumite excepții precum și posibilitatea folosirii unui sistem mix, iar țările UE vor putea continua să folosească vignete pe porțiunile din rețelele de drumuri proprii.

Alte schimbări

Taxele de drum pentru camioane și vehicule comerciale ușoare vor varia în funcție de emisiile de CO₂ și/sau de

performanțele de mediu ale vehiculului, pentru a încuraja folosirea unor vehicule mai prietenoase cu mediul.

Regulile de taxare vor fi extinse pentru a include nu doar vehiculele grele de marfă de peste 12 tone, ci toate camioanele, autobuzele, vehiculele de pasageri și camionetele. Dacă statele UE aleg să taxeze aceste vehicule, ele vor putea alege să folosească sisteme cu vignete sau sisteme de taxare pentru acces la drumuri.

Vor fi introduse plafoane de preț la vignetele pentru vehiculele de pasageri; vignetele de o zi vor trebui să fie disponibile pentru călătorii aflați în tranzit.

Există opțiunea de a introduce o taxă de congestiune pentru toate vehiculele, veniturile astfel obținute urmând a fi

folosite pentru rezolvarea problemei congestiunii.

Țările UE vor fi libere să aplice taxe diferite pentru categorii diferite de vehicule. De exemplu, ele pot decide să nu taxeze deloc autobuzele.

Pașii următori

Statele UE vor decide dacă să introducă sau nu taxarea drumurilor, dar dacă se decid să o facă vor trebui să aplice noile reguli pentru a evita denaturarea concurenței în transportul rutier.

Acestea au doi ani la dispoziție pentru a transpune noile reguli în legi naționale. Dacă transportul rutier va fi inclus într-un viitor mecanism de taxare a carbonului, aceste reguli nu se mai aplică pentru a evita dubla taxare.



Grindeanu- Întâiul dușman al transportatorilor rutieri români

Doamnelor și domnilor, e oficial: prostia anti-românească de la vârful Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nu cunoaște limite!!! Ministrul Sorin Grindeanu a anunțat cu emfază că pregătește scutiri de taxe pentru transportatorii rutieri. Dar nu pentru cei din România, ci pentru cei din Republica Moldova, care le "saltă" marfa transportatorilor rutieri români.

În loc de concluzie: Ca marea masă a "bizonilor" care au fost la guvernare în ultimii 30 de ani, "grindeanul" uită de unde îi vin banii pentru salariul "nesimțit" de ministru!

Noi rămânem tot ca proștii

Portul Constanța este, în aceste zile, sufocat de containere. După ce armata rusă a invadat Ucraina, toate containerele care treceau prin portul Odessa au fost redirectionate spre portul Constanța.

Părea că avem de a face cu o gură de aer pentru transportul rutier românesc, care a fost spulberat după intrarea în vigoare a prevederilor Pachetului Mobilitate 1. În dorința de a-și proteja proprii

transportatori și, automat, veniturile bugetare proprii, guvernării din Vest "și-au dat mâna peste" Europa și au votat un pachet legislativ protecționist care are ca singur scop distrugerea firmelor de transport rutier din Est.

Năucii de perversitatea Vestului, transportatorii rutieri români au crezut pentru o clipă că "a venit soarele și pe strada lor"!

În loc de concluzie: Grindeanu a avut grijă ca, în mare viteză, să "mute soarele" pe strada transportatorilor din Republica Moldova!

Discriminare pe față

Portul Constanța preia în acest moment toate containerele cu marfă destinate Republicii Moldova. Într-o explozie de "galanterie" pe banii transportatorilor rutieri români, "Întâiul Prostănac al Transporturilor" s-a grăbit să asigure cadrul legal discriminatoriu prin care transportul acestor containere să fie făcut doar de către operatorii moldoveni, pe culoare dedicate, pe relația Port Constanța - Vama Albița, pe două trasee autorizate. Mai mult, ca discriminarea să mergă până la capăt, operatorii moldoveni de

transport vor fi scutiți de la plata autorizațiilor speciale de transport (AST), în timp ce firmele românești de transport trebuie să le plătească.

În loc de concluzie: Un vechi proverb românesc i se aplică bine "Prostănacului": "Să te ferească Dumnezeu de prostul harnic"!

Trădarea intereselor naționale

"Legislația în domeniul transporturilor din Republica Moldova permite circulația, fără plata unor tarife suplimentare, pentru vehicule ce transportă containere având o masă totală mai mare decât cea permisă pe teritoriul României, cu până la 5,0 tone, înălțimea vehiculului în poziție de drum fiind de până la 4,50 m față de 4,00 m permisă în România. Astfel, din datele transmise rezultă următoarele:

- un număr foarte mare de containere ISO cu mărfuri destinate republicii Moldova nu au mai putut fi descărcate în portul Odessa fiind redirectionate către portul Constanța; în prezent sunt stocate câteva sute de astfel de containere;
- față de masele și dimensiunile maxime admise în circulație pe

Ce țeapă le-am tras românilor!!! Transportatorii noștri, moldovenii, nu plătesc taxe, dar ai lor da!!!

Bă, prostule, tu ai înțeles că ești ministrul Transporturilor în România, nu în Republica Moldova?

Da?!!!

Întâiul Prostănac al Transporturilor le dă facilități transportatorilor din Republica Moldova, pentru ca aceștia să le poată "sufla" marfa transportatorilor rutieri români.

de conducătorul auto dl SOLOMON VASILE, având CNP:xxx, în timp ce efectua transport în cont propriu de mărfuri, în trafic național. La momentul controlului, în urma verificărilor efectuate, s-au constatat următoarele:

a) "Nerespectarea obligației utilizatorului de a nu transporta, pe rețeaua de drumuri publice din România, bunuri divizibile fără tichet de cântar eliberat de furnizor;", astfel: "-în urma controlului am constatat că operatorul de transport Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA a utilizat vehiculul cu numărul de înmatriculare VS-05-JGZ pentru transportul de bunuri divizibile, respectiv, sare deszăpezire, conform avizului de însoțire a mărfii nr. 0002966/16.02.2022, pe relația SDN Galați-SDN Câmpulung Moldovenesc-Vatra Moldoviței, fără a deține tichet de cântar pentru marfa transportată.", se spune în procesul verbal încheiat

de inspectorul ISCTR Claudiu Alin Dobre.

Obligația ca cel care transportă bunuri divizibile să prezinte un bon de cântar de la furnizor a fost impusă tocmai pentru a proteja drumurile de cei care supraîncărcă camioanele cu nisip, piatră și, în cazul nostru, cu sare.

În loc de concluzie: Prin amenda pe care a primit-o de la ISCTR, se sugerează că transporturile de sare făcute de CNAIR nu respectă legea, cu alte cuvinte, că, prin supraîncărcarea propriilor camioane, ar distruge drumurile pe care trebuie să le întrețină și să le protejeze.

Pe numele lui Pascu

"Pentru săvârșirea faptei(lor) descrisă(se) mai sus se face vinovat(ă) persoana juridică", se spune în procesul verbal, care a fost întocmit pentru CNAIR, pe numele președintelui Consiliului de Administrație Bogdan Pascu.

"Fapta descrisă la pct.1 constituie contravenție conform prevederilor: a) HG 1373/2008 art.8 alin. 1 lit. b și se sancționează [...] cu amendă în sumă integrală de 2.000 lei sau în termen de 15 zile în sumă de 500 lei.", a scris inspectorul ISCTR în document.

Amenda pe care CNAIR a primit-o de la ISCTR naște o serie de semne de întrebare:

1. Avem de a face cu gestul izolat al unui justițiar inspector de trafic al ISCTR, care a aplicat legea în mod absolut, fără să țină seama de faptul că amenda este dată unei societăți comerciale cu capital integral de stat, responsabilă de întreținerea drumurilor?

2. Este un prin gest de contraatac al Inspectoratului la scrisoarea trimisă ministrului Transporturilor de către reprezentanții Sindicatului drumarilor "Elie Radu" din CNAIR, prin care se solicita desființarea ISCTR și revenirea controlului din trafic privind greutatea vehiculelor la

Bogdan Pascu, președintele Consiliului de Administrație al CNAIR, s-a panicat atunci când a primit pe numele lui amenda dată de ISCTR pentru un camion de sare, prins fără bon de cântar în trafic.



Compania de Drumuri?

3. Va contesta CNAIR în instanță acest proces verbal de contravenție?

În loc de concluzie: Nu în ultimul rând, rămâne să vedem dacă președintele CA al CNAIR, Bogdan Pascu, plătește 500 de lei, în termen de 15 zile, sau preferă varianta cu 2.000 de lei?!

Sindicaliștii CNAIR cer desființarea ISCTR

Reprezentanții sindicatului Drumarilor „Elie Radu”, condus de controversata ieșeancă „Eliena” Răileanu, i-au cerut, printr-o scrisoare „de dragoste”, „nimistrului” Transporturilor să desființeze Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR).

Ceneairiștii răileni critică decizia din 2011 prin care a fost înființat Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR). Ei îi solicită lui Sorin Grindeanu, zis „Lino-leul” Transporturilor, modificarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011, prin care li s-a luat dreptul de control și cântărire în trafic a transporturilor rutiere.

În loc de concluzie: Sătui, probabil, să strângă șpăgi doar prin Agențiile de Control și Încasare (ACI) din punctele de frontieră, unii sindicaliști visează la vremurile „de glorie” în care îi „jumuleau” pe transportatorii rutieri prin așa-numitele EMCATR-uri (Echipaje mobile de control și autorizare a transporturilor rutiere).

Nemulțumire simulată

„Nu putem repara drumurile în ritmul în care le distrug unii transportatori”, i-au scris „elienii” lui Grindeanu. Este foarte adevărat! Deși CNAIR are peste 7.500 de angajați, aproape toate lucrările de reparații și întreținere de drumuri sunt externalizate.

Cu alte cuvinte, „răilenii” nu pot repara drumurile, pentru că le repară firmele private care au contract cu Compania de Drumuri!

Ceneairiștii se plictisesc de moarte în lipsa obiectului muncii și vor acces la „cașcaval”.

În loc de concluzie: Drumurile erau cel puțin la fel de proaste și pe vremea în care transportatorii erau controlați de elieni. S-au schimbat doar destinatarii șpăgilor!

Slaba dotare a ISCTR

„Considerăm că instituția responsabilă de repararea și modernizarea drumurilor este cea mai în măsură să îi controleze pe cei care, nerespectând legea, le pot distruge. Precizăm că, în luna septembrie 2011, CNAIR avea câte un cântar pentru fiecare secție de drumuri naționale (SDN), respectiv, pentru fiecare Direcție Regională de Drumuri și Poduri (DRDP). Astfel, în total, erau peste 50 de cântare. Prin înființarea ISCTR, atât logistica cât și personalul specializat nu au fost preluate, iar din câte cunoaștem, ISCTR, după 10 ani, nu are nici măcar 20 de cântare în dotare”, susțin sindicaliștii.

Trebuie spus că personalul EMCATR nu a fost preluat în ISCTR pentru că „bășiștii” care au înființat această din urmă instituție și-au propus să scape de cele două caractețe corupte, din ARR și CNADNR (acum CNAIR), care îi controlau pe atunci pe transportatori în trafic.

În loc de concluzie: Soluția

nu este o întoarcere la controlul corupt al CNAIR, ci dotarea ISCTR cu echipamente și cântare, fixe și mobile!

Societate comercială de control

Nu este normală întoarcerea la situația ridicolă, care exista înainte de 2011, în care firmele private de transport rutier erau controlate în trafic de CNADNR (CNAIR), o societate comercială, deocamdată cu capital integral de stat.

Nicăieri în lume, o societate comercială nu controlează autorizațiile de transport rutier în frontieră, așa cum o face CNAIR în acest moment prin ACI-uri! Controlul în trafic trebuie să îl facă instituțiile statului, nu societățile comerciale.

Fostul ministru Drulică Frânu a emis o serie de documente în care se sugera dorința lui de a privatiza CNAIR și CNIR (mult înființată și desființată Companie Națională de Investiții Rutiere)!

Vă dați seama ce aberant ar fi ca o societate comercială cu capital privat să le controleze pe altele de același tip?! Chiar anticonstituțional!!!

În loc de concluzie: Coană Răileanu, propunem să lăsăm și sereleurile care au chioșcuri cu flori prin cartiere, că și gura lor trebuie să „mănâncă”, să controleze în



trafic transportatorii rutieri!

Epoca de aur

Pe de altă parte, nu trebuie uitate "vremurile bune" în care Nașa CNAIR de atunci, "Ecaterinca" Munteanu, patrona de la centru mafia emiterii de Autorizații Speciale de Transport (AST), dar și verificările și amenzi date pentru transporturile agabaritice neautorizate.

Era o "epocă de aur", în care golanii din CNADNR/CNAIR au transformat, pe șpagă, toate transporturile de nisip și piatră, adică mărfuri divizibile, în transporturi agabaritice, prin eliberarea de AST-uri "fără număr, fără număr, fără număr"!

Ecaterincele, elienele și alte "fețe bisericești" din conducerea CNADNR/CNAIR au legalizat, pe șpagă, supraîncărcarea camioanelor care distrugau drumurile României.

În loc de concluzie: Dacă CNAIR are doar autorizarea falselor transporturi agabaritice și nu și controlul lor, șpăgăreala poate să iasă la lumină prea ușor!

"Șoferache", exclus din CA al CNAIR

Ion Lixandru, zis "Șoferache", a fost exclus, pe 16 februarie 2022, din funcția de membru al Consiliului de Administrație (CA) al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR). Personaj tragi-comic, fără prea

multă școală, Șoferache a reușit să ajungă, pe rând, în consiliile de conducere a mai multor instituții importante: Uniunea Națională a Transportatorilor din România (UNTRR), Asociația Română de Logistică (ARILOG) și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR). Autointitulat "autodidact", fără studii superioare, dar cu o sete incredibilă de putere, Lixandru a fost dat afară din cele trei consilii de conducere din cauza comportamentului său neprincipial.

În UNTRR, de exemplu, vota împreună cu ceilalți membri ai Consiliului director, timp de aproape patru ani. Cu câteva luni înainte de alegeri, Șoferache "întorcea armele". El se prezenta brusc drept "reformator" și începea să critice dur activitatea Consiliului din care făcea parte. Prin acest mod de operare, Șoferache a încercat, în mai multe rânduri, fără succes, să prindă funcția de președinte al UNTRR.

În loc de concluzie: Domnu' Lixandru, în spitalul nostru puteți fi președinte încă de mâine, dacă sunteți cuminte și vă luați tabletele de trei ori pe zi!

Tinerețe zbuciumată

Lixandru susține că, înainte de '89, ar fi fost șofer la trupele de Securitate (actuala Jandarmerie) și că, după ce a fost dat afară, s-a angajat ca șofer de TIR. El a fost implicat în controversata

privatizare a Întreprinderii de Transporturi Internaționale Auto (ITIA) București.

În prezent, principalele lui venituri sunt din închirierea spațiilor fostei ITIA și reparația de remorci. Lixandru a avut și o firmă de transport rutier de marfă pe care a falimentat-o "cu brio".

În loc de concluzie: Șoferache știe ce înseamnă eșecul! Pentru că a reușit să falimenteze propria firmă de transport rutier, s-a apucat să îi "reformeze" și pe alții!

Grebla Lino-leului

Sorin Grindeanu, zis "Lino-leul Transporturilor", a găsit un înlocuitor cel puțin la fel de controversat pentru Șoferache: Toni "Godfather" Greblă, fost judecător al Curții Constituționale a României (CCR). Pentru plimbările lui ocazionale pe la etajul opt al clădirii Ministerului Transporturilor, Godfather va încasa lunar 13.215 lei/brut. Lino-leul i-a oferit un mandat de 4 luni, cu posibilitatea prelungirii până la 6 luni.

Toni a fost senator PSD, în perioada 2012-2013, judecător CCR, între 2013 și 2015, și secretar general al Guvernului Dăncilă, între 2018 și 2019.

Ultima funcție publică a pesedistului Greblă a fost cea de președinte a Consiliului Legislativ, secția de Drept Privat.

În loc de concluzie: Vorba aceea: "și mâna Greblă se făcu"!

Corupția e pentru "pârliți"

DNA l-a acuzat pe Greblă că, în perioada 2010-2015, aflat în exercitarea funcțiilor de senator (2010-2013) și judecător la Curtea Constituțională (2013-2015), a pretins și primit de la omul de afaceri Ion Bîrcină, cu titlu de foloase necuvenite, folosința gratuită, service-ul și asigurarea pentru un autoturism marca BMW Seria 5, în echivalent de 56.070 de euro, dar, în 2019, Înalta Curte de Casație și Justiție l-a achitat definitiv.

În loc de concluzie: Corb la

După ce și-a falimentat propria firmă de transport, Șoferache i-a "reformat" pe cei de la UNTRR, ARILOG și CNAIR.

De ce m-ai dat afară din CA, nu am habar! Am fost șofer, autodidact și cartonari!



Greblă nu îi scoate ochii!

Cei șapte care au speriat Estul

Noua componență a CA a CNAIR este următoarea:

1. Bogdan Pascu - președinte
2. Cristian Pistol - director general interimar CNAIR)
3. Ștefania Ferencz - secretar general MAI)
4. Valentin Deculescu - consilier județean Călărași
5. Eduard Mike - director cabinet -Ministerul Finanțelor
6. Toni Greblă
7. Ion Damian

În loc de concluzie: În fapt, dacă suntem atenți la nume, observăm că avem de a face cu o trupă care cântă cover-uri ale formației "Mike and the Mechanics"!

"Minciunica" Scania, respinsă de Tribunalul General al UE

Potrivit unei decizii a Comisiei UE din 2017, Scania și alți cinci producători europeni de camioane au avut o înțelegere neconcurențială, care a avut ca scop creșterea profiturilor

pe speteaza "fraierilor" din transporturile rutiere.

Potrivit Comisiei Europene, membrii a ceea ce este acum numit "Cartelul camioanelor" au convenit asupra prețurilor pentru autovehiculele grele timp de 14 ani. În plus, se spune în documentele CE, s-a convenit ca și costurile pentru dezvoltarea de noi tehnologii de limitare a emisiilor să fie transferate către clienți. Comisia UE ajunsese deja la un acord cu celelalte părți implicate –Daimler, Iveco, DAF și Volvo/Renault– în 2016. Companiile au fost nevoite să plătească o amendă în valoare totală de aproape 2,93 miliarde de euro. La acea vreme, a fost cea mai mare amendă impusă vreodată de organele de supraveghere a competiției europene.

În loc de concluzie: "E foame dă bani! E foame dă bani, băieți! Lumea tre' să știe ce fel dă băieți sunteți!", zicea, pe vremuri, Puya.

Scania e "lacrima"

În ciuda investigației Comisiei Europene, Scania a respins acuzațiile și a atacat în instanță decizia de a fi amendată cu 880 de

milioane de euro.

Tribunalul General al UE (TGUE) a respins, la începutul lunii februarie 2022, un recurs al Scania împotriva deciziei Comisiei Europene (CE), care a constatat că Scania face parte din Cartelul camioanelor. Potrivit unui comunicat de presă, TGUE a concluzionat că CE nu a încălcat drepturile Scania în timpul procedurii „hibride”, în care majoritatea membrilor cartelului au fost de acord să rezolve problema cu CE, în timp ce Scania a ales să "nu facă compromisuri", ci să conteste acuzațiile formulate împotriva ei de CE, cuprinse în așa-numita comunicare a obiecțiilor. TGUE a susținut, de asemenea, constatările CE, care atribuie Scania o încălcare unică și continuă a mediului concurențial de pe piața camioanelor medii și grele din Spațiul Economic European (SEE). CE a emis o decizie de conciliere în iulie 2016, impunând penalități de 2,93 miliarde de euro pentru DAF, Daimler, Iveco și Volvo/Renault. MAN a primit imunitate deplină la orice amenzi pentru că a denunțat cartelul legat de piața camioanelor grele și medii între 1997 și

Compania producătoare de camioane Scania a fost prinsă "cu ocaua mică" de către Tribunalul General al UE și trebuie să plătească o amendă de 880 de milioane de euro.



2011, inclusiv transferul costului respectării noilor standarde de emisii către clienți.

Scania a ales să nu ajungă la un acord cu CE. Drept urmare, CE și-a continuat procedurile împotriva Scania și, ulterior, a impus o amendă de 880 de milioane de euro, în septembrie 2017.

În loc de concluzie: Vorba aia: "Ce mai faci cu 880 de milioane de euro în ziua de azi?!"

Nicio dovadă prezentată de Scania

Scania a făcut apel la decizia CE și la amendă, iar, în iunie 2020, TGUE a ținut o audiere cu ușile închise. Tribunalul General a oferit clarificări cu privire la (1) legalitatea deciziei CE de a urma o procedură hibridă care combină procedura de conciliere cu procedurile administrative standard în materie de carteli și (2) conceptul de „încălcare unică și continuă”. Respingând afirmațiile Scania, TGUE a remarcat că decizia CE de a urma o procedură hibridă nu implică în sine o încălcare a prezumției de nevinovăție, a dreptului la apărare sau a obligației de imparțialitate. Tribunalul a continuat să examineze dacă CE a aplicat corect acele principii și, în cele din urmă, a confirmat că a făcut-o, observând că nu există nicio dovadă prezentată de Scania sau ceva conținut în decizia de soluționare din care s-ar putea deduce că CE a încălcat drepturile la apărare ale Scania, prezumția de nevinovăție sau imparțialitatea CE.

În loc de concluzie: Domnu' judecător, ce vreau să vă întreb eu?! Procedura hibrid se referă la motoarele cu curent și cu motorină ale Tribunalului General?

Încălcare unică și continuă

TG a oferit câteva concluzii interesante, care evidențiază natura încălcării și modul în care cartelul a funcționat pe parcursul perioadei, comportamentul fiind identificat ca "parte a unui plan general conceput pentru a atinge un singur obiectiv

anticoncurențial".

Principalele constatări ale TGUE sunt că CE a stabilit standardul legal necesar:

- Contactele care au avut loc de-a lungul timpului, la diferite niveluri, în special la nivel de conducere, între 1997 și 2004, la nivelul sediului, între 2000 și 2008, și la nivel german, între 2004 și 2011, luate în ansamblu, au fost parte a unui plan comun care viza atingerea unicului obiectiv, de restrângere a concurenței pe piața camioanelor medii și grele din SEE.

- În plus, că existența unor legături între cele trei niveluri de contacte a rezultat din faptul că participanții la întâlniri erau întotdeauna angajați ai acelorași companii, a existat o suprapunere temporală între întâlnirile desfășurate la diferite niveluri și au existat contacte între angajații de la nivelul inferior la sediul respectiv al părților implicate în cartel și angajații de la nivel german.

- Natura informațiilor partajate, companiile participante, țintele și produsele afectate au rămas aceleași pe toată perioada încălcării. Astfel, deși contactele la nivelul conducerii superioare au fost întrerupte în septembrie 2004, același cartel, care avea același conținut și anvergură, a continuat și după acea dată, singura diferență fiind că angajații implicați erau de la niveluri organizaționale diferite, de la companiile implicate și nu de la nivelul de top management.

- Având în vedere constatările de mai sus, presupusul fapt că angajații Scania la nivel german nu știau că sunt implicați în continuarea practicilor, care au avut loc la celelalte două niveluri, sau că angajații Scania care au participat la ședințele la nivel inferior la nivelul sediului central nu au avut cunoștință de întâlnirile de la nivel de conducere nu a avut nicio relevanță pentru constatarea că a existat un plan general. Cunoașterea existenței unui astfel de plan trebuie evaluată la nivelul întreprinderilor (adică, a grupurilor

globale de companii) implicate și nu la nivelul angajaților acestora.

În loc de concluzie: Ar trebui văzut dacă angajații Scania au mâncat șaorma și au băut bere la întâlnirile Cartelului! Aceasta ar putea schimba radical situația! :)

Un singur obiectiv anticoncurențial

TGUE a aplicat același principiu al imputabilității, confirmând că factorii care determină imputabilitatea încălcării unice și continue trebuie să fie evaluați și la nivelul întreprinderii. Tribunalul a constatat că, întrucât Scania era direct implicată în toate aspectele relevante ale cartelului, CE era îndreptățită să atribuie încălcarea în ansamblu companiei Scania, fără a fi obligată să demonstreze că au fost îndeplinite criteriile de interes, cunoaștere și acceptare a riscului. Decizia va fi salută de numeroasele victime potențiale ale cartelului, care caută despăgubiri în toată Europa. Constatarea că aceste contacte făceau parte dintr-o schemă generală concepută pentru a atinge un singur obiectiv anticoncurențial servește drept reamintire a motivului pentru care Scania a fost amendată cu 880 de milioane de euro, iar restul membrilor cartelului au fost amendați cu 2,9 miliarde de euro, care includea reduceri.

În loc de concluzie: La această amendă "sănătoasă", suntem convinși că Scania va încerca să facă recurs la Curtea Europeană de Justiție!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa:

director@tirmagazin.ro.

**DE LA PRODUCĂTORII
REALITY SHOW-ULUI VIRAL
“CONTROALELE ISCTR”**



**UN SERIAL DEDICAT
STĂRII DEZASTRUOASE
A INFRASTRUCTURII RUTIERE
ROMÂNEȘTI**

**DIN LUNA SEPTEMBRIE 2018
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIR MAGAZIN**



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

**DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**