

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR - TRANSPORTATORII,
DISCRIMINAȚI DE **PAG.04**
AUTORITĂȚILE ROMÂNE**



JUNIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**STEFANO ALBAROSA,
CEO
CEFIN TRUCKS**

**PAUL DRĂNICEANU,
DIRECTOR
DEPARTAMENT
VEHICULE UZATE,
CEFIN TRUCKS**

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

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.

Sumar



10 4 VEHICULE IVECO
DAILY ÎN CARAVANA DE
SĂNĂTATE A CRUCII
ROȘII ROMÂNE



26 VARTA PROMOTIVE
AGM MENȚINE ÎN
FUNCTIUNE SISTEMUL
DE AER CONDIȚIONAT ÎN
STAȚIONARE



28 CE SISTEME DEVIN
OBLIGATORII PE MAȘINI
PENTRU CREȘTEREA
SIGURANȚEI PE
DRUMURILE PUBLICE



32 ROMÂNIA RESPINGE
NORMELE UE PRIVIND
„MAȘINILE VERZI” ȘI
INTRODUCEREA EURO7



UNTRR - TRANSPORTATORII RUTIERI DE MARFĂ, DISCRIMINAȚI DE AUTORITĂȚILE ROMÂNE

UNTRR solicită măsuri urgente pentru eliminarea problemelor aduse de noile prevederi ale Legii 86/2023 asupra transportatorilor rutieri de marfă, discriminați de autoritățile române.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnaleză Ministerului Transporturilor și Infrastructurii problemele cu care se confruntă transportatorii rutieri de marfă începând cu data de 15 aprilie 2023, de la intrarea în vigoare a Legii 86/2023, care a modificat Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, prin eliminarea toleranțelor la depășirea greutăților și dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor de transport rutier de mărfuri. Aplicarea noilor prevederi are un impact semnificativ asupra transportatorilor rutieri români, generează discriminarea acestora în România față de competitorii din alte

țări, astfel ajungându-se la situații absurde prin care:
- Pe sensul de intrare în România se emit AST-uri pentru depășiri ne semnificative ale greutății maxime admise (50-60 kg) față de greutățile maxime admise de 40 tone sau pentru depășirea cu numai 1-2 cm a înălțimii vehiculului, astfel, conform noului cadru legal, o firmă care transportă marfă generală și depășește înălțimea maximă admisă de 4 m cu numai 1-2 cm trebuie să își achiziționeze AST iar șoferul este obligat să dețină certificat pentru transport agabaritic. România este singurul stat membru UE care solicită pentru șoferul profesionist care deține CPI/ CPC și certificat pentru transport

agabaritic dacă transportă marfă care presupune o autorizație specială de transport - AST. După ce vehiculul care transportă marfă generală a trecut frontiera, dacă șoferul este oprit de ISCTR și deține AST, inspectorul îl poate sancționa pe șofer sau/și operatorul de transport întrucât acesta nu deține certificat pentru transport agabaritic. Lipsa certificatului pentru transport agabaritic se sancționează cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier român și cu suspendarea copiei conforme pentru o perioadă de 30 de zile – în timp ce șoferilor străini nu li se solicită acest certificat pentru transport agabaritic. În consecință, transportatorii rutieri



străini nu sunt amendați pentru lipsa certificatului pentru transport agabaritic, în timp ce transportatorii români primesc amenzi ridicate, ajungând să fie discriminați la ei acasă chiar de autoritățile române.

- Pe sensul de ieșire din România se aplică amenzi de către CNAIR pentru depășiri ne semnificative ale greutăților și dimensiunilor maxime admise.

Deși industria transporturilor rutiere este cel mai mare exportator de servicii al României, cu 7,66 miliarde euro în 2022 și peste 22,3 miliarde euro contribuție la exportul de servicii în ultimii 4 ani și transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României, ne exprimăm dezamăgirea că nu este chemată la consultări de către guvernul atunci când sunt în discuție acte normative sectoriale care urmează să fie modificate și să producă impact asupra pieței. Reamintim că transportul rutier angajează peste 350.000 de persoane, din care 251.000 șoferi profesioniști. Având în vedere problemele create operatorilor de transport marfă de Legea 86/2023, UNTRR solicită:

1. Eliminarea certificatului de pregătire profesională pentru șoferii care efectuează transport agabaritic,

care conduce la discriminarea șoferilor și transportatorilor români la ei acasă față de cei străini, având în vedere că niciun alt stat european nu solicită șoferilor profesioniști să dețină un certificat de transport agabaritic suplimentar față de CPI/CPC (certificat de pregătire profesională pentru șoferii de transport marfă). Dacă un camion înregistrat în UE intră în România și utilizează AST pentru depășire de greutate sau/și dimensiune, șoferul străin nu trebuie să dețină acest certificat iar în cazul unui control, ISCTR nu îi aplică nici amenda cuprinsă între 9.000 lei -12.000 lei și nici nu îi suspendă copia conformă.

2. Reintroducerea avertismentului verbal și eliminarea amenzilor și a obligației șoferului de a deține un certificat de transport agabaritic pentru vehiculele care depășesc înălțimea cu mai mult de 1 cm, dar nu mai mult de 1% adică maxim 4 cm.

3. Reducerea tarifelor AST;

 în acest moment România are cele mai mari tarife la AST față de

statele vecine. Conform celei mai recente analize IRU, Uppy și Ti pentru primul trimestru al acestui an, tarifele de pe piața europeană de transport rutier de marfă au scăzut pentru al doilea trimestru consecutiv, iar volumele de marfă sunt în scădere. În acest context, firmele românești de transport specializate pe mărfuri agabaritice nu mai pot concura cu firmele din UE pentru că în România tarifele pentru obținerea unui AST sunt cele mai mari. De curând, Polonia, care avea tarife foarte mari, le-a redus pentru a-și proteja transportatorii. Nivelul ridicat al tarifelor AST pentru transporturile de mărfuri agabaritice reduce competitivitatea producției de piese mari pe teritoriul României, lucru care va

Proxima

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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



determina reducerea drastică a exporturilor și importurilor din industrie.

4. Reducerea taxelor pentru emiterea documentului

AST. De exemplu, o firmă de transport agabaritic care cumpără un AST care valorează 20.000 euro mai plătește suplimentar și taxa de 20% din valoarea AST pentru emiterea documentului și dacă vrea obținerea în regim de urgență, acesta se multiplică cu 1,5. Nu se justifică aceste costuri de emisie a documentului AST; de exemplu, în cazul unei autorizații care costă 200 lei, deși 20% înseamnă 40 lei, operatorul de transport plătește minim 10 euro. Din acest motiv considerăm că cei 10 euro reprezintă costul acoperitor pentru emiterea acestui document și solicităm anularea taxei suplimentare de 20%.

5. Coresponsabilizarea proprietarului mărfii, expeditorilor de mărfuri, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților de pe tot lanțul logistic al transportului, pentru

declararea, completarea greșită a documentelor de transport, pentru nerespectarea greutății și/ sau dimensiunilor mărfii transportate. În Germania, Olanda, Belgia, etc. obligativitatea respectării greutății și dimensiunilor mărfii revine tuturor celor menționați mai sus, iar în cazul unui control în trafic, dacă marfa depășește greutatea și/sau dimensiunea declarată în acte, proprietarul mărfii este amendat cu valoarea transportului. România este singurul stat din UE care amendează doar transportatorul.

6. Abordare adecvată și proporțională privind controlarea vehiculelor de transport rutier de marfă

numai pentru situații cu risc real și vizibil, evitându-se blocajele la punctele de trecere a frontierei pentru depășiri nesemnificative ale greutăților și dimensiunilor mărfurilor transportate. În acest moment, prin faptul că România nu este în spațiul Schengen, toate vehiculele care efectuează transporturi internaționale sunt verificate în frontieră și li se aplică amenzi pentru depășiri de 60 de kg peste greutatea maxim admisă

sau pentru 1 cm în înălțime, în timp ce vehiculele care transportă marfă pe teritoriul național sunt verificate arareori, ceea ce duce la o discriminare între transportatori.

UNTRR solicită respectarea Directivei 53/96 care prevede că:

- în cazul în care sunt utilizate sisteme automate de stabilire a încălcărilor prezentei directive și de aplicare de sancțiuni, aceste sisteme automate trebuie să fie certificate la zi;

- realizarea unui număr adecvat de controale privind greutatea vehiculelor sau ansamblului de vehicule în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate anual pe teritoriul său.

UNTRR solicită intervenția urgentă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind reglementarea transportului agabaritic pentru menținerea competitivității la nivel european a sectorului de transport rutier și eliminarea prevederilor legislației naționale care conduc la discriminarea șoferilor și transportatorilor români la ei acasă față de competitorii lor din alte țări europene.", se spune în comunicatul UNTRR din 22 mai 2023.



UNTRR: AUSTRIA RESTRICTIONEAZĂ LIBERA CIRCULAȚIE A CAMIOANELOR ÎN TIROL

UNTRR solicită intervenția Ministrului Transporturilor și Infrastructurii împotriva Austriei privind restricționarea liberei circulații a camioanelor în Tirol la Consiliul UE din 01 iunie 2023.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită intervenția Ministrului Transporturilor și Infrastructurii Sorin Grindeanu împotriva Austriei în cadrul

Consiliului Miniștrilor de Transport UE din 01 iunie 2023 pentru a determina Comisia Europeană să declanșeze procedura de infringement privind restricționarea liberei circulații a camioanelor în

Tirol. Restricțiile de circulație pentru camioane impuse în Tirol afectează activitatea transportatorilor rutieri români care operează transporturi rutiere internaționale în UE. În ultimul deceniu, transportatorii rutieri

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





de mărfuri din România și celelalte State Membre UE s-au confruntat cu provocări serioase la tranzitarea Austriei din cauza numeroaselor restricții de trafic din Tirol și a unei politici active de transfer modal. Austria restricționează libera circulație a camioanelor, aplicând un set de măsuri de descurajare a tranzitului rutier de mărfuri:

- restricția de circulație sectorială potrivit căreia anumite grupuri de mărfuri nu mai pot fi transportate pe cale rutieră prin Tirol;
- restricții cantitative asupra numărului de vehicule grele de marfă permise pe axa Nord-Sud a autostrăzii A12, respectiv tratarea în bloc a vehiculelor grele de marfă la frontieră germano-austriacă („Blockabfertigung”), generând cozi ale camioanelor la frontieră;
- restricții de conducere pe timpul nopții sau limitarea folosirii vehiculelor grele de marfă aparținând anumitor clase Euro.

De-a lungul anilor, Austria a înăsprit aceste măsuri deosebit de împovărătoare pentru operatorii români și europeni de transport rutier de mărfuri. Totodată, în ciuda

eforturilor considerabile de a crește oferta de transport feroviar de marfă și capacitatea de transport combinat, aceste eforturi s-au dovedit insuficiente pentru a atenua provocările create de multiplele restricții de circulație austriece, afectând funcționarea lanțurilor de aprovizionare în cadrul Uniunii Europene.

Comisia Europeană întârzie să acționeze în ciuda numeroasele solicitări ale industriei transporturilor rutiere. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, alături de BGL - Germania, IRU și asociații profesionale de transport rutier din Austria, Franța, Danemarca, Italia, Ungaria, Norvegia, Suedia, Olanda, Republica Cehă și Polonia, au transmis numeroase scrisori Comisiei Europene privind restricțiile de circulație a camioanelor impuse în Tirol, care sunt contrare legislației europene, solicitând în mod repetat deschiderea procedurilor de încălcare a dreptului comunitar (infringement) împotriva Austriei. În ciuda presiunilor, Comisia Europeană nu a luat nicio măsură

împotriva Austriei pentru a opri obstacolele la libera circulație a mărfurilor pe această importantă rută de legătură transalpină. Recent, actualul guvern italian a crescut presiunea asupra CE și solicită în mod activ acțiuni legale împotriva Austriei la următorul Consiliu UE al Miniștrilor de Transport.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Ministrului Transporturilor și Infrastructurii din România să intervină ferm împotriva restricțiilor impuse tranzitului camioanelor în Tirol în cadrul Consiliului UE al Miniștrilor Transporturilor din 01 iunie 2023 și să solicite Comisiei Europene să inițieze de urgență proceduri de încălcare a dreptului comunitar împotriva Austriei.”, se spune în comunicatul UNTRR din 31 mai 2023.

UNTRR - UE ÎNTÂRZIE SOLUȚIONAREA BLOCAJELOR DIN PASUL BRENNER

UNTRR apreciază sprijinul MTI împotriva Austriei privind restricționarea liberei circulații a camioanelor în Tirol, însă UE întârzie soluționarea blocajelor din pasul Brenner.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR apreciază sprijinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii care a răspuns solicitării UNTRR de a interveni împotriva Austriei în cadrul Consiliului Miniștrilor de Transport UE din 1 iunie 2023, susținând respectarea liberei circulații a camioanelor în Tirol la pasul Brenner. În ciuda cozilor de camioane de până la 70 km, guvernele și autoritățile UE întârzie soluționarea blocajelor din Brenner. Comisia Europeană trebuie să acționeze urgent pentru lansarea procedurilor legale împotriva Austriei. La Consiliul UE care a avut loc săptămâna trecută în Luxemburg, Miniștrii de Transport din UE au dezbătut problema liberei circulații a mărfurilor de-a lungul pasului Brenner, la frontiera landului austriac Tirol cu Italia, pe una dintre cele mai tranzitate rute europene.

UNTRR salută susținerea Miniștrilor Transporturilor din România, Bulgaria, Republica Cehă, Lituania și Olanda pentru respectarea principiului liberei circulații de către Austria, precum și eforturile miniștrilor din Germania și Italia de a aduce această problemă în atenția Consiliului Miniștrilor de Transport UE, ridicând problema la nivel

europen, însă constatăm cu îngrijorare că se întârzie în continuare adoptarea unei soluții. În cadrul întâlnirii Consiliului UE, Germania și Italia au subliniat faptul că actuala situație este nesustenabilă și cauzează cozi lungi de camioane la frontieră, blocajele din pasul Brenner cauzând probleme în facilitarea comerțului la nivel european. Din nefericire, Austria nu a demonstrat nicio intenție reală de a rezolva problema blocajelor de camioane din pasul Brenner, care afectează de mai mulți ani industria transporturilor rutiere din UE. Eforturile de a crește oferta de transport feroviar de marfă și capacitatea de transport combinat s-au dovedit insuficiente pentru a rezolva singura problemă volumului de mărfuri care tranzitează pasul Brenner. Ambele moduri de transport sunt necesare. Restricțiile de circulație pentru camioane au generat blocaje masive de trafic, cozile de camioane ajungând la 70 km chiar în preajma vacanței de vară. Această situație este inacceptabilă și paradoxală, având în vedere emisiile nejustificate de CO2 generate de camioanele care staționează în cozi de la frontieră, contrar intențiilor Austriei privind reducerea emisiilor. UNTRR, alături de IRU - Uniunea

Internațională a Transporturilor Rutiere apreciază eforturile Comisarului de Transport Adina Vălean de a aduce la masa discuțiilor Statele Membre UE pentru a îmbunătăți sustenabilitatea pasului Brenner cu menținerea totodată a liberei circulații a mărfurilor. Cu toate acestea, discuțiile nu s-au dovedit suficiente și, la acest moment, Comisia Europeană trebuie să utilizeze toate instrumentele legale pe care le are la dispoziție pentru deblocarea acestei situații, răspunzând numeroaselor solicitări ale industriei transporturilor rutiere din ultimii ani.

Volumul ridicat al tranzitului prin pasul Brenner necesită o soluție europeană urgentă pentru a facilita circulația camioanelor între Austria, Germania și Italia. Ministrul Mobilității din Austria a confirmat că numai anul trecut, 5,2 milioane de camioane au trecut prin pasul Brenner.

Restricționarea liberei circulații a mărfurilor în cadrul UE are un impact negativ semnificativ asupra funcționării pieței interne, precum și asupra eforturilor de reducere a emisiilor și asigurării calității aerului, în cazul Brenner.", se spune în comunicatul UNTRR din 06 iunie 2023.

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



TRUCKS

Sharing the load

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



4 VEHICULE IVECO DAILY ÎN CARAVANA DE SĂNĂTATE A CRUCII ROȘII ROMÂNE

Patru vehicule IVECO DAILY dotate cu echipamente performante, achiziționate de către Crucea Roșie Română cu sprijinul financiar al Crucii Roșii Franceze, vor ajunge în 14 județe din România și vor asigura direct în comunități consultațiile medicale, oferind astfel șansa de a depista la timp afecțiuni care pun în pericol viața.

Cele patru vehicule vor face parte din convoiul format din șase cabine medicale mobile din cadrul Inițiativei Caravana de Sănătate, lansată de Societatea Națională de Cruce Roșie din România, pentru a oferi accesul gratuit la servicii medicale pentru locuitorii din zonele izolate, dar și pentru cei peste 110.000 de cetățeni ucraineni stabiliți în țara noastră.

Prima oprire a Caravanei de Sănătate va fi în data de 12 iunie în județul Galați. Pe toată durata proiectului, care se va derula până în luna august 2024, echipa Crucii

Roșii Române va ajunge în județele Călărași, Constanța, Tulcea, Vaslui, Iași, Botoșani, Suceava, Maramureș, Satu Mare, Sălaj, Brașov, Sibiu și Cluj.

„Accesul egal la servicii medicale este un deziderat pe care Crucea Roșie Română îl promovează activ prin intermediul proiectului Caravana de Sănătate. Ne dorim ca fiecare persoană, indiferent de origine, statut socio-economic sau loc de rezidență, să beneficieze de servicii medicale de calitate. Prin acțiunile noastre, dorim să contribuim la reducerea inegalităților în

domeniul sănătății și la crearea unui viitor sănătos pentru toți”, a declarat Ioan Silviu Lefter, director general, Crucea Roșie Română.

Evenimentul de lansare oficială a proiectului Caravana de Sănătate a avut loc la Romexpo București și s-a bucurat de participarea Excelenței Sale Laurence Auer, Ambasadorul Franței în România, a domnului dr. Tiberius Marius Brădățan, Secretar de stat în cadrul Ministerului Sănătății, a doamnei Camelia Șucu, președintele Crucii Roșii Române, a domnului Ioan Silviu Lefter, directorul general al Crucii Roșii Române, Dl. Hicham M'ghafri, delegat în domeniul sănătății pentru Crucea Roșie Franceză în România, a domnului Youness Rahoui, șeful delegației Comitetului Internațional de Cruce Roșie în România, a doamnei Emilian Goller, șeful delegației în România a Federației Internaționale de Cruce Roșie și Semilună Roșie, a doamnei Claudia Butoarcă, Director de Marketing al IVECO România, precum și a reprezentanților refugiaților ucraineni din Centrul de Promovare a Sănătății din București





și a voluntarilor și partenerilor Crucii Roșii Române.

Cele patru vehicule IVECO DAILY de 3,5 tone, echipate cu cabinete medicale mobile, au fost pregătite și livrate de către IVECO TRUCK SERVICES, dealer-ul de casă al IVECO România. Carosarea a fost efectuată de AFICAR UTILAJE, partener specializat și în realizarea cabinetelor medicale mobile în cadrul altor proiecte asemănătoare. Vehiculele sunt dotate cu roată dublă (jumelată) pentru puntea spate, șasiu robust din profile C, confecționat din oțel, unic în industrie. Construcția șasiului a făcut posibilă o lungime de carosare de 5 metri, care a permis amenajarea unui spațiu util generos pentru cabinetele medicale, în vederea desfășurării în condiții optime a activităților medicale.

Parteneriatul dintre Crucea Roșie Română și IVECO România a început în anul 2020. În 2022, IVECO România a donat organizației trei vehicule din gama DAILY, în valoare de 150 de mii de euro, dotate special pentru a transporta medicamente, echipamente medicale sau alimente. „Ne bucurăm să fim și în acest an alături de Crucea Roșie în cadrul

inițiativei Caravana de Sănătate, în calitate de Membru Susținător al organizației. Înțelegem importanța accesului neîngrădit la servicii medicale, iar cele patru vehicule IVECO DAILY, adaptate special pentru găzduirea cabinetelor mobile, vor înlesni accesul celor din comunitățile izolate sau a populației din mediile defavorizate la servicii medicale”, a susținut Claudia Butoarcă, Director de Marketing, IVECO România.

În paralel cu cabinetele medicale mobile, Crucea Roșie Română a înființat centre de promovare a sănătății în cinci județe - Brașov, București, Constanța, Iași și Satu Mare. Aceste centre oferă servicii medicale primare și asistență psihosocială, adresând nevoile complexe ale comunităților și contribuind la îmbunătățirea stării de sănătate a acestora. În funcție de analiza de nevoi din fiecare comunitate, o echipă multidisciplinară formată din medici specialiști, asistenți medicali și voluntari ai Crucii Roșii Române vor evalua starea de sănătate a beneficiarilor prin analize medicale de bază și vor oferi consultații de medicină generală, pediatrie, ginecologie, optică medicală, stomatologie, precum și alte specializări.

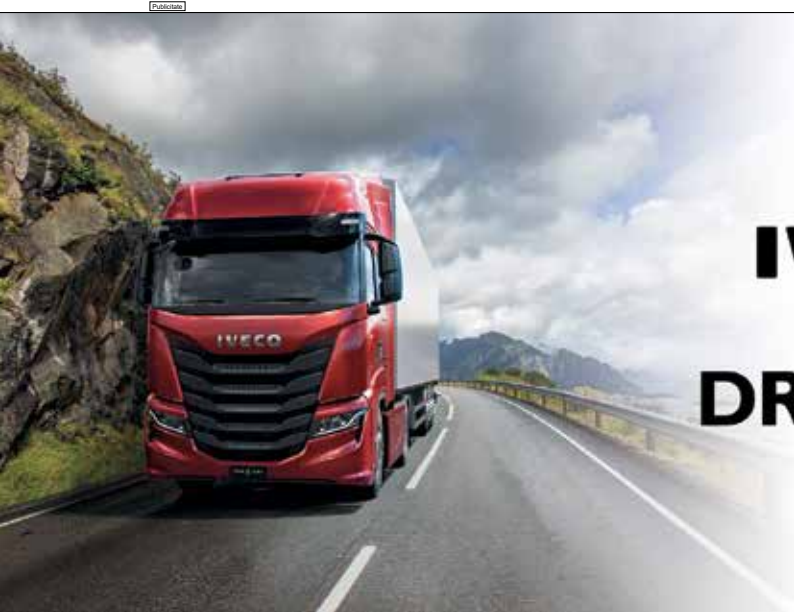
Prima ediție a Caravanei, un proiect cu un impact pozitiv în 21 de comunități ale României

Experiența primei Caravane desfășurate de Crucea Roșie Română în 2022 a evidențiat încă odată limitările accesului oamenilor din zone izolate la screening și informații medicale. Datele colectate în cele 21 de comunități în care a ajuns Caravana au arătat că:

- 75,49% dintre respondenți merg la medicul de familie de cel mult două-trei ori pe an;
- 30% dintre ei nu au făcut nicio investigație de specialitate în ultimul an (ecografii, EKG, radiografii, RMN, analize de sânge).

*Conform chestionarelor completate de 857 de persoane, în perioada februarie-martie 2022.

În cadrul analizelor inițiale pentru prima ediție a Caravanei, principalele probleme de sănătate cu care se confruntă populația din zonele vizitate remarcate au fost: boli de inimă (720 de respondenți), diabet (485), probleme cu greutatea (157), urmate de probleme cu plămânii, stomacul, ficatul sau pancreasul.



IVECO  **-WAY**
DRIVE THE NEW WAY.



CAMION FEST 2023: EDIȚIA A NOUĂSPREZECEA

Cefin Trucks a organizat, la 19 mai 2023, o nouă ediție a evenimentului Camion Fest, întâlnirea tradițională a tuturor celor interesați de oferte speciale pentru achiziție/trade-in a vehiculelor comerciale rulate.

Cefin Trucks, unul dintre cele mai mari parcuri de vehicule comerciale și semiremorci rulate multi-brand din România și unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat o nouă ediție a tradiționalului eveniment Camion Fest.



Evenimentul organizat de Cefin Trucks de două ori pe an a devenit deja locul tradițional de întâlnire al specialiștilor din piața vehiculelor

comerciale rulate. Peste 150 de camioane rulate multibrand, oferte speciale și o atmosferă de festival i-au așteptat pe vizitatori. În cadrul târgului au fost expuse peste 150 de camioane rulate, autotractoare, semiremorci, autobasculante, autobetoniere și utilaje de construcții.





REINVENT FINANȚAR

Un singur partener, oportunități



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

Care este rolul diviziei de vehicule rulate în strategia de dezvoltare a grupului CEFIN?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

Divizia de vehicule rulate CEFIN are un rol foarte important. Ne permite să fim accesibili pentru toți clienții care nu își pot permite să achiziționeze un vehicul nou. Dar, în același timp, ne permite să garantăm celor care cumpără acest vehicul nou că o să aibă o valoare competitivă după 2-3-4 ani, când va veni momentul să îl schimbe. Ne bucurăm foarte mult de această divizie. În acest an, mizăm pe peste 700 de vehicule vândute. Iar aceasta o face o afacere în sine foarte importantă pentru grupul nostru.



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

detasaretransport.ro





Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
De ce organizați de două ori pe an Camion Fest?

Paul Drăniceanu, Director Departament Vehicule Uzate, Cefin Trucks: În activitatea de vânzări de vehicule rulate am învățat să tratăm clienții noștri ca pe niște parteneri. Ne aflăm la cea de-a XIX-a ediție Camion Fest, eveniment dedicat exclusiv clienților noștri. În aceste ediții aflăm nevoile clienților, învățăm cum să ne pregătim mai bine pentru a-i ajuta, ce să le punem la dispoziție astfel încât ei să câștige și, implicit să avem și noi un câștig.





Cel mai mare service de camioane din România

Activitatea Diviziei Camioane Rulate Cefin Trucks integrează servicii de achiziții, trade-in și vânzarea de camioane și semiremorci rulate aparținând tuturor mărcilor. AIC Trucks deține și o divizie de consultanță în servicii financiare, AIC Financial Services, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania Cefin Trucks este un partener stabil, care vine în întâmpinarea tuturor cerințelor acestora și ale pieței prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele de activitate.

Nu în ultimul rând, AIC Trucks include și cel mai mare service de camioane din România și unul dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, parte din rețeaua



proprie de service-uri, AIC Service Network. Acesta oferă servicii complexe de reparații mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci.

Despre Cefin Trucks

Compania activează de aproape 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor

de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor în România al Ford Trucks și din mai 2017 a început activitatea din acest nou rol.

MEC DIESEL
SPACE PASS SPECIES

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



CE CONȚINE PNRR PENTRU TRANSPORTURI: CUM SE VA PLĂȚI ROVINIETA ȘI CÂTE STAȚII DE ÎNCĂRCARE ELECTRICĂ VOM AVEA

Planul Național pentru Redresare și Reziliență (PNRR) a fost văzut ca o sperietoare din cauza măsurilor pe care România trebuie să le implementeze în domeniul transporturilor.

TIR Magazin a citit documentul și vă oferă analiza transporturilor rutiere „la zi” și obiectivele pe care România și le-a asumat în fața Europei adoptând acest proiect.

Cel mai important capitol pentru transportatori se referă la „Transportul sustenabil”.

Obiectivul acestei componente este de a spori sustenabilitatea sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri „environmental friendly” pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Avem cea mai proastă infrastructură

Sectorul transporturilor nu este doar un pilon de sprijin pentru alte sectoare, ci are o contribuție majoră la reziliența unei economii, oferind o bază solidă pentru o

redresare accelerată în cazul unor crize prelungite cu impact negativ semnificativ asupra societății în ansamblul ei.

Conform celui mai recent raport privind stadiul infrastructurii de transport la nivelul Uniunii Europene (European Transport and Infrastructure Score Board 2019), România se situează sub media europeană în toate aspectele legate de investiții și infrastructură. În ceea ce privește calitatea drumurilor, România ocupă ultimul loc (cu un scor de 2,96). Investițiile programate în infrastructura de transport și propuse pentru finanțare prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) au fost prioritizate în baza unui set de criterii care au în vedere asigurarea accesibilității și conectivității, elemente cheie pentru dezvoltarea economică și socială.

30.000 de puncte de încărcare

Componenta se adresează și inițiativei emblematică europene Reîncărcarea și alimentarea din Strategia anuală pentru 2021 privind creșterea durabilă, prin care se promovează utilizarea transporturilor durabile, curate, prin contribuția la dezvoltarea rețelei stațiilor de reîncărcare electrice.

Prin reformele și investițiile propuse în cadrul componentei se va asigura completarea rețelei de stații electrice de

reîncărcare cu 52 de stații de încărcare electrică care vor avea 264 de puncte de încărcare până în anul 2026 pe cele 4 autostrăzi propuse prin PNRR. Rețeaua completă de stații electrice va cuprinde minim 30.000 de puncte de reîncărcare, defalcate pe mediul urban și rural, ce vor fi în zone stabilite conform planurilor generale urbane și de mobilitate urbană și se vor raporta la zonele rezidențiale, comerciale și în nodurile de transport, contribuind astfel la obiectivele stabilite prin Pactul Verde European.

Context

a) Principalele provocări
Această componentă a Planului de redresare și reziliență abordează mai multe provocări legate de transportul sustenabil pentru a promova o mobilitate inteligentă, sigură și incluzivă în România, în coroborare cu componenta 10 „Fondul local”, care include măsuri complementare pentru mobilitatea urbană durabilă.

Analiza realizată la nivel național indică următoarele tipuri de provocări cu care se confruntă sectorul transporturilor, ce necesită o abordare prioritara și intervenții integrate:

- Infrastructură de transport subdimensionată, poluantă și slab întreținută, care generează zone cu trafic supradimensionat, ambuteiaje și



reduceri semnificative ale vitezei optime de deplasare;

- Noduri urbane cu conectivitate redusă la rețelele de transport, în special la cele transeuropene, lipsa intermodalității, toate ducând la congestionare și mobilitate scăzută, atât pentru populație, cât și pentru bunuri și la o lipsă de atractivitate pentru investitorii străini, precum și la bariere în calea noilor oportunități de afaceri;
- O infrastructură de transport în care drumurile, în principal sub forma unei singure benzi pe sensul de mers, contribuie la creșterea poluării mediului, a impactului asupra schimbărilor climatice și a numărului alarmant de incidente de trafic;
- Cotă redusă de piață a transportului feroviar de călători și de marfă din cauza vitezelor mici datorate calității deficitare a infrastructurii, restricțiilor și lipsei

electrificărilor;

- Lipsa unor sisteme adecvate de management al traficului, lipsa digitalizării și obținerii în timp real a informațiilor privind traficul care generează un impact negativ asupra timpilor de trafic, internalizării costurilor și a eficienței circulației;
- Nivel scăzut al serviciilor oferite pasagerilor cauzat de utilizarea ineficientă a materialului rulant, precum și de calitatea precară a acestuia.

3. Descrierea reformelor și a investițiilor

3.1. Reforme

R1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră (Alocare – 10 mil. euro)

Reforma vizează sprijinirea tranziției către o mobilitate durabilă și inteligentă prin dezvoltarea și îmbunătățirea cadrului strategic, legal și operațional al sistemului de transport din România. Reforma propusă este legată de măsurile de mobilitate urbană durabilă incluse în componenta 10 - „Fondul local”, astfel încât să se asigure complementaritatea și sinergiile cu măsurile luate la nivel local.

Provocări abordate și obiective

În prezent, sectorul transporturilor beneficiază de o viziune strategică definită prin Master Planul General de Transport și prin reglementări specifice fiecărui mod de transport, în acord cu cele definite la nivel european. Cu toate acestea, măsurile necesare pentru a asigura tranziția către un

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





transport sustenabil sunt disparate și lipsește armonizarea cadrului strategic și legislativ sectorial care să conducă spre atingerea acestei viziuni pe termen mediu și lung. Totodată, pregătirea cadrului legal, instituțional și operațional pentru implementarea măsurilor prevăzute în Strategia pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă agreeată la nivelul Uniunii Europene necesită eforturi susținute și asigurarea de sinergie între principalii actori naționali afectați sau cu responsabilități în domeniu.

Sectorul transporturilor reprezintă un element important în dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor acesteia, influențând în mod direct competitivitatea și coeziunea socială a regiunilor și orașelor și contribuind astfel în mod semnificativ la realizarea pieței unice europene. Documentele strategice europene și naționale subliniază rolul și impactul sectorului transporturilor în următoarele domenii:

- Economic, social și de coeziune teritorială, având un rol esențial și în domeniul ocupării forței de muncă;
- Influență considerabilă asupra mediului, schimbărilor climatice și asupra calității sănătății și a vieții oamenilor;
- Impact în ceea ce privește siguranța pe toate modurile de transport.

Astfel, sunt necesare intervenții care să asigure armonizarea politicilor și reglementărilor sectoriale astfel încât să asigure bazele necesare pentru interconectarea sustenabilă a tuturor modurilor de transport al persoanelor și al mărfurilor. Scopul intervențiilor are în vedere realizarea de lanțuri de transport sigure, sustenabile, coerente din punct

de vedere logistic și, prin urmare, eficiente, inclusiv soluții multimodale și de conectare a transportului local cu cel pe distanțe mari. Aceste intervenții sunt corelate cu planurile de dezvoltare locală și de mobilitate urbană, astfel încât să asigure o viziune unitară asupra dezvoltării transportului sustenabil.

Obiectivul acestei reforme vizează:

1) Dezvoltarea și armonizarea cadrului strategic, legal și procedural necesar pentru sprijinirea tranziției către un transport sustenabil.

Reforma propusă se corelează cu intervențiile definite pentru mobilitatea urbană, astfel încât să se asigure o implementare durabilă și include elemente care se intersectează cu măsurile adoptate la nivel local. În mod integrat acțiunile vizate sunt:

- Modificarea politicilor de tarifare a drumurilor de la o abordare de tip vignete la o abordare bazată pe distanță;
- Implementarea principiilor de taxare ecologică;
- Descurajarea înmatriculării mașinilor mai vechi de 15 ani;
- Creșterea valorii schemelor de casare pentru vehiculele poluante;
- Stimulente fiscale prelungite pentru vehiculele cu emisii zero;
- Suport pentru extinderea infrastructurii de încărcare a mașinilor electrice;
- Utilizarea criteriilor de achiziții publice ecologice ale UE pentru toate aspectele transportului.

Având în vedere complexitatea reformei propuse, măsurile de reformă prezentate au fost concepute astfel încât să contribuie în mod integrat la

atingerea obiectivelor definite pentru asigurarea implementării unui transport sustenabil, multimodal, într-un orizont de timp mediu și lung. Aceste măsuri sunt:

1. Decarbonizarea transportului rutier în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”

Aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare/impozitare conform principiului „poluatorul plătește” și a principiului taxării/impozitării ecologice va include:

- taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu (de tipul camioanelor și alte tipuri de autoutilitare) și
- stabilirea unor programe de stimulare a reînnoirii parcului auto (în special autovehicule mici/autocare/autobuze) prin intermediul unor scheme de casare, corelate cu măsuri de taxare/impozitare la nivel local pentru deținerea în proprietate a celor mai poluante vehicule de pasageri.

În ce constă măsura

Această măsură urmărește elaborarea unei propuneri de politică publică și aprobarea legislației aferente pentru implementarea unui nou sistem de taxare pe baza distanței, pentru

Introducerea unei taxe de tip RUC pe baza camionului greu va avea ca rezultat o schimbare a veniturilor C.N.A.I.R. S.A. Această notă subliniază fluxurile de capital estimate (conturi și venituri) pe care le va înregistra C.N.A.I.R. S.A. după 2020 în cazul introducerii RUC.

Controlul anual estimat a fi implicat de către C.N.A.I.R. S.A. au fost extrase din raportul privind recuperarea costurilor, elaborat pentru Banca Mondială în anul 2013. S-a presupus că în momentul introducerii RUC, sistemul existent de revizuire se va opri, deci C.N.A.I.R. S.A. nu va mai încasa venituri din revizuire.

Pentru comparație, ratele din alte țări europene, la momentul ianuarie 2014 erau următoarele:

Țară	Rata/ton
Austria	0,16 - 0,44
Polonia	0,29 - 0,40
Germania	0,14 - 0,29

Sursa: http://transport.ec.europa.eu/sites/default/files/transport_en.pdf; <http://www.gallus.com.pl/123/transport.html>

Ratele RUC din aceste țări variază în funcție de dimensiunea și greutatea vehiculelor și de categoria de emisii ale acestora, pentru a încuraja traficul vehiculelor cu un grad mai mic de emisii. Dacă în România s-ar introduce un sistem de taxare a camionului greu, ar trebui operat un tarif similar. Cota care revine C.N.A.I.R. S.A. din valoarea RUC a fost calculată pornind de la numărul de camion-kilometri pe rețeaua

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu.

În ce privește reînnoirea parcului auto se vor aplica:

- stimulente pentru vehicule curate/ cu emisii scăzute de carbon și stimularea utilizării altor moduri de transport;
- un sistem de descurajare a utilizării celor mai poluante vehicule, inclusiv prin măsuri fiscale/ financiare prin intermediul nivelurilor/ taxelor de proprietate pentru vehiculele private de pasageri.

Cum se va aplica taxarea transportului rutier de marfă

În prezent, România are un sistem de tip vignette pentru tranzitul rutier. Aplicarea acestui sistem de taxare și impactul său actual este corelată cu evoluția parcului auto al României prezentată. Parcul auto din România, analizat pe tip de motorizare, arată un trend general de creștere a ponderii autovehiculelor pe bază de motorină, de la 30% din total în anul 2007, la aproape 50% în anul 2019. O pondere mare a autovehiculelor pe bază de motorină este identificată și în cazul autocamioanelor (72% în 2007, la 88% în 2019) și a autotractorului (99.87%).

În România, contribuția transportului rutier la totalul emisiilor de poluanți atmosferici calculați pentru anul 2015, conform Raportului Informativ la Inventarul Național de Emisii de Poluanți Atmosferici (IIR) raportat în anul 2017, care include totalul emisiilor de poluanți atmosferici pentru perioada 2005 - 2015, este de 40% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NOx (din care: 12% provenite de la autoturisme, 23% provenite de la vehicule grele și autobuze și 5% provenite de la vehicule

ușoare), 12% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul CO (provenite de la autoturisme) și 5% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NMVOC (din care: 3% provenite de la autoturisme și 2% provenite din evaporarea benzinei). Având în vedere trendul ascendent al valorilor de trafic în perioada analizată, precum și limitările generate de infrastructura de transport actuală (în termeni de număr total de kilometri existenți, standardele la care funcționează și conexiunile pe care le facilitează cu principalele coridoare europene dar și între regiuni), Guvernul României are în vedere pregătirea și implementarea unui set de reforme și investiții prin care să se genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra calității vieții și sănătății. În același timp se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile agreeate la nivel european. În cadrul acestei măsuri, MTI va realiza o analiză pentru a defini mai specific nivelul de taxare, în special pentru traficul greu, cu posibilitatea acordării unor stimulente pentru vehicule electrice/hibride, inclusiv pentru vehicule ușoare, calendarul introducerii graduale a acestor taxe, definirea exactă a categoriilor de vehicule care vor fi incluse în sistemul de taxare, a nivelului de poluare a vehiculelor de pasageri, categoriile de drumuri și nivelul de acoperire al rețelei integrate de drumuri naționale din România, după caz. În urma analizei se vor identifica tipurile de vehicule taxate, stabilirea plafonului tarifar (ex. 0,15 Euro/km), rețeaua rutieră pe care va fi aplicat noul sistem de taxare, în corelare și cu obiectivele stabilite la nivel european: din directive,

regulamente, strategii, Pactul Verde European.

Analiză preliminară privind Taxarea vehiculelor grele de transport marfă (RUC)

La nivelul anului 2016 a fost realizată o analiză preliminară privind veniturile potențiale aferente unui astfel de sistem de taxare, analiză inclusă în cadrul MPGT.

Aspecte cheie de analizat:

- a) Care va fi justificarea pentru impunerea taxei? De exemplu, va contribui aceasta la costurile de mentenanță și de mediu și va înlocui alte taxe precum acciza la combustibil și rovinietele?
- b) Căror drumuri se vor aplica aceste taxe? Dacă taxa este aplicată doar în cazul autostrăzilor și drumurilor naționale, va exista un transfer de camioane grele (HGV) către drumurile județene, care sunt mai puțin potrivite pentru acest tip de trafic?
- c) Ce proporție a veniturilor se va aloca pentru cheltuielile aferente sistemului de transport?

Intervenția, așa cum a fost testată de AECOM, are următoarele caracteristici:

- A fost utilizată o rată RUC de 0,66 lei (0,15 Euro) pe camion-km. Rata a fost calculată astfel încât să ramburseze deficitul mediu anual al C.N.A.I.R. S.A. înregistrat în perioada 2014 – 2020 și a impactului camioanelor grele asupra mediului în 2020.
- De asemenea, include o marjă de 20% pentru acoperirea costurilor administrative și operaționale. S-a estimat că cei 20% alocați costurilor de administrare nu vor fi disponibili C.N.A.I.R. S.A. pentru alte activități decât administrarea RUC. Astfel



justificarea taxării este, în esență, o justificare de mediu iar taxa poate fi descrisă ca o ecotaxă.

Pentru a evita redirecționarea traficului camioanelor grele către drumurile județele, taxa a fost aplicată tuturor tipurilor de drumuri. Aceasta implică faptul că tehnologia care trebuie folosită va trebui să fie bazată pe un sistem GIS (Sistem Informatic Geografic).

În analiza care urmează s-au luat în discuție două scenarii, unul în care toate veniturile din această taxă, minus costurile de întreținere și reabilitare, sunt reținute de MTI/C.N.A.I.R. S.A. și celălalt, în care acciza la combustibil se varsă în veniturile generale din taxe ale guvernului, prin intermediul Ministerului Finanțelor.

Introducerea unei taxe de tip RUC pentru camioanele grele va avea ca rezultat o schimbare a veniturilor C.N.A.I.R. S.A.. Această notă subliniază fluxurile de capital estimate (costuri și venituri) pe care le va înregistra C.N.A.I.R. S.A. după 2020 în cazul introducerii RUC.

Costurile anuale estimate a fi implicate de către C.N.A.I.R. S.A. au fost extrase din raportul privind recuperarea costurilor, elaborat pentru Banca Mondială în anul 2013. S-a asumat că în momentul introducerii RUC, sistemul existent de roviniete se va opri, deci

C.N.A.I.R. S.A. nu va mai încasa venituri din roviniete. Pentru comparație, ratele din alte țări europene, la momentul iunie 2014 erau următoarele:

Ratele RUC din aceste țări variază în funcție de dimensiunea și greutatea vehiculelor și de categoria de emisii ale acestora, pentru a încuraja traficul vehiculelor cu un grad mai mic de emisii. Dacă în România s-ar introduce un sistem de taxare a camioanelor grele, ar trebui operat un tarif similar. Cota care revine C.N.A.I.R. S.A. din valoarea RUC a fost calculată pornind de la numărul de camion-kilometri pe rețeaua C.N.A.I.R. S.A.. Se presupune că RUC generată pe rețeaua care nu aparține C.N.A.I.R. S.A. va fi alocată în altă parte. Calcularea veniturilor din RUC și a veniturilor din acciza la combustibil iau în considerare faptul că odată ce RUC este implementată, numărul de camion-kilometri se va reduce față de cazul în care nu există această taxă („fără RUC”).

Noul sistem de taxare pentru vehicule gestionat în principal de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va include:

- nivelul specific al taxelor și criteriile clare de taxare a vehiculelor grele, în conformitate cu principiul "poluatorul

plătește”;

- stimulente pentru vehicule curate/cu emisii reduse și pentru moduri curate de transport;
- un sistem de descurajare a utilizării celor mai poluante vehicule, inclusiv prin măsuri fiscale/financiare, prin intermediul nivelurilor taxelor pe proprietate pentru vehiculele private de pasageri;
- utilizarea veniturilor pentru sprijinirea întreținerii drumurilor și a noilor investiții în transportul durabil;
- transferul a 10% din traficul rutier (pasageri și mărfuri) către transportul feroviar până în 2026, comparativ cu 2020;
- calendarul pentru operaționalizarea deplină a sistemului de taxare până în Q2 2026.

Intrarea în vigoare a legii aprobate în Parlamentul României va avea loc până în Q2 2023, iar calendarul operaționalizării complete a sistemului de tarifare până în Q2 2026.

2. Infrastructură pentru combustibili alternativi

Obiectivul acestei reforme este dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cazul vehiculelor rutiere, respectiv vor fi instalate puncte suplimentare de reîncărcare pentru vehiculele electrice,



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire SCU și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**
Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 • Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052



The Trailer Company.



astfel încât, până la 30 iunie 2026, vor fi instalate 30.000 de puncte de reîncărcare.

Având în vedere documentele programatice la nivel european și național privind promovarea transportului sustenabil, România va întreprinde un program accelerat de susținere a autovehiculelor electrice, atât la nivel de politică fiscală și financiară cât și la nivel de infrastructură. În ce privește stațiile de încărcare electrice prevăzute în Strategia privind stațiile de reîncărcare pentru combustibili alternativi a CNAIR, se menționează că din punct de vedere tehnic, fiecare stație cuprinde un număr între două și șase puncte de reîncărcare în funcție de localizarea acesteia, putând deservi numărul de mașini aferent zonelor/drumurilor deservite. În cadrul componentei, „punctul de reîncărcare” înseamnă o interfață fixă sau mobilă care permite transferul de energie electrică către un vehicul electric, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice. În timp ce un punct de reîncărcare poate avea unul sau mai mulți conectori pentru a găzdui diferite tipuri de conectori și este capabil să reîncarce un singur vehicul electric la un moment dat.

Ținta națională pentru punctele de încărcare electrică este formată din:

- 1.836 puncte de reîncărcare electrică deja existente;
- 2.896 de puncte de reîncărcare electrică (din care 264 de puncte de reîncărcare electrică sunt propuse prin proiectele de dezvoltare a rețelei de autostrăzi din PNRR) vor fi realizate pe rețeaua de drumuri naționale/autostrăzi;

c. 13.283 puncte de reîncărcare în componenta Fondul local din PNRR (mediul urban și rural), din care 13.200 de puncte de reîncărcare cu putere înaltă, distribuite astfel:

- 4.000 în municipiile reședință de județ;
- 1.876 în alte municipii;
- 1.600 în orașe;
- 5.724 în comune.

d. 2.000 de puncte de reîncărcare în componenta Valul Renovării din PNRR (mediul urban), din care 1.000 de puncte de reîncărcare cu putere înaltă și 1.000 cu putere normală;

e. cel puțin 10.000 de alte puncte de reîncărcare cu putere înaltă și cu putere normală finanțate din surse naționale, alte finanțări ale UE (inclusiv Politica de coeziune) și/sau din surse private (inclusiv prin concesiuni).

În conformitate cu clasificarea punctelor de reîncărcare din articolul 2 al Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, prevăzută și în Recomandările Forumului privind Transportul Sustenabil precum și cu specificațiile din Anexa II a aceleiași Directive, punctele de reîncărcare prevăzute de Strategia CNAIR reprezintă puncte de reîncărcare cu putere înaltă, iar de regulă fiecare punct de reîncărcare va avea prevăzute câte cel puțin 3 prize (cabluri de încărcare) cu caracteristici tehnice diferite, pentru fiecare loc de parcare destinat reîncărcării vehiculelor electrice. În ceea ce privește punctele de reîncărcare finanțate prin PNRR (15.283 de puncte de reîncărcare), 14.200 de puncte reprezintă puncte de reîncărcare cu putere înaltă (permit un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mare de 22 kW), iar 1.083 de puncte reprezintă puncte de reîncărcare cu putere normală (permit

un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW).

CONCLUZIE

Întreaga investiție aferentă sistemului de taxare și control privind traficul autovehiculelor grele are scopul general de reducere a emisiilor de GHG, fiind vizată implementarea atât la nivel de politică fiscală și legislativă, cât și la nivel de dezvoltare a infrastructurii necesare. Astfel infrastructura menționată are rol de implementare a unui nou sistem electronic de taxare a vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”, care să genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra îmbunătățirii calității vieții și sănătății. Totodată, se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile agreeate la nivel european.

În corelare cu această investiție, se vor asigura măsuri ca celelalte moduri de transport, în special cel feroviar, să devină mai competitiv și atractiv, în special în ceea ce privește transportul de marfă.

Printre beneficiile așteptate ale implementării acestei investiții se numără:

- Creșterea cu 10% a transferului de trafic (pasageri și marfă) de la transportul rutier către transportul feroviar, poluare redusă și siguranță crescută pentru transportul rutier;
- Creșterea cu 100% a cotei vehiculelor electrice/hibride din totalul parcului auto până în 2026 (raportat la valorile din 2020);
- Casarea a 250.000 de mașini din parcul auto până în anul 2026 (raportat la valorile din 2020) etc.

„AGM ESTE PRIMA ALEGERE PENTRU AERUL CONDIȚIONAT DE STAȚIONARE.”



Fabio Bilibio, Proprietar
și manager de flotă
Autotransporti Bilibio, Treviso

Sistemul de climatizare pentru staționare este cel mai mare consumator de energie al camionului pe durata parcării. Cu noua baterie VARTA® ProMotive AGM te poți odihni fără griji, știind că bateria are resurse de energie mai mult decât suficiente pentru a porni motorul după repaus.



ECHIPARE
ORIGINALĂ



FABRICAT ÎN
GERMANIA

Total pornește cu  **VARTA**



V S

VERSUS

VIDEO. VERSUS S03E01: AUTORITĂȚILE ȘI CRIZA DE ȘOFERI PROFESIONIȘTI

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești. VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

Cele șapte întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

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

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

George Niță, director general Holleman: Dacă nu mai sunt

suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe

baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.



Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă.

Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine



pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putea rezolva problema cu șoferi extracomunitari.

Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea. La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.



TESTATĂ ȘI DE ÎNCREDERE ÎN TOATĂ EUROPA



VARTA® PROMOTIVE AGM MENȚINE ÎN FUNCȚIUNE SISTEMUL DE AER CONDIȚIONAT ÎN STAȚIONARE.



Indiferent de marfa transportată, verile lungi și toride sunt cele care solicită cel mai mult bateria unui camion.

Clarios, liderul pieței globale de soluții avansate de stocare a energiei, a creat VARTA ProMotive AGM special ca să funcționeze în astfel de condiții extreme. Tehnologia specială a acestei baterii de camion o face să fie mai fiabilă și mai rezistentă decât bateriile convenționale, astfel încât să funcționeze la parametri optimi de performanță chiar și în verile fierbinți.

Menține răcoarea atunci când totul se încinge

Autotrasporti Bilibio este o companie de transport prezentă de mulți ani în transportul internațional.

De multe ori, șoferii sunt nevoiți să aștepte ore în șir la platformele de descărcare a mărfii. În zilele toride de vară, sistemul de climatizare pentru staționare funcționează la putere maximă în tot acest timp, fără ca bateria să poată fi reîncărcată. Dacă sunt echipate cu baterii standard, de multe ori camioanele nu mai pornesc după pauză, ceea ce atrage după sine timp de staționare inutil și, implicit, costuri în plus.

Fabio Bilibio, proprietar și manager de flotă
Autotrasporti Bilibio, 60 de camioane, Italia, Treviso



Fie că a fost integrat de la început sau instalat ulterior, sistemul de aer condiționat pentru parcare este unul dintre cei mai mari consumatori de energie când motorul este oprit. Dacă bateria nu a fost încărcată complet, șoferul se poate confrunta cu probleme mari dimineața, deoarece nivelul de încărcare al bateriei trebuie să fie de minimum 20% pentru ca motorul să pornească. În nopțile de vară, dacă sistemul de climatizare merge continuu până dimineața, bateria se poate descărca până la nivelul critic de 80% din capacitatea disponibilă.



Utilizarea funcției de răcire în timpul staționării peste noapte poate descărca bateria până la 80%. În dimineața următoare, bateria obișnuită prezintă deseori probleme cu alimentarea energiei necesare pentru a porni motorul.

Camionul, o a doua casă

Dar cooler-urile pentru staționare, mari consumatoare de energie, nu sunt singura grijă a lui Bilibio: "Pentru a putea angaja șoferi, trebuie să le oferi cele mai bune camioane noi, deoarece camionul este a doua lor casă." Prin urmare, el și-a echipat flota de camioane cu numeroase funcții de confort și divertisment, care fac viața mai plăcută pe drum: televizoare, frigidere, Wi-Fi – și, desigur, aer condiționat și încălzire în cabină pentru staționare. "Camioanele noastre de ultimă generație au multe funcții de confort, cu consum mare de energie. Ca urmare, bateriile trebuie reîncărcate mai des pentru a evita riscul de defecțiuni. Aceasta este o mare problemă pentru noi", spune managerul flotei.



Numărul mare de echipamente electronice din camioanele moderne fac viața șoferului mai ușoară și mai confortabilă, dar solicită foarte mult bateria.

VARTA ProMotive AGM oferă o capacitate de pornire imbatabilă în orice condiții

Numărul tot mai mare de funcții de confort și siguranță instalate pe camioane epuizează bateria. Bateria se descarcă profund în timpul pauzelor sau peste noapte, iar dimineața trebuie să asigure pornirea camionului. Condițiile de climă sunt la fel de importante: temperatura exterioară de +20°C este optimă pentru bateria de camion.

Dar vara, temperatura urcă frecvent la peste +30°C. Temperaturile ridicate determină descărcarea suplimentară și îmbătrânirea mai rapidă a bateriei.

Pentru a rezolva problema consumatorilor mari de energie și influența mediului, VARTA a colaborat îndeaproape cu cei mai importanți producători de camioane pentru a crea bateria ProMotive AGM. Bateria convențională își atinge rapid limitele și se deteriorează, din cauza descompunerii materialului activ, esențial pentru capacitatea sa. În schimb, tehnologia AGM poate rezista la mai multe cicluri de încărcare și mai profunde comparativ cu o baterie convențională, grație design-ului unic al celulelor, construcției brevetate a grilei PowerFrame® și amestecului special pentru materialul activ. De aici rezultă și capacitatea excelentă de pornire, chiar și la temperaturi ridicate.

Fabio Bilibio confirmă: "În astfel de situații, este extrem de util să ai o baterie pe care să te poți baza pentru pornire, dar care să asigure și energia necesară pentru toate funcțiile importante care au nevoie de electricitate.

De când am instalat baterii AGM pe camioanele noastre, problemele de pornire și nevoia de reîncărcare frecventă sunt de domeniul trecutului."

Ce este VARTA ProMotive AGM?

AGM este prescurtarea de la Absorbent Glass Mat, adică fibră de sticlă absorbantă. Fibră de sticlă absoarbe electrolitul, împiedicând scăderea capacității cauzată de stratificarea electrolitului. De asemenea, crește stabilitatea ciclurilor de încărcare-descărcare ale bateriei, care este astfel mai rezistentă la căldură și la temperaturi negative extreme decât orice altă tehnologie de baterie de pe piață. Pentru că acidul este fixat în separatoarele plăcilor, sistemul de gestionare a energiei împreună cu senzorul bateriei, instalat în camion, pot stabili cu precizie starea de funcționare și de încărcare a bateriei, pe toată durata de viață a bateriei și pot gestiona energia cu exactitate. Bateriile convenționale de pe camioanele moderne au o durată de viață de aproximativ 6 luni. Trebuie încărcate la fiecare 3 săptămâni și se descarcă în maximum 4 ore. Bateria VARTA ProMotive AGM este mult mai puternică. Funcționează până la 12 ore și nu are nevoie de reîncărcare. Datorită tehnologiei sale avansate, bateria AGM are o durată de viață de 2 ani și chiar mai mult.

FĂRĂ AGM	CU AGM
 Poate funcționa până la 4 ore	 Poate funcționa până la 12 ore
 Trebuie încărcată la fiecare 3 săptămâni	 Nu necesită reîncărcare
 Durată de viață de aproximativ 6 luni	 Durată de viață de 2 ani și chiar mai mult

Cu tehnologia VARTA AGM, flota de camioane a lui Fabio Bilibio funcționează fiabil și economic pe toată durata de viață a bateriei.

VARTA Fleet Program: legătura directă cu producătorul

Complexitatea tot mai mare a camioanelor moderne reprezintă o provocare majoră pentru companiile de transport. Pentru a ne asigura că flotele fac față cu brio acestor schimbări, la VARTA am creat nu doar un produs fiabil, pregătit pentru viitor, sub forma bateriei AGM, ci și serviciul de asistență pentru flote, VARTA Fleet Program. Principala caracteristică a acestui program este că le oferă managerilor de flote legătura directă cu producătorul și consultanță tehnică.

După înregistrarea gratuită pe site-ul www.varta-automotive.ro, membrii primesc sfaturi personalizate pentru flota lor, recomandări privind strategia de achiziție, informații despre cele mai noi tehnologii și tendințe, răspunsuri la întrebări legate de managementul bateriilor, posibilități de analiză și optimizare a performanței bateriei și multe altele.

Clarios România

Str. Ghe. Titeica 121C, et 6, sect 2
020295 Bucuresti, Romania

www.varta-automotive.ro



CE SISTEME DEVIN OBLIGATORII PE MAȘINI PENTRU CREȘTEREA SIGURANȚEI PE DRUMURILE PUBLICE

România are o serie de obligații care îi revin prin PNRR pentru îmbunătățirea siguranței rutiere. Unele obiective țin de infrastructură, altele de dotarea mașinilor.

CONTEXT

România are cea mai mare rată de accidente rutiere în rândul statelor membre. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată. România înregistrează un număr de 96 de decese/1 milion de locuitori, față de media Uniunii Europene, care este de 52 de decese/1 milion de locuitori, în 2018. Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3% față de anul precedent, de la 1.951 de decese la 1.867, România ocupă în continuare primul loc din UE, în ceea ce privește numărul de accidente grave. Siguranța rutieră reprezintă, de asemenea, un aspect orizontal abordat în MPGT. În acest sens, a fost analizată starea tehnică a rețelei naționale de drumuri, precum și tendințele viitoare privind fluxurile de trafic, fiind elaborate o serie de măsuri punctuale pentru a reduce la jumătate rata accidentelor până în anul 2020 față de anul 2016 când a fost aprobat MPGT, obiectiv

asumat la nivel național.

Cu toate acestea, măsurile puse în aplicare nu au avut impactul scontat și necesită eforturi susținute și integrate, realizate în mod continuu.

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directe ale Uniunii Europene, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Strategia se adresează în mod integrat și multidisciplinar tuturor actorilor implicați în asigurarea siguranței rutiere și va conține obiective specifice pentru:

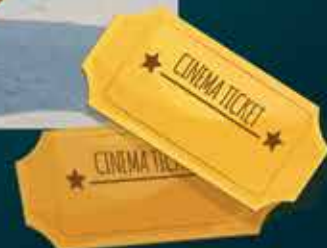
- consolidarea aplicării legii (enforcement), sancțiuni mai mari pentru încălcarea legii;
- reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau pe anumite drumuri, în funcție de datele privind accidentele/ analiza riscurilor și de cele mai bune practici la nivelul UE, introducerea elementelor obligatorii de siguranță, revizuirea normelor de circulație, inclusiv asigurarea priorității pentru utilizatorii vulnerabili;
- reducerea punctelor negre atât în mediul urban, cât și în cel interurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% până în 2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre;
- eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor vechi/deficitare, inspecții și verificări sporite în materie de siguranță;
- educație și formare continuă, formală și informală;
- campanii de informare;

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





- integrarea cu Planul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pe perioada 2020-2030;
- integrarea cu strategia ITS și reformarea și eficientizarea sistemului național de intervenții de urgență precum și eficientizarea achitării amenzilor;
- pregătirea infrastructurii și a legislației pentru vehiculele.

Vor deveni obligatorii mai multe elemente de siguranță:

- Sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei;
- Facilitarea instalării sistemului antidemaraj;
- Sisteme de avertizare la somnolență și lipsă de atenție a conducătorului auto;
- Semnale de frânare de urgență;
- Sisteme de avertizare la mersul înapoi;
- Monitorizarea precisă a presiunii în pneuri;
- Dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele (cutia neagră).

Pe rețeaua existentă din aprox. 18.000 km de drumuri s-au identificat în perioada 2015-2019, un număr de 267 locații hotspot-uri de către Poliția Română, în care au fost înregistrate pe o lungime de aproximativ 805 km, un număr de 5.784 accidente rutiere grave soldate cu un număr de 504 persoane decedate și 9.424 răniți.

Sistemele de Transport Inteligente (ITS)

Obiectivul acestei reforme este dezvoltarea sistemului inteligent de transport pentru a spori eficiența și siguranța transportului, cu ajutorul digitalizării informațiilor legate de transporturi.

Măsura propusă urmărește:

- Aprobarea Strategiei și planului de acțiuni privind sistemele inteligente de transport (ITS);
- Aprobarea legislației privind sistemele inteligente de transport (ITS) și a instrucțiunilor pentru implementarea standardelor ITS în lucrările de construcții de infrastructură;
- Stabilirea funcțiilor centrelor regionale de trafic și ale Centrului Național de Management al Traficului și integrarea acestora la nivel regional și național.

Detaliere:

Pentru operaționalizarea într-o manieră coordonată a sistemelor inteligente de management al traficului, corelat cu prioritățile de investiții și resursele disponibile, este necesară elaborarea și aprobarea de către Guvernul României a unui document programatic/strategic pentru sistemele inteligente de transport (ITS), având în vedere aplicarea Directivei 40/2010 și a regulamentelor subsecvente transpusă prin OG nr. 7 din 25 ianuarie 2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri

de transport. În mod specific, în contextul politicilor naționale sectoriale, se urmărește ca strategia Națională ITS să constituie o bază coerentă și asumată pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și coordonarea planurilor naționale de acțiune atât la nivel central cât și local, având în vedere că, în domeniul ITS, componenta locală este și trebuie să fie una consistentă dar care nu poate fi pusă în valoare decât dacă este dezvoltată în conformitate cu standardele europene de interoperabilitate și în consonanță cu proiectele naționale din domeniu pentru asigurarea unui grad maxim de integrare și interoperabilitate. Aceleași considerente sunt luate în calcul și în ceea ce privește integrarea tuturor modurilor de transport. Strategia ITS este dezvoltată în corelare cu politicile de transport intermodal pentru a servi nevoilor de operare eficientă în nodurile multimodale. Estimăm că Strategia Națională ITS 2021 – 2028 urmează a fi aprobată prin Hotărâre de Guvern în Q2-Q3 a anului 2022 urmând ca, până la sfârșitul anului, să se identifice și să se opereze modificările legislative necesare pentru asigurarea condițiilor optime de operare eficientă a sistemelor, cum ar fi:

- Codul Rutier,
- Standarde de semnalizare pentru panouri cu mesaje variabile,
- OG 2/2001 privind regimul contravențiilor, etc.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



ROMÂNIA RESPINGE NORMELE UE PRIVIND „MAȘINILE VERZI” ȘI INTRODUCEREA EURO7

România se află, alături de Franța, Italia și Republica Cehă, printre cele opt state membre ale Uniunii Europene care fac eforturi pentru a slăbi noile norme ale UE privind emisiile pentru mașini, declarând că sunt prea ambițioase și nerealiste pentru a fi atinse de producătorii de automobile.

Țările și parlamentarii Uniunii Europene se pregătesc să negocieze regulamentul Euro 7, care din 2025 ar înăspri limitele de emisie ale vehiculelor pentru poluanți, inclusiv oxizi de azot și monoxid de carbon.

Într-o luare de poziție comună, trimisă altor membri ai UE, cele opt țări au declarat că părți ale legii, inclusiv limitarea emisiilor din conductele de eșapament, ar trebui să fie eliminate în întregime.

”Ne opunem oricărui reguli noi privind emisiile de gaze de evacuare (inclusiv noi cerințe de testare sau noi limite de emisie) pentru mașini și camionete”, se spune în documentul care a fost semnat de Franța, Italia, Cehia, Bulgaria, Ungaria, Polonia, România și Slovacia.

Sunt opt state

Țările au spus că aceste limite ar obliga producătorii de automobile să investească în îmbunătățirea performanței emisiilor de eșapament, bani care ar fi cheltuiți mai bine pentru dezvoltarea vehiculelor cu emisii zero.

Luată împreună, țările ar avea suficiente voturi pentru a bloca propunerea.

Comisia Europeană spune că regulile, care se aplică doar vehiculelor noi, nu celor care se află deja pe drumuri, sunt necesare pentru a reduce emisiile dăunătoare sănătății și pentru a preveni repetarea așa-numitului scandal Dieseltgate, în care companiile au ocolit regulile.

Legea ar înăspri, de asemenea,

testarea emisiilor, impunând producătorilor de automobile să utilizeze sisteme de monitorizare a poluării la bord.

Critici la adresa Euro 7

Țări, inclusiv Italia și Republica Cehă, găzduiesc industrii auto mari, iar poziția guvernelor este aliniată cu criticile unor producători de automobile la adresa Euro 7.

Producătorul ceh de mașini Skoda a avertizat cu privire la pierderea a 3.000 de locuri de muncă dacă propunerea va merge înainte, în timp ce CEO-ul grupului Stellantis, Carlos Tavares, a etichetat părți din Euro 7 drept ”inutile”.

Legea ar reduce, de asemenea, pentru prima dată poluarea de la frâne și anvelope.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



Cele opt state cer și alte modificări, inclusiv termene mai lungi pentru momentul în care regulile intră în vigoare.

UE a convenit deja că până în 2035 toate mașinile noi vândute în bloc trebuie să aibă emisii zero de CO2. Această lege a fost în cele din urmă aprobată anul acesta, după respingerea din partea unor țări, inclusiv Germania, care a câștigat o scutire pentru mașinile care rulează cu e-combustibili.

Ce prevăd normele privind introducerea Euro 7

Comisia Europeană a prezentat o propunere de reducere a poluării aerului la autovehiculele noi vândute în UE, pentru a îndeplini ambiția de zero poluare a Pactului ecologic european, menținând în același timp vehiculele la prețuri accesibile pentru consumatori și promovând competitivitatea Europei.

Standardul euro 7 se va aplica pentru mașini din 2025, iar pentru camioane din 2027. Pentru prima oară se vor măsura particulele rezultate din abraziunea anvelopelor și plăcuțelor de frână.

Transportul rutier este cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe. Noile standarde Euro 7 vor asigura

vehicule mai curate pe drumurile noastre și o calitate îmbunătățită a aerului, protejând sănătatea cetățenilor noștri și a mediului. Standardele Euro 7 și standardele de emisii de CO2 pentru vehicule lucrează mână în mână pentru a oferi cetățenilor calitatea aerului, deoarece, în special, utilizarea crescută a vehiculelor electrice creează beneficii pentru calitatea aerului. Cele două seturi de reguli oferă lanțului de aprovizionare auto o direcție clară pentru reducerea emisiilor poluante, inclusiv prin utilizarea tehnologiilor digitale. Noile standarde de emisii Euro 7 vor asigura că mașinile, camionetele, camioanele și autobuzele sunt mult mai curate, în condiții reale de conducere care reflectă mai bine situația din orașele în care problemele de poluare a aerului sunt cele mai mari și pentru o perioadă mult mai lungă. Propunerea abordează emisiile de la țevile de eșapament, precum și de la frâne și anvelope. De asemenea, contribuie la realizarea noilor standarde mai stricte de calitate a aerului propuse de Comisie la 26 octombrie 2022. În 2035, toate mașinile și furgonetele vândute în UE vor avea zero emisii de CO2. Cu toate

acestea, în 2050, se preconizează că peste 20% dintre mașini și camionete și mai mult de jumătate dintre vehiculele grele de pe străzile noastre vor continua să emită noxe din țeava de eșapament. Vehiculele electrice cu baterie, de asemenea, provoacă poluare de la frâne și microplasticele din anvelope. Regulile Euro 7 vor reduce toate aceste emisii și vor menține vehiculele la prețuri accesibile consumatorilor.

Noile cerințe bazate pe standardele Euro 7

Propunerea înlocuiește și simplifică normele de emisii care, anterior, erau separate pentru mașini și furgonete (Euro 6) și camioane și autobuze (Euro VI). Regulile standardelor Euro 7 aduc limitele de emisie pentru toate autovehiculele mașini, camionete, autobuze și camioane sub un singur set de reguli. Noile reguli sunt neutre din punct de vedere al combustibilului și al tehnologiei, punând aceleași limite, indiferent dacă vehiculul utilizează benzină, motorină sau combustibili alternativi. Acestea vor ajuta la:

- Controlul poluanților atmosferici de la toate vehiculele noi: prin lărgirea

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



gamei de condiții de conducere care sunt acoperite de testele de emisii: de la condus pe șosea la temperaturi de până la 45°C sau călătorii scurte tipice navei zilnice.

- Actualizează și înăsprește limitele pentru emisiile de poluanți: limitele vor fi înăsprite pentru camioane și autobuze, în timp ce cele mai mici limite existente pentru mașini și camionete se vor aplica acum, indiferent de combustibilul utilizat de vehicul. Noile reguli stabilesc, de asemenea, limite de emisie pentru poluanții anterior nereglementați, cum ar fi emisiile de protoxid de azot de la vehiculele grele.

- Reglementarea emisiilor de la frâne și anvelope: regulile standardelor Euro 7 vor fi primele standarde de emisii la nivel mondial care vor trece dincolo de reglementarea emisiilor din conductele de eșapament și vor stabili limite suplimentare pentru emisiile de particule de la frâne și anvelope. Aceste reguli se vor aplica tuturor vehiculelor, inclusiv celor electrice.

- Asigură faptul că mașinile noi rămân curate mai mult timp: toate vehiculele vor trebui să respecte regulile pentru o perioadă mai lungă decât până acum. Conformitatea

pentru mașini și autoutilitare va fi verificată până când aceste vehicule ating 200.000 de kilometri și împlinesc 10 ani. Acest lucru dublează cerințele de durabilitate existente în conformitate cu normele Euro 6/VI (100.000 de kilometri și vârsta de 5 ani). Creșteri similare vor avea loc pentru autobuze și camioane.

- Sprijinirea implementării vehiculelor electrice: noile reguli vor reglementa durabilitatea bateriilor instalate în mașini și furgonete pentru a crește încrederea consumatorilor în vehiculele electrice. Acest lucru va reduce, de asemenea, nevoia de înlocuire a bateriilor la începutul vieții unui vehicul, reducând astfel nevoia de noi materii prime critice necesare pentru producerea bateriilor.

- Utilizarea pe deplin a resurselor digitale: normele Euro 7 vor asigura că vehiculele nu sunt modificate și că emisiile pot fi controlate de autorități într-un mod ușor, folosind senzori din interiorul vehiculului pentru a măsura emisiile pe toată durata de viață a unui vehicul.

Background

Transportul rutier este cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe.

În 2018, peste 39% din NOx și 10% din emisiile primare de PM2,5 și PM10 din UE au provenit din transportul rutier. Aceste procente sunt mult mai mari în orașe, unde transportul este în mod regulat principalul contributor la poluarea aerului. Se estimează că transportul rutier a provocat aproximativ 70.000 de decese premature în UE-28 în 2018.

În 2035, Euro 7 va reduce emisiile totale de NOx de la mașini și camionete cu 35% față de Euro 6 și cu 56% față de Euro VI de la autobuze și camioane. În același timp, particulele din țeava de eșapament vor fi scăzute cu 13% de la mașini și camionete și cu 39% de la autobuze și camioane, în timp ce particulele de la frânele unui autoturism vor fi scăzute cu 27%.

În urma scandalului Dieseltgate, Comisia a introdus noi teste pentru măsurarea emisiilor de pe drumuri (metoda RDE) și a sporit puterile de supraveghere a pieței ale statelor membre și ale Comisiei, pentru a se asigura că vehiculele sunt la fel de curate cum se aștepta conform normelor Euro 6.

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.





REFORMA VAMALĂ ELIMINĂ NETAXAREA MĂRFURILOR MAI IEFTINE DE 150 DE EURO

Comisia a prezentat propuneri pentru cea mai ambițioasă și mai cuprinzătoare reformă a uniunii vamale a UE de la înființarea acesteia în 1968.

Măsurile propuse pentru vămile UE prezintă o viziune de prim rang la nivel mondial, bazată pe date, care va simplifica masiv procedurile vamale pentru întreprinderi, în special pentru comercianții cei mai fiabili. Adoptând transformarea digitală, reforma va reduce procedurile vamale greoaie, înlocuind declarațiile tradiționale cu o abordare mai ingenioasă și bazată pe date în materie de supraveghere a importurilor. În același timp, autoritățile vamale vor dispune de instrumentele și resursele de care au nevoie pentru a evalua și a opri în mod corespunzător importurile care prezintă riscuri reale pentru UE, pentru cetățenii și economia sa. Reforma de astăzi răspunde presiunilor actuale cu care se confruntă activitatea vămilor din UE, inclusiv o creștere masivă a volumului schimburilor comerciale, în special a comerțului electronic, multiplicarea rapidă a standardelor UE care trebuie să facă obiectul controalelor la frontieră, precum și evoluția situației geopolitice, punctată de crize. Reforma va pregăti cadrul vamal pentru o eră mai verde și mai digitală și

va contribui la o piață unică mai sigură și mai competitivă. Reforma simplifică și raționalizează cerințele de raportare vamală pentru comercianți, de exemplu prin reducerea timpului necesar pentru finalizarea procedurilor de import și prin asigurarea unei interfețe unice la nivelul UE, precum și prin facilitarea reutilizării datelor. Astfel, reforma contribuie la îndeplinirea obiectivului stabilit de președintele von der Leyen de a reduce cu 25% astfel de sarcini administrative, fără a submina obiectivele de politică conexe.

O nouă autoritate vamală a UE va fi responsabilă cu supravegherea unei platforme de date vamale a UE și va servi drept motor al noului sistem. În timp, platforma de date va înlocui infrastructura informatică vamală existentă în statele membre ale UE, ceea ce va permite economisirea a până la 2 miliarde EUR pe an în costuri de funcționare. Noua autoritate va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea abordării UE în ceea ce privește gestionarea riscurilor și controalelor vamale.

Un nou parteneriat cu întreprinderile

Ca urmare a reformei uniunii vamale a UE, întreprinderile care doresc să introducă mărfuri în UE vor avea posibilitatea să înregistreze toate informațiile privind produsele și lanțurile lor de aprovizionare într-un mediu online unic: noua platformă de date vamale a UE. Această tehnologie de vârf va compila datele furnizate de întreprinderi și, prin învățare automată, inteligență artificială și intervenție umană, va oferi autorităților o vedere de ansamblu la 360 de grade asupra lanțurilor de aprovizionare și asupra circulației mărfurilor.

În același timp, întreprinderile vor trebui să interacționeze cu un portal unic pentru a-și transmite informațiile vamale și vor trebui să introducă datele doar o singură dată pentru mai multe transporturi. În unele cazuri, atunci când procedurile comerciale și lanțurile de aprovizionare sunt complet transparente, comercianții cei mai fiabili, și anume comercianții „Trust and Check” (Încredere și Control), vor putea să își pună mărfurile în circulație în UE fără nicio intervenție



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**



vamală activă. Categoria „Trust and Check” (Încredere și Control) consolidează programul privind operatorii economici autorizați (AEO) deja existent pentru comercianții fiabili. Acest nou parteneriat cu întreprinderile este o premieră la nivel mondial. El reprezintă un nou instrument puternic de sprijinire a întreprinderilor, a comerțului și a autonomiei strategice deschise a UE. Platforma de date vamale a UE va permite importul de mărfuri în UE cu o intervenție vamală minimă, fără a compromite cerințele în materie de siguranță, securitate sau antifraudă. În temeiul propunerilor, platforma de date se va deschide în 2028 pentru transporturile realizate în cadrul comerțului electronic, apoi, în 2032, se va deschide (pe bază de voluntariat) și celorlalți importatori, ceea ce va conduce la beneficii imediate și la simplificări. De asemenea, comercianții „Trust and Check” (Încredere și Control) vor putea să își vămuiască toate importurile la autoritățile vamale ale statului membru în care își au sediul, indiferent de locul în care mărfurile intră în UE. În 2035, o revizuire va evalua dacă această posibilitate poate fi extinsă la toți comercianții atunci când platforma

va deveni obligatorie începând cu 2038.

O abordare mai bine gândită a controalelor vamale

Noul sistem propus va oferi autorităților vamale o imagine de ansamblu asupra lanțurilor de aprovizionare și asupra proceselor de producție a mărfurilor care intră în UE. Toate statele membre vor avea acces la date în timp real și vor fi în măsură să pună în comun informații pentru a răspunde la riscuri mai rapid, mai coerent și mai eficace.

Inteligența artificială va fi utilizată pentru a analiza și a monitoriza datele și pentru a anticipa problemele înainte chiar ca mărfurile să fi început să se îndrepte către UE. Acest lucru va permite autorităților vamale din UE să își concentreze eforturile și resursele acolo unde este cea mai mare nevoie de ele: pentru a împiedica intrarea în Uniune a mărfurilor nesigure sau ilegale și pentru a asigura respectarea numărului tot mai mare de acte legislative ale UE care interzic anumite mărfuri ce contravin valorilor europene comune - de exemplu în domeniul precum schimbările climatice, defrișările, munca forțată, pentru a oferi doar câteva exemple. Acest

lucru va contribui, de asemenea, la asigurarea colectării adecvate a taxelor și a impozitelor, în beneficiul bugetelor naționale și al bugetului UE.

Pentru a ajuta statele membre să acorde prioritate riscurilor adecvate și să își coordoneze controalele și inspecțiile, în special în perioade de criză, informațiile și expertiza vor fi puse în comun și evaluate la nivelul UE prin intermediul noii autorități vamale a UE care acționează pe baza datelor furnizate prin intermediul platformei de date vamale a UE. Noul sistem va îmbunătăți în mod substanțial cooperarea dintre autoritățile vamale, autoritățile de supraveghere a pieței și autoritățile de aplicare a legii la nivelul UE și la nivel național, inclusiv prin schimbul de informații realizat cu ajutorul platformei de date vamale.

Reforma adoptată de Comisia Europeană va oferi un rol central platformelor online, pentru a garanta că mărfurile vândute online în UE respectă toate obligațiile vamale. Aceasta este o abatere majoră de la sistemul vamal actual, care încredințează responsabilitatea consumatorilor individuali și transportatorilor. Platformele vor avea responsabilitatea de a se asigura că taxele vamale și



TVA sunt plătite la cumpărare, astfel încât consumatorii să nu mai fie afectați de taxe ascunse sau de formalități administrative neașteptate la primirea coletului. Dat fiind că platformele online vor deveni importatori oficiali, consumatorii din UE vor avea siguranța că toate taxele au fost plătite și că achizițiile lor sunt sigure și în conformitate cu standardele etice, de siguranță și de mediu ale UE.

Toate mărfurile vor fi taxate

În același timp, reforma elimină actualul prag, puternic exploatat de autorii fraudelor, conform căruia mărfurile cu o valoare mai mică de 150 EUR sunt scutite de taxe vamale. Până la 65% din aceste colete care intră în UE sunt în prezent subevaluate, pentru a se evita taxele vamale la import. Reforma simplifică, de asemenea, calcularea taxelor vamale pentru cele mai curențe mărfuri cu valoare redusă achiziționate în afara UE, reducând la doar patru miile de categorii de taxe vamale existente. Va fi astfel mult mai ușor să se calculeze taxele vamale pentru coletele mici, ajutând atât platformele, cât și autoritățile vamale să gestioneze mai bine miliardul de achiziții care intră în UE și care sunt realizate anual în cadrul comerțului electronic. De asemenea, se vor

elimina posibilitățile de fraudă. Se preconizează că noul sistem de comerț electronic personalizat va aduce anual venituri vamale suplimentare de ordinul a 1 miliard de EUR.

Context

Reforma adoptată răspunde promisiunii președintei von der Leyen în ceea ce privește „trecerea

uniunii vamale a UE la un nivel superior” și se bazează în special pe recomandările făcute de Grupul de experți eminenți privind viitorul vămilor în 2022.

Propunerile legislative vor fi transmise Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene pentru un acord, precum și Comitetului Economic și Social European spre consultare.





UK. 10.000 DE LIRE, AMENDĂ PENTRU FIECARE MIGRANT GĂSIT ÎN CAMIONUL ȘOFERILOR

Amenzile pentru șoferii de camioane care aduc pasageri clandestini în Marea Britanie se ridică la 10.000 lire sterline per migrant. O creștere de cinci ori.

Ministrul imigrării, Robert Jenrick, a făcut anunțul. El admite că nivelul actual al sancțiunilor nu se dovedește eficient. Amenzile pentru șoferii de camioane care aduc, chiar și fără intenție, pasageri clandestini în Marea Britanie vor crește de la 2.000 de lire sterline la 10.000 de lire sterline per migrant, a anunțat ministrul imigrației.

Robert Jenrick le-a spus parlamentarilor că acțiunea a fost luată ca parte a hotărârii guvernului de a „reprima migrația ilegală” și „de a desființa bandele criminale organizate din spatele acesteia”. Reformele Guvernului vor include, de asemenea, noi standarde de securitate pentru toate vehiculele. Într-o declarație scrisă adresată Camerei Comunelor, Jenrick a remarcat că au existat 3.145 de incidente în care au fost găsiți migranți clandestini ascunși în vehicule în 2020-2021. Anul trecut au fost aproape 4.000 de astfel de incidente scrie Daily Mail.

Închisoare pentru un șofer român

În 2022, Răzvan Iulian Petraru, un șofer român de 34 de ani, a fost condamnat la închisoare în Marea Britanie, după ce a încercat să introducă ilegal doi cetățeni albanezi în țară.

Povestea a început pe 5 mai, când microbuzul condus de român și înmatriculat în România a fost oprit pentru un control de rutină în portul din Dover.

Conform wired-gov.net, la prima vedere, microbuzul era compus dintr-o secțiune pentru transport persoane și o secțiune pentru transport bagaje, a doua secțiune fiind plină cu cauciucuri.

Însă, polițiștii de frontieră britanici au termoscanat microbuzul și au sesizat mișcare în spatele cauciucurilor. Acestea mascau o zonă în care se aflau doi bărbați întinși.

Cei doi au fost extrași din zona respectivă și anchetați. S-a stabilit că este vorba despre doi migranți albanezi care nu ar fi avut dreptul de a intra în Marea Britanie. De asemenea, s-a stabilit că cei doi nu aveau cum să ajungă în zona

respectivă a microbuzului fără ajutor, astfel că românul a fost pus oficial sub acuzare pentru trafic de migranți și arestat. Inițial, românul a negat acuzațiile. Totuși, în fața magistraților, pe 8 iunie, și-a recunoscut faptele. Chiar și așa, a fost condamnat la doi ani și trei luni de închisoare cu executare. S-a ales cu o pedeapsă atât de mare și pentru că magistrații au considerat că a pus viața albanezilor în pericol introducându-i într-o zonă îngustă din interiorul microbuzului și de unde nu aveau posibilitatea de a ieși pe cont propriu.

Prins de două ori cu migranți

Un român de 48 de ani a fost reținut, la sfârșitul anului trecut, în portul englez Dover, după ce a fost prins având nouă migranți ilegali în camionul cu care încerca să treacă din Anglia în Franța. Unul dintre aceștia era căutat de autorități pentru infracțiuni sexuale cu minori. Șoferul de camion care a încercat, la finele anului trecut, să scoată migranții din Marea Britanie -inclusiv un suspect de infracțiuni sexuale



asupra minorilor- a fost condamnat la șase ani de închisoare.

Sebastian Gabriel Podar a fost prins chiar în momentul în care se pregătea să urce cu camionul său pe feribotul care urma să-l transporte în Franța.

Românul ascunsese, printre pachetele cu marfă, nouă migranți din Bangladesh, India și Algeria, potrivit standard.co.uk.

S-a descoperit că printre migranți se afla inclusiv un bărbat de 39 de ani, din Bangladesh, care era cercetat penal, în Anglia, pentru batjocorirea unor minori de către poliția din Nottinghamshire. Ulterior a fost acuzat de 20 de infracțiuni.

Șofer român, închis pentru trafic cu migranți

Restul de opt migranți, de naționalitate indiană, algeriană și bangladeshiană, au fost predați autorităților de imigrare.

Este a doua oară în mai puțin de două luni când Podar este prins în Anglia cu migranți ascunși printre pachetele cu marfă din camionul său. Podar fusese oprit anterior pe 16 octombrie în același camion de polițiști din Edmonton, nordul Londrei. Cu acea ocazie, șase migranți au fost găsiți în interior.

El a negat inițial acuzațiile, dar la jumătatea procesului la Canterbury Crown Court și-a schimbat pledoaria în vinovat. A fost condamnat la șase ani de închisoare.

Managerul operațiunilor filialei NCA, Chris Hill, care conducea operațiunea Symbolry, a declarat: „Bande criminale implicate în contrabanda cu persoane au nevoie de șoferi de camioane complici precum Podar. Modelul lor de afaceri depinde de el. La rândul său, Podar a văzut acest lucru ca pe o oportunitate de a face bani, dar acum se confruntă cu o lungă condamnare la închisoare departe de casă“.

Români implicați în cel mai dramatic caz de trafic de migranți

Un român căutat de autoritățile din Marea Britanie în cazul morții a 39 de migranți ce erau transportați în remorca unui camion, a fost prins de polițiști în București, a anunțat Inspectoratul General al Poliției Române. Bărbatul în vârstă de 48 de ani era dat în urmărire internațională la solicitarea autorităților judiciare din Marea Britanie, care au emis un mandat european de arestare pentru

săvârșirea infracțiunii de omor prin imprudență și conspirație la sprijinirea migrației ilegale.

În urma anchetei desfășurate în Marea Britanie a reieșit că bărbatul în cauză, împreună cu alte persoane, ar fi organizat și coordonat transportul ilegal al mai multor migranți, în Marea Britanie, în interiorul unuia dintre camioanele deținute de o grupare infracțională, folosit în acest scop.

Pe 23 octombrie 2019, în Essex, Marea Britanie, polițiștii britanici au descoperit trupurile a 39 de cetățeni vietnamezi, bărbați, femei și copii, cu vârste cuprinse între 15 și 44 de ani, care s-au sufocat, după ce ar fi fost închiși într-o remorcă, timp de aproape 12 ore.

Fiecare plătiase cel puțin 10.000 de lire sterline pentru a ajunge din Vietnam în Marea Britanie. Ancheta a stabilit că au murit sufocați după ce în camion temperatura a ajuns la peste 38 de grade Celsius.

În acest dosar, alți patru bărbați au fost condamnați la pedepse între 13 ani și 4 luni și 27 de ani de închisoare pentru omor din culpă și complicitate la trafic de persoane. Printre ei și capul rețelei, Gheorghe Nica, care are dublă cetățenie, română și britanică.



ȘOFERII DE CAMION AU NEVOIE DE CERTIFICAT DE LA ANSVSA PENTRU TRANSPORTUL DE ANIMALE

Autoritatea Națională Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Animalelor va elibera certificate de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere care transportă animale, a informat ANSVSA, printr-un comunicat.

Ordinul președintelui Autorității, în care este aprobată procedura de eliberare a certificatului de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere care transportă animale a fost publicat în Monitorul Oficial.

Conform regulamentelor europene cu privire la transportul animalelor, o persoană poate conduce sau acționa în calitate de însoțitor pe un vehicul rutier care transportă animale domestice din speciile ecvine, bovine, ovine, caprine, porcine sau păsări de curte numai în cazul în care deține un certificat de competență profesională.

Procedura de eliberare a documentului a fost aprobată prin Ordin al președintelui ANSVSA și reglementează următoarele aspecte: condițiile care trebuie îndeplinite de entitățile care organizează cursuri de formare profesională în domeniul protecției animalelor în timpul transportului, inclusiv tematica care trebuie să respecte cerințele din Regulamentul (CE) nr. 1/2005;

modalitatea de includere a furnizorilor de formare profesională recunoscuți de ANSVSA într-o listă care se publică pe pagina web a instituției; cerințele privind aprobarea examenului de către ANSVSA, precum și cele necesare pentru asigurarea imparțialității examinatorilor; documentele necesare în vederea eliberării certificatului de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere, care transportă animale vii; situațiile în care ANSVSA poate dispune anularea certificatului de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere, care transportă animale vii; cazurile în care se poate elibera un duplicat al certificatului de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere, care transportă animale vii, precum și documentele necesare în vederea eliberării acestuia. Certificatul de competență profesională se emite de către ANSVSA, în limbile

română și engleză, semnate de președintele instituției.

În ce condiții poți transporta animale

Asigurarea condițiilor de bunăstare a animalelor în timpul transportului depinde, în principal, de conduita zilnică a transportatorilor. Conducerea oricărui tip de autovehicul utilizat pentru transportul animalelor vii implică un grad ridicat de responsabilitate. Legislația națională transpune din legislația europeană anumite cerințe privind protecția și bunăstarea animalelor în timpul transportului definite prin trei cuvinte și anume: trebuie, întotdeauna și niciodată.

Trebuie:

- ca animalele să aibă apă, hrană și o perioadă de odihnă de 24h înainte de începerea unei călătorii;
- ca animalele să fie apte pentru călătorie;
- ca mijloacele de transport, inclusiv



cele cu remorcă, să nu producă răni și suferințe inutile;

- ca persoanele care manipulează animalele să aibă competența și instruirea necesară;
- ca vehiculele să îndeplinească standardele de construcție și să fie corespunzătoare pentru fiecare specie și călătorie;
- ca documentele necesare să fie completate corect și ținute la purtător;
- să se respecte regulile de curățare și dezinfecție.

Întotdeauna:

- se elaborează un plan de călătorie pentru a evita întârzierile inutile;
- se verifică dacă animalele sunt apte pentru călătorie înainte de încărcare;
- se verifică vehiculul pentru orice eventuale defecțiuni și se curăță înainte de încărcare;
- încărcarea, transportul și descărcarea animalelor se vor face cu calm și fără grabă;
- se folosesc pereți despărțitori atunci când, este necesară împărțirea vehiculului sau separarea animalelor în grupuri pentru a preveni căderea acestora;
- se va asigura animalelor suficient spațiu pe podeaua mijlocului de transport și spațiu deasupra animalelor;
- șoferii vor conduce cu atenție și grijă față de animale;
- dacă va fi necesar, șoferii se vor opri și vor verifica animalele în timpul transportului.

Niciodată:

- nu se transportă animalele care nu sunt apte pentru călătorie;
- nu se folosește forța pentru a face animalele să se deplaseze;
- nu se permite personalului necalificat și fără experiență să încarce, să descarce și să transporte animalele;

- nu se încarcă animale incompatibile în același loc, spre exemplu, vaci cu coarne și fără coarne;
- nu se supraîncarcă vehiculul;
- nu se frânează, accelerează și nu se iau curbele cu viteză dacă acestea se pot evita;
- nu se lasă animalele nesupravegheate în vehicul pentru o perioadă lungă de timp;
- nu se descarcă animalele dacă nu există o persoană responsabilă pentru aceasta.

Ce spune UE

Conform reglementărilor UE, animalele trebuie să aibă suficientă hrană, apă și așternut pentru a acoperi întreaga călătorie. Este foarte important să se respecte aceste reglementări de către companiile ce oferă servicii de transport de animale. Vehiculul trebuie să fie suficient de mare pentru ca toate animalele transportate să aibă suficient spațiu, iar temperatura interioară trebuie să fie sub 30°C. În organizarea unui transport de animale trebuie prevăzute pauze de adăpare și de hrănire a animalelor. Responsabilitatea șoferului este să conducă cu atenție crescută și să verifice starea animalelor în mod regulat.

Dacă transportul animalelor se desfășoară pe distanțe lungi, atunci trebuie îndeplinite reguli suplimentare cum ar fi: vehiculul este dotat cu sisteme de furajare; adăpare; microclimat controlat etc.

Pentru transportul la nivel național al animalelor destinate abatorizării nu se admit depășiri ale acestui interval maxim de 8 ore de transport. Pentru alte categorii și doar în apropierea localității de destinație, atunci când starea animalelor este una bună, pot fi admise prelungiri cu maxim 2 ore de transport.

Regulile privind mișcarea și transportul animalelor vii trebuie respectate cu strictețe, un astfel de transport implicând un grad ridicat de responsabilitate. În ceea ce privește tipul de animale ce pot fi deplasate pe cale rutieră și nu numai, se disting următoarele transporturi de:

Animale de rentă (pe fluxul tehnologic pentru creștere și îngrășare ori reproducție, pentru valorificare – abatorizare, târguri, pentru sport, pentru muncă).

Animale de companie (livrare către crescători, schimbarea proprietarului etc.)

Animale de laborator (utilizate în scopuri experimentale sau alte scopuri științifice).

Sau specii mai puțin răspândite: animale de blană (nurci, vulpi, nutrii), porumbei (în special voiajori).

În ceea ce privește distanța de transport, există transporturi:

- la nivel local (județean);
- la nivel regional (interjudețean);
- la nivel național;

Transporturi internaționale.

Transportul animalelor la nivel local (județean) se poate realiza pe jos sau cu mijloace auto, distanța parcursă fiind de cel mult 100 km. Pentru celelalte tipuri de transport se utilizează obligatoriu vehicule. La nivel global, se respectă principiul reducerii cu cât mai mult posibil a duratei de transport, pentru a reduce pe cât posibil stresul cauzat de transport dar și consecințele economice negative (pierderea în greutate).

În prezent, companiile de transport folosesc camioane specializate pentru un transport mai eficient. Utilizarea unor astfel de vehicule face posibilă, de asemenea, parcurgerea distanțelor mult mai lungi.



COMISIA EUROPEANĂ: PRELUNGIREA SUSPENDĂRII TARIFELOR ȘI CONTINGENTELOR PENTRU IMPORTURILE DIN MOLDOVA

Comisia a propus reînnoirea și prelungirea cu un an a suspendării taxelor la import și a contingentelor (cunoscute sub denumirea de „măsurile comerciale autonome”) aplicabile exporturilor din Moldova către Uniunea Europeană.

Propunerea ar urma să reînnoiască suspendarea actuală a taxelor la import pentru exporturile Republicii Moldova către UE pentru încă un an și să extindă această suspendare la toate tarifele și contingentele tarifare rămase pentru importurile din Republica Moldova. Aceasta reprezintă o dovadă a sprijinului de neclintit al UE pentru economia Republicii Moldova și contribuie la atenuarea situației dificile cu care se confruntă producătorii și exportatorii din această țară din cauza agresiunii militare neprovocate și nejustificate a Rusiei împotriva Ucrainei. Deși obiectivul măsurilor comerciale autonome este de a sprijini economia Moldovei, ele răspund posibilelor preocupări din sectorul agricol al UE prin includerea unui mecanism de salvagardare accelerat care poate fi activat, dacă este necesar, pentru a proteja piața Uniunii.

Etapele următoare

Propunerea va fi acum examinată de Parlamentul European și de Consiliul Uniunii Europene în vederea asigurării unei tranziții fără probleme de la regimul actual al măsurilor comerciale autonome la noul regim.

Context

În vigoare de la 25 iulie 2022, măsurile comerciale autonome au avut un efect pozitiv asupra comerțului Moldovei cu UE. Exporturile Moldovei către restul lumii au suferit de pe urma agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei, deoarece s-au bazat adesea pe tranzitul pe teritoriul ucrainean și pe infrastructura ucraineană. În ultimul an, măsurile comerciale autonome au sprijinit eforturile Moldovei de reorientare a exporturilor prin UE. În ansamblu, exporturile din Moldova către UE au crescut, de la 1,8 miliarde EUR în

2021, la 2,6 miliarde EUR în 2022. Cu caracter unilateral și temporar, măsurile comerciale autonome extind în mod semnificativ domeniul de aplicare al liberalizării tarifelor în cadrul zonei de liber schimb aprofundate și cuprinzătoare UE-Moldova prin suspendarea tuturor taxelor și contingentelor restante. Aceasta înseamnă, în practică, că exporturile a șapte produse agricole din Moldova care fac obiectul unor contingente tarifare vor fi acum complet liberalizate: tomatele, usturoiul, strugurii de masă, merele, cireșele, prunele și sucul de struguri. Majoritatea exporturilor din Republica Moldova beneficiază deja de acces scutit de taxe vamale pe piața UE în temeiul Acordului de asociere UE-Moldova, iar cantitățile și gama de produse vizate de măsurile comerciale autonome sunt mici.

De ce trebuie ca Grindeanu să rămână ministru al Transporturilor!

Sorin Grindeanu, poreclit "Lino-LEUL" Transporturilor, a devenit atât de ahtiat după putere și bani, că nu se mai dă dus de bună voie de pe funcția de ministru. "Rotativa nerotitoare" dintre PNL și PSD a rămas blocată pentru că miniștrii care sunt în acest moment "la ciolan" nu mai vor să plece. Primul care se ține cu dinții de scaun este chiar "Întâiul ghegeneral al țării", premierul Nicolae Ciucă. Pentru a complica și mai mult lucrurile, însuși președintele Ciolhanis a provocat, cu sprijinul "agenturilor" din subordine, o criză în sistemul de educație. Pornită ușor, pe fondul nemulțumirii cronicizate a profesorilor, greva generală a fost folosită de gașca lui Ciolhanis pentru a amâna stupid denumita rotativă. Dar uneori, focul pe care îl poți porni cu o singură scânteie nu poate fi stins de toți pompierii din lume la un loc! Pornită prin intermediul șantajabililor lideri sindicalii, greva generală din învățământ a scăpat

de sub control și nu s-a mai oprit la "comanda comandantului" suprem în ciuda amenințărilor cu "îndrăzneala".

Profesorii au cerut mai mulți bani, adică exact ceea ce actualii guvernanți s-au angajat prin ultrasecretul PNNR să nu îi dea. Între propriul poporul și stăpânii de facto ai actualei puteri, adică marii creditori internaționali, puterea "neofanariotă" de la București merge pe mâna celor din urmă! Explicațiile sunt simple!

Pe de o parte, ca să poată fura cu aceeași relaxare, creditele externe înrobitoare pentru România trebuie să curgă în continuare.

În loc de concluzie: Pe de altă parte, poporul român nu dă premii, medalii, eșarfe, titluri și alte astfel de "macaroane" mult iubite de indivizii care ne conduc!

Motive de motive

Am identificat nu mai puțin de 12 motive pentru care Sorin Grindeanu trebuie neapărat să rămână pe postul de ministru al Transporturilor.

1. A fost lacheul lui Dragnea

A fost numit premier al României, în anul 2017, de către marele infractor național Liviu Dragnea.

În loc de concluzie: După o vizită neprotocolară cu nevasta acasă la președintele Ciolhanis, la Sibiu, l-a trădat mișelește pe "Livache"!

2. "Ierea" premier când oamenii au fost bătuți de jandarmi

În mandatul său, "noaptea ca hoții", a adoptat o măsură de amnistiere a unor fapte penale, cu scopul unic de a-l scăpa de pușcărie pe Liviu Dragnea.

În loc de concluzie: Cei care au protestat împotriva acestui act normativ au fost bătuți de jandarmi în Piața Victoriei, pe 10 august 2017, de le-a sunat apa în cap mai tare decât pe vremea Miliției lui Ceușescu!

3. Este total incompetent

De formație informatician, la început, când a fost pus pe funcția de ministru, Grindeanu nu se pricepea deloc la transporturi.

Răutăcioșilor care spun că nu am habar de transporturi le pot spune un singur lucru: "Păi, băăă, dacă eram complet incompetent, nu ajungeam ministru al Transporturilor în România, ci direct comisar european pentru Transporturi, ca nevasta lui Crin Antonescu!".

Asemănarea dintre Sorin Grindeanu, ministru "Nu-dau-ciolanu-din-mână" al Transporturilor și Charlie Chaplin este izbitoare: merg la fel, arată la fel și ne fac să râdem tot timpul de ridicolul situațiilor în care intră!



În loc de concluzie: Dar acum, acum să-l vezi!!! Ca la început.

4. A organizat grupul de lângă Parcul Carol

Ce ar mai fi fost traficul de influență în ziua de azi dacă Sorin Grindeanu nu ar fi organizat mica grupare de la un "hoteluș" de lângă Parcul Carol din București.

În loc de concluzie: Nu ar fi avut unde să se întâlnească pentru combinații austrieci ca Blecken Schweiner și Snitzel Wagen!

5. A delegat toate activitățile legate de buna funcționare a MT

Miserupist, cum îl știm și cum se știe, Grindeanu nu se ocupă de absolut nimic din activitatea de zi cu zi a Ministerului Transporturilor, după ce a delegat către locotenenții săi rezolvarea tuturor problemelor majore și minore ale instituției.

În loc de concluzie: Mai politruc decât toți secretarii de partid de pe vremea statului comunist, Sorinel merge exclusiv pe combinații.

6. Se ocupă doar de marile

"sifoane" de bani publici
Faptul că nu îl interesează activitatea din MT nu îl împiedică pe grindean să tragă sfori pentru ca firmele clientelare să câștige licitații din zona infrastructurii rutiere și feroviare.

În loc de concluzie: Și unde se pot sifona mai bine banii publici decât la CNAIR și CFR?

7. Nu îl interesează transporturile rutiere

Deși 75% din transporturile din România sunt rutiere, Sorinel este preocupat doar de restul de 25%, unde miroase a plasare de bani publici.

În loc de concluzie: Pe grindean nu l-ar interesa transporturile rutiere nici dacă l-ar călca un camion pe trecerea de

pietoni!

8. Ne-a umplut de firme turcești

Deși fac lucrări de cea mai proastă calitate sau încasează avansuri și nu mai fac lucrări, firmele turcești câștigătoare de licitații s-au înmulțit ca buruienile în mandatul lui Grindeanu.

În loc de concluzie: Totul se datorează limbii pline de muzicalitate și conotații pe care o vorbesc turcii: bacșiș, peșcheș, șpagă, rüşvet.

9. A reziliat mai mult decât a dat în circulație

Mandatul de ministru al lui Grindeanu a fost marcat de mai multe rezilieri de contracte pentru construcția de drumuri, decât semnarea de noi contracte.

În loc de concluzie: Acum pretinde că vrea să rămână șef la MT pentru a continua ce a început. Adică nimic!

10. A bătut palma cu UMB

Sorinel i-a tolerat lui Dorinel Umbrărescu folosirea materialului de umplură de pe marginea drumurilor pentru lucrările de infrastructură, în loc să îl aducă zeci de kilometri cu camioanele de la așa-numitele gropi de împrumut.

În loc de concluzie: "Așa știm noi să dăm bună ziua!", este exprimarea folosită de Dorinel atunci când se întâlnește cu un nou șef de la MT, în prezența unui plic consistent pus pe masă.

11. Seamănă cu Charlie Chaplin

Cei care îl văd pe Grindeanu venind și plecând de la Ministerul Transporturilor se jură că merge și arată ca Charlie Chaplin.

În loc de concluzie: Ne cerem scuze față de marele actor și regizor pentru faptul că a fost comparat cu cel mai mare comic al Ministerului Transporturilor!

12. Nu vrea să plece!

Nu poate face nimeni nimic! Este democrație și dacă Grindeanu nu vrea să plece de la Transporturi, trebuie să ne obișnuim cu ideea.

În loc de concluzie: Unde mai găsim noi un asemenea incompetent care să se ocupe de un minister atât de mare și atât de important pentru economia României?!

CNAIR - povestea tragi-comică a DRDP Ciolacu

Dorința lui Ciolacu & Friends de a pune mâna pe unul dintre sifoanele prin care se scurg banii Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) s-a materializat la finalul anului 2021. Ca orice sistem mafiot care se respectă, CNAIR a anunțat înființarea unei noi Direcții Regionale într-un moment în care opinia publică se pregătea de Revelion și nu era prea atentă la furăciunile de la drumuri.

DRDP Buzău a fost oficial înființată pe 30 decembrie 2021, într-un moment în care cei mai mulți oameni erau cu gândul la friptură, sărmăluțe și șpriț.

"S-a înființat DRDP Buzău Joi, 30.12.2021, Consiliul de Administrație al CNAIR SA a decis înființarea Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Buzău. Această direcție regională va avea în administrare infrastructura rutieră de pe raza județelor Buzău, Brăila, Galați și Vrancea.

Decizia de a înființa DRDP Buzău se circumscrie unei logici administrative ce are rolul de a eficientiza întreaga activitate de administrare, întreținere și construcție a profilelor de drum (național, autostradă, variante ocolitoare etc.) care sunt în administrarea CNAIR.

Menționăm că rețeaua rutieră aflată în administrarea DRDP București, Constanța și Iași este în

lungime totală de 7605 km, iar pe perioada de iarnă se înregistrează frecvente fenomene meteorologice (precipitații abundente, viscol, polei) care duc la închiderea unor sectoare de drumuri pe perioade relativ mari de timp, cu consecințe directe asupra asigurării desfășurării în condiții de siguranță a traficului rutier.

Precizăm că înființarea DRDP Buzău nu presupune costuri financiare suplimentare pentru CNAIR, având în vedere faptul că resursa umană necesară desfășurării activității este asigurată din personalul existent la nivelul celor 4 secții de drumuri naționale din componență și din posturile vacante transferate de la CNAIR Central, DRDP București, Constanța și Iași.

Rolul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Buzău va fi acela de a asigura un management

performant și echilibrarea ponderii kilometrilor de infrastructură administrată de către structurile teritoriale ale CNAIR.", așa arată comunicatul justificativ publicat de CNAIR pe 30 decembrie 2021.

În loc de concluzie: Dintr-o regretabilă eroare, Direcția Regională a primit numele de Buzău, când în mod firesc ar fi trebuit să se numească "DRDP Ciolacu"!

Fostul DRDP Opișan

Ideea golănelii cu o nouă Direcție Regională nu este una nouă. Primul care a venit cu ea este fostul baron local PSD de Vrancea Marian Opișan.

„Cred că, odată cu înființarea DRDP Focșani, administrarea drumurilor naționale din regiune va fi una mult mai eficientă și va avea un rol determinant în special pentru reabilitarea și modernizarea

drumurilor naționale din regiune, dar și pentru realizarea unor obiective de infrastructură de importanță deosebită cum ar fi realizarea Drumului Expres în regim de autostradă Ploiești-Buzău-Focșani-Bacău-Pășcani-Suceava, realizarea Drumului Expres – Focșani-Brăila-Galați și mai departe cu conexiune la Tulcea și Constanța, dar și construirea podului peste Dunăre de la Brăila. Totodată, Direcția Regională de Drumuri și Poduri Focșani va avea o activitate mult mai eficientă dacă ținem cont că distanța dintre Focșani și Galați este una considerabil mai mică față de Iași”, spunea Marian Opișan în anul 2019.

Fostul șef al PSD Vrancea dorea o structură similară cu sediul la Focșani. A reușit la un moment dat să obțină toate aprobările, însă a pierdut în ultimul moment

Ținut departe de ciolan, Ciolacu... Marcelică, președintele PSD, face promisiuni în speranța că președintele Ciolhanis și "agenturii" îl vor lăsa să devină premier.



susținerea politică necesară la București.

Adunarea Generală a Acționarilor (AGA) CNAIR din data de 30 iulie 2019 a decis înființarea Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) Focșani, care să ia în administrare drumurile naționale din județele Vrancea, Buzău, Brăila, Galați și Vaslui.

În loc de concluzie: După căderea în dizgrație a lui Opreșan, Direcția Regională de Drumuri și Poduri Focșani nu a mai fost operaționalizată.

Matrix Reloaded

Deși nu a fost atunci materializată, "combiția" pe bani publici gândită de fostul baron PSD de Vrancea a fost repusă pe tapet de oamenii Ciolacului de la Buzău. Având în administrare infrastructura rutieră națională de pe raza județelor Buzău, Brăila, Galați și Vrancea, nou înființata structură a început să angajeze la greu.

Și, în timp ce "oamenii muncii" au fost preluați în marea lor majoritate de la DRDP Iași, Constanța și București, noile angajări s-au făcut pe criterii exclusiv politice, clientelare.

În loc de concluzie: Sloganul manevrei a fost simplu: De ce să fure numai ieșeni, constănțenii și bucureștenii banii pentru drumuri din cele patru județe când putem să o facem noi?!

În ciuda sindicaliştilor

Înființarea DRDP Buzău a fost aspru criticată de sindicalişti din CNAIR. Ei susțineau atunci că pentru noile posturi de conducere se găsesc bani, în timp ce conducerea Companiei nu a fost de acord cu majorarea cu 11% a salariilor.

„La solicitarea sindicatului, în urma întâlnirii din 23 decembrie 2021, de a majora salariile pentru angajați cu 11%, conducerea CNAIR a

argumentat că nu sunt bani. Astfel, rugăm respectuos conducerea CNAIR și a Ministerului Transporturilor să explice oamenilor cum vor găsi bani pentru înființarea DRDP Buzău, așa cum preconizăm că se va decide în ședința Consiliului de Administrație de astăzi, 30 decembrie 2021.

Materialul care va fi prezentat în Consiliul de Administrație nu are justificare, necesitate/ oportunitate. Prin înființarea acestei regionale se vor înființa mai multe posturi de conducere (directori, șefi de servicii, șefi de birouri etc.), adică personal TESA, plătit cu foarte mulți bani. O situație similară a mai avut loc în anul 2019 când se dorea înființarea DRDP Focșani prin ruperea DRDP Iași, Constanța, București. Aceste schimbări nu se justifică!", a transmis Sindicatul drumarilor Elie Radu în decembrie 2021.

În loc de concluzie:

Adaptat la varianta gramaticală contemporană tiktokistă a limbii române răspunsul primit de sindicalişti a fost ceva de genul: "Nu e bani de măriri salariale, dom' sindicalişti!".

Ciolacu "Pescadoru"

Șeful noului DRDP demonstrează că în CNAIR aptitudinile profesionale se câștigă pe baltă. Sorin Robu nu prea se pricepe la drumuri dar prepară niște momeli "Clasa Întâi", atunci când merge la pescuit cu prietenul său Marcel Ciolacu, președintele PSD.

În loc de concluzie: Vorba lui Robu: "Punem două jerme, poate prindem două pește!".

Relansarea Gușterului

Singurul lucru prin care se remarcă DRDP Buzău este cel legat de relansare pe orbita CNAIR a lui Augustin Daniel Dinu, zis "Gușteru".

Directorul regional Cătălin Șomode, de la DRDP București,

a fost silit să își dea demisia, începând cu luna mai 2022. Combiția era deja făcută pentru ca inginerul mecanic Augustin Dinu, soțul deputatei PSD de Giurgiu Elena Dinu, să preia conducerea celei mai mari Direcții Regionale a CNAIR.

Gușteru a mai condus Regionala de Drumuri București între 2017 și 2019, și a fost demis de fostul ministru Răzvan Cuc, în vara anului 2019.

Augustin Dinu a susținut, marți, 19 aprilie 2022, proba scrisă a concursului pentru un inginer la Biroul Mecanizare din Departamentul Întreținere din DRDP Buzău.

Sigurul său contracandidat pentru această funcție a fost un oarecare Cristinel Roșu, probabil doar o "mână moartă", care a căzut la etapa de selecție a dosarelor candidaților, cu specificația "dosar necorespunzător cerințelor din anunț.

Postul scos la concurs la DRDP Buzău nu a fost de specialist CFDP – Căi Ferate Drumuri și Poduri, ci inginer mecanic, adică după chipul și asemănarea soțului "duamnei" deputat PSD.

Gușteru a trecut proba scrisă și a fost imediat numit prin transfer director regional interimar la DRDP București.

În loc de concluzie: Șeful comisiei de concurs a fost chiar "pescărușul" Sorin Robu, șeful DRDP Buzău!

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**



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

SCANIA