

INVESTIGATORUL'S



FORD TRUCKS: PG.07
3.000 DE UNITĂȚI
LIVRATE ÎN ROMÂNIA



DECEMBRIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
 Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



15 SISTEMUL E-SIGUR MONITOREAZĂ, DE LA DISTANȚĂ, NEREGULILE DIN TRAFIC



22 ASOCIERIA DUMAVA-GAMIDA - DOCUMENT CONSTATATOR PRIMAR NEGATIV DE LA CNAIR



23 PRIMUL VEHICUL ALIMENTAT CU HIDROGEN DE LA HYUNDAI CU CAROSERIE SCHMITZ CARGOBULL OMOLOGAT PENTRU TRANSPORTUL RUTIER ÎN GERMANIA



24 NORMA EURO 7 SE APLICĂ DIN 2027 PE CAMIOANE



UNTRR: "SUNT INACCEPTABILE COZILE DE ZECI DE KILOMETRI DE CAMIOANE LA FRONTIERELE UE"

UNTRR solicită prioritate pentru intrarea României în spațiul Schengen și asigurarea dreptului de liberă circulație în UE pentru transportatorii rutieri și pasagerii români, fără blocaje pentru camioane și autocare la frontierele UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită autorităților române și instituțiilor europene aderarea României cu prioritate la spațiul Schengen și asigurarea dreptului de liberă circulație în UE pentru transportatorii rutieri și pasagerii români, precum și eliminarea blocajelor care afectează în prezent camioanele și autocarele la frontierele României, țară membră UE din 2007.

La 15 ani de la aderarea României la Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, 25% - 30% timp de muncă pierdut pentru

conducătorii auto români și întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

Anul acesta, la frontierele României din Vest (Nădlac 2, Borș și Petea) se înregistrează cozi de camioane de peste 25 km, iar la toate punctele de trecere a frontierei României cu Bulgaria (Giurgiu, Calafat, Negru Vodă, Vama Veche, inclusiv la cele cu bac/feribot) s-au înregistrat cozi și timpi de așteptare de peste 72 ore. Dacă România ar fi fost în spațiul Schengen, s-ar fi eliminat mai multe probleme întâmpinate până în prezent, iar timpii de

așteptare la frontieră s-ar reduce semnificativ pentru transportatorii rutieri români.

Intrarea României în Schengen este o necesitate pentru industria transporturilor rutiere, contribuind la fluidizarea traficului de frontieră și la facilitarea călătoriilor pasagerilor români în spațiul european fără frontiere. Totodată, prin eliminarea blocajelor la frontierele UE, conducătorii auto profesioniști nu s-ar mai confrunta cu timpii imenși de așteptare în camion și ar câștiga o zi conducere, mărfurile ar putea ajunge la destinație mai repede și mai eficient, iar emisiile poluante și consumul de combustibil ar fi reduse și astfel firmele de transport vor suporta costuri mai mici. Aceste aspecte vor reprezenta un

avantaj pentru atragerea investițiilor străine directe în România, ceea ce va duce la o dezvoltare a economiei, a producției, a logisticii și, implicit, a transporturilor. UNTRR a semnalat în numeroase rânduri practicile de control ale părții ungare, care nu fac decât să coboare România pe lista opțiunilor investitorilor străini, care în actualele condiții preferă Ungaria - unde volumul investițiilor străine directe anual a fost și este de 2 până la 4 ori mai mare decât în România.

În ultimii 15 ani, Ungaria a atras 170 miliarde de euro investiții străine directe, în timp ce România, o țară de două ori mai mare și cu populație dublă, a reușit să atragă 54,4 miliarde de euro investiții străine directe. În mărimi raportate pe cap de locuitor, Ungaria a atras de 6 ori mai mulți bani per capital în aceeași perioadă. Statele membre colaborează, dar trebuie reținut că se află într-o permanentă competiție pentru atragerea investitorilor și dezvoltarea proprie. Simplul fapt că România a fost primită la masa UE, nu înseamnă că va primi ceva gratis. Statele membre UE sunt precum o națională sportivă într-o competiție europeană sau mondială, fiecare vrea să cucerească primul loc. Rezultatul Consiliului UE de Justiție și Afaceri Interne (JAI) de săptămâna aceasta privind acceptarea României în spațiul Schengen este deosebit de important și de așteptat de industria transporturilor rutiere din România, având în vedere numeroase beneficii pe care le va aduce intrarea în Schengen atât pentru transportatorii rutieri români și conducătorii auto profesioniști, cât și pentru pasagerii și clienții acestora, respectiv:

- eliminarea timpilor mari de așteptare pentru camioane la frontierele interne UE pe cale rutieră va reduce poluarea, consumul de combustibil, costurile și întârzierile în lanțurile de aprovizionare;
- eliminarea abuzurilor și timpilor nejustificați de așteptare la controlul pașapoartelor pentru autocare va oferi turiștilor români și străini un tratament civilizat;
- evitarea depășirii timpilor de conducere strict reglementați în UE, de către conducătorii auto români, din cauza timpilor de așteptare în coadă la trecerea frontierei va duce la evitarea sancționării acestora de către autoritățile europene de control, precum și la creșterea eficacității activității conducătorilor auto profesioniști români;

- posibilitatea ameliorării crizei de conducători auto profesioniști prin angajarea conducătorilor auto din țări terțe UE și utilizarea acestor conducători auto în curse internaționale, similar firmelor din țări Schengen. În acest moment conducătorii auto angajați din țări terțe nu pot lucra în UE mai mult de 90 de zile într-un interval de 180 zile.

Statele Membre UE trebuie să stopeze practica de discriminare nejustificată a unor State Membre precum România, care este mai mult decât implicată în relația cu UE și NATO, și care nu se bucură de un tratament egal din partea celorlalte state UE și NATO, tocmai probabil pentru că se comportă prea servil și



umil și îndeplinește cu ușurință toate solicitările. O abordare subiectivă din partea Statelor Membre UE nu încurajează alte țări să creadă în valorile enunțate ale UE, dacă practica le contrazice în mod vizibil și constant.

România trebuie să aibă șanse egale în cadrul UE cu celelalte țări membre prin includerea în zona Schengen.", se spune în comunicatul UNTRR din 7 decembrie 2022.

Problema

A photograph of a white Volvo truck with a large cylindrical object on a trailer. The truck has '750' and 'HOLLEMAN' on the front. A person in a yellow safety vest is standing next to the truck. The background shows a construction site with various equipment. Overlaid on the image is a green semi-transparent box containing a list of benefits and contact information for Holleman.

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



UNTRR SOLICITĂ ELIMINAREA CONTROALELOR LA FRONTIERA CU BULGARIA

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR condamnă votul Austriei împotriva aderării României și a industriei de transport rutier la spațiul Schengen și solicită Guvernului României eliminarea controalelor la frontiera cu Bulgaria.

"Prin votul negativ al Austriei, industria de transport rutier, cel mai mare exportator de servicii al României, este cea mai afectată ramură economică. În acest fel, Austria dă o puternică lovitură economiei românești în care are interese majore. Dacă Austria ar fi vrut să transmită un semnal, așa cum pretinde, împotriva extinderii Schengen, atunci ar fi trebuit să nu accepte nicio țară candidată. Votul selectiv demonstrează prin acceptarea Croației și respingerea României și Bulgariei, o abordare subiectivă și neprincipială care a torpilat unitatea Uniunii Europene sub atenta supraveghere a Comisiei Europene. În aceste condiții, este greu de înțeles votul favorabil al României și Bulgariei pentru aderarea Croației la Schengen.

UNTRR își exprimă profunda nemulțumire că celelalte state membre UE, mai ales marile democrații occidentale, au abandonat principiul îndeplinirii obligațiilor tehnice ca fiind necesar și suficient pentru includerea României și Bulgariei în spațiul Schengen. Schimbarea regulilor la finalul jocului numai pentru o parte din candidați dovedește aplicarea clară de tratament inegal și preferențial. Oare acestea devin noile principii ale Uniunii Europene? Dacă Austria și celelalte state membre UE vor să schimbe condițiile de aderare în spațiul Schengen,

atunci trebuie să le impună pentru viitoarele țări candidate și nu pentru cele existente, cărora li s-au solicitat îndeplinirea unor condiții clare, pe care acestea le-au îndeplinit deja. România și Bulgaria au aderat împreună la Uniunea Europeană și au făcut în permanență echipă pentru intrarea în spațiul Schengen împreună, fiind necesară continuarea eforturilor comune pentru aderarea la spațiul Schengen. În acest spirit de solidaritate, UNTRR solicită Guvernului României ca, împreună cu Guvernul Bulgariei, să soluționeze urgent și pragmatic simplificarea

până la eliminare a controalelor în frontiera dintre cele două țări.

UNTRR solicită Guvernului României să continue și să intensifice eforturile pentru atingerea obiectivului de aderare a României la spațiul Schengen împreună cu Bulgaria în 2023.

Poate că Uniunea Europeană nu e perfectă, dar România nu poate avea altă apartenență decât la UE tot așa cum democrația, chiar dacă nu e un sistem perfect, până în prezent nu se cunoaște altul mai bun.", se spune în comunicatul UNTRR din 12 decembrie 2022.



3000

de camioane FORD TRUCKS în România



FORD TRUCKS: 3000 DE UNITĂȚI LIVRATE ÎN ROMÂNIA

Cefin Trucks a atins, în noiembrie 2022, pragul de 3000 de vehicule Ford Trucks livrate în România • Ford Trucks a devenit un brand stabil pe piața din România, urcând permanent în topul brandurilor de vehicule comerciale, la nivel de vânzări, cu o cotă de piață de 10% • Cefin Trucks prevede o creștere și în 2023, cu ajutorul politicii sale orientate în jurul clientului, a planului de dezvoltare a rețelei de service, implementarea unui proces complex de digitalizare, și dezvoltarea serviciilor financiare •

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a sărbătorit, la 24 noiembrie 2022, livrarea vehiculului cu numărul 3000.

Cu ocazia aniversării livrării primelor 1000 de unități Ford Trucks în România, parcurs realizat în 30 de luni, a fost setat un nou obiectiv, ca următoarele 1000 să fie livrate către clienții brandului în

jumătate din timp, și anume 15 luni. În pofida unei perioade atipice, dificilă atât din punct de vedere social cât și economic, Cefin Trucks a reușit să îndeplinească obiectivul în vara anului 2021.

Următorul obiectiv a fost setat în condițiile unei accelerări a ritmului de vânzare și consta în livrarea vehiculului cu numărul 3000 până la sfârșitul anului

2022.

Evenimentul de celebrare a avut loc în prezența unor înalți reprezentanți din partea Ford Trucks:

Mr. Serhan Turfan: Vice President, Ford Trucks

Mr. Emrah Duman: Director, International Markets, Ford Trucks

Mr. Selim Yazici: Managing Director Central & Eastern Europe & Baltics Ford

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu



3000

de camioane FORD TRUCKS în România

Îți mulțumim



Trucks International
Mr. Koray Kuvvet: Managing Director
Eastern Europe & Balkans Ford Trucks
International

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

3.000 de camioane vândute în România într-un timp atât de scurt reprezintă un rezultat important cu care ne mândrim. Un rezultat care se datorează echipei care a muncit foarte mult. Nu mă refer doar la echipa CEFIN, ci într-un sens mult mai larg, începând cu clienții noștri, furnizorii noștri, partenerii de finanțare care au lucrat împreună, ajutându-ne unul pe celălalt pentru a da și a maximiza valoarea adăugată prin care încercăm să contribuim la afacerile clienților noștri. Numai dacă ei câștigă, câștigăm și noi. Fiecare obiectiv atins nu este un sfârșit de drum, ci un nou început. Un început pentru obiective ambițioase. Și nu mă refer numai la creșterea de volum, ci și la capacitatea noastră de a îmbunătăți, ulterior, toate serviciile și produsele pe care le furnizăm clienților noștri.

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans Ford Trucks International

Cu acest remarcabil succes în livrarea unui asemenea număr de vehicule și îmbunătățirea cotei de piață, România a fost un contributor major la pătrunderea și expansiunea noastră în Europa. În anii ce urmează ne vom spori operațiunile prin îmbunătățirea eficienței

și folosirea tehnologiei. Cu puternica amprentă a brandului nostru în România cred că putem să ne stabilim o nouă provocare. Să livrăm următoarele 3.000 de unități în jumătatea timpului în care am livrat primele 3.000.

Viziune pe termen lung

Cele 3000 de unități vândute începând cu 2017, sunt distribuite către 660

de clienți unici, companii importante din domeniul transportului intern și internațional, de construcții și companii ce își desfășoară activitatea în domeniul managementului deșeurilor. Vehiculele Ford Trucks sunt parte din cele mai mari șantiere de infrastructură din țară, sunt pe drumurile naționale și internaționale și sunt folosite de către numeroase companii locale și municipalități în



lucrări specializate.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, comunicare, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informații despre flotă. „Livrarea a 3000 de unități Ford Trucks în România este un obiectiv pentru care am muncit foarte mult încă de la lansare și nu reprezintă pentru noi un simplu număr. Acest rezultat este și un semn de apreciere din partea clienților atât referitor la produse cât la serviciile pe care le oferim. Este de asemenea dovada unei munci extraordinare de echipă și a tuturor celor implicați: funizori, clienți, finanțatori și acționari. Toți cei care au contribuit la acest rezultat sunt deja parte a comunității Ford Trucks și ne ajută să ducem mai departe strategia companiei. Principiul pe care ne bazăm este că atunci când clientul are de câștigat, acest lucru se transformă în câștig și pentru companie. Doar printr-un proces constant de îmbunătățire a serviciilor și a produselor pe care le oferim ca și companie, vom atinge, nu numai noua provocare de a livra 3000 de vehicule Ford Trucks în jumătate din timpul necesar pentru primele 3000 de unități, dar și de a oferi cea mai mare valoare adăugată pentru clienții noștri. Obiectivul nostru este să menținem Ford Trucks în topul preferințelor clienților,

acolo unde am dovedit deja că merităm poziția de lideri în segmente precum cel al vehiculelor de construcții și cele specializate, și să păstrăm trendul ascendent al cotei de piață. Ford Trucks a demonstrat deja un raport calitate-preț foarte bun și flexibilitate în fața cerințelor pieței pe care Cefin Trucks o poate acomoda prin experiența pe care o are în servicii integrate.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

Trend ascendent

„Ford Trucks este prezent în România din 2017 alături de partenerul nostru Cefin Trucks. Acest parteneriat s-a dovedit a fi un real succes în ultimii cinci ani și jumătate, timp în care brandul și-a consolidat poziția în piața de vehicule comerciale grele, în drumul către topul mărcilor din industrie. Ne concentrăm pe consolidarea poziției de lider în segmentul vehiculelor de construcții și specializate, în timp ce ne adaptăm la noile tehnologii și nevoile pieței permanent în evoluție. De asemenea, avem ca obiectiv să menținem trendul ascendent în segmentul de transport internațional, cu produsul Ford Trucks F-MAX.

Bazându-ne pe succesul pe piețele actuale, prioritatea noastră este să stabilim o amprentă puternică Ford Trucks în Europa, cu portofoliul solid de produse, rețeaua puternică de dealeri și o acoperire largă a serviciilor cu o înaltă competență. Ne propunem să creăm valoare cu cele mai eficiente



soluții de transport și poziționarea noastră competitivă în ceea ce privește „costul total de proprietate”. După finalizarea expansiunii Europei de Sud și de Vest, pătrundem în țările Europei de Nord până în 2024 și creșterea noastră va continua în același ritm. Ne propunem să fim în 55 de piețe până în 2025. Credem că această strategie va contribui la succesul nostru continuu pe piața românească.

În timp ce extinderea rețelei de service atât națională cât și internațională contribuie foarte de mult la încrederea pe care o construim cu clienții noștri, accelerarea volumului de vânzări în România este, de asemenea, foarte importantă în 2023. Aceasta ne permite să ne setăm ca obiectiv ca următoarele 3.000 de unități Ford Trucks să fie livrate

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 cantum 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



În jumătate din timpul necesar pentru primele 3000.", a declarat Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.

Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.

Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11.8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de

service, ajungând la 19 centre service în România.

În anul 2021, Ford Trucks a atins pragul de 2000 de unități vândute în România iar în noiembrie 2022 atinge cele 3000 de unități previzionate până la sfârșitul anului 2022. Păstrează poziția de lider în segmentul de vehicule specializate, rămâne în topul vehiculelor de construcții și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max. Rețeaua de after sales Cefin Trucks include 22 de centre service în acest moment, în toată țara, atât parteneri cât și proprii.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informațiile despre flotă (localizare, gestiune transport, stil de condus, consum, tahograf, etc).

Despre Cefin Trucks

Compania activează de 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.

Despre Ford Trucks

Ford Trucks este unul dintre cei mai mari producători internaționali de camioane de mare tonaj din lume. Acesta produce o gamă largă de vehicule, inclusiv tractoare, camioane de construcții și camioane de distribuție cu o greutate de peste 16 tone. Rezultatele dovedite ale calității, durabilității și eficienței vehiculelor comerciale Ford stau la baza strategiei internaționale a produselor Ford Trucks.

La Ford Trucks, se întrepătrund mai mult de jumătate de secol de proiectare și experiență de producție cu expertiza în dezvoltarea de produse specifice pieței, pentru a construi principalele componente ale vehiculelor, inclusiv motoarele noi. În prezent, își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.



SCHENGEN

ROMÂNIA NU INTRĂ ÎN SCHENGEN. COZILE DE CAMIOANE RĂMÂN

România, care aşteaptă intrarea în Schengen de 11 ani, nu intră în spaţiul european de liberă circulaţie nici de această dată, deşi a avut sprijinul a 26 de state membre ale UE.

Austria a reuşit să blocheze decizia favorabilă în Consiliul JAI, pentru aderarea la Schengen fiind necesară unanimitate. Olanda i s-a alăturat, în condiţiile în care se opune aderării Bulgariei, iar votul a fost dat „la pachet cu România”.

Cele trei variante

Austria a propus la negocieri în cadrul Consiliului Justiţie şi Afaceri Interne mai multe variante de amânare pentru anul viitor a aderării României la Schengen, cu condiţia ca ţara noastră să nu insiste asupra unui vot în reuniunea de la început de decembrie, conform unor surse oficiale.

În Consiliul JAI, toate statele membre au fost consultate privind intenţiile de vot pentru aderarea României şi Bulgariei de la 1 ianuarie cu frontierele terestre şi de la 26 martie cu cele aeriene, iar cu acest prilej Austria s-a declarat împotriva aderării ambelor ţări, în timp ce Olanda s-a împotrivit numai Bulgariei. În acest context, ministrul ceh de

Interne, Vit Rakusen, a constatat că nu există unanimitate şi a solicitat o pauză pentru a se încerca obţinerea unui compromis, conform surselor oficiale. La consultări au participat reprezentanţii Comisiei Europene, ai Germaniei, Austriei, Olandei, Bulgariei şi României.

Variantele propuse de Austria

Prima variantă pe care a propus-o Austria a fost luarea unei decizii anul viitor, în septembrie sau octombrie, cu condiţia să nu mai aibă loc votul de joi, variantă refuzată de România.

După aceea, s-a venit cu o propunere separată ca Bulgaria să treacă printr-un proces de condiţionalităţi, inclusiv un MCV. Practic, această variantă ar fi presupus ca România să adere la Schengen în acest an fără a îndeplini alte condiţii, iar Bulgaria anul viitor, cu aceste condiţionalităţi. Varianta a fost însă refuzată de Bulgaria.

Varianta a treia propusă de Austria a fost luarea unei decizii în iunie, care ar

fi însemnat vot şi ridicarea frontierelor în acelaşi moment. Condiţia era, de asemenea, ca România să nu insiste asupra unui vot, joi, în Consiliul JAI. Varianta a fost respinsă de România.

Variantele de compromis susţinute de România în JAI şi respinse

Practic, România a avansat o singură variantă în care ar fi fost de acord să nu se voteze, respectiv adoptarea unei declaraţii care să menţioneze că o decizie privind aderarea va fi luată până la sfârşitul anului, eventual la următorul Consiliu de miniştri din 21 decembrie, ca punct A, fără dezbateri. O astfel de variantă ar fi implicat intrarea în Schengen cu frontierele aeriene la 26 martie şi cu cele rutiere mai târziu. Austria a respins însă această contrapropunere.

În aceste condiţii, România a cerut separarea de Bulgaria, dar statul vecin s-a opus şi noul punct nu a putut fi inclus pe ordinea de zi. România a cerut

GESTIONEAZĂ RAPID ŞI PROFESIONIST
NOILE CERTIFICATE DE DETAŞARE IMI
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





14 iunie 1985 - Accord de Schengen

În cele din urmă vot și Austria a votat împotriva aderării României și Bulgariei, iar Olanda doar împotriva Bulgariei. La explicarea voturilor, ministrul olandez Eric van der Burg a ținut să precizeze că votul este pe merit și că dacă era decizie separată în cazul celor două state, Olanda ar fi votat pentru România. La reuniune reprezentantul Spaniei ar fi spus că prin acest vot s-a distrus unitatea UE, iar ministrul polonez a afirmat că este inadmisibil ca două state membre să fie batjocorite timp de de 11 ani.

Ce se mai poate face

Ce se mai poate face acum? Potrivit unor surse apropiate de discuțiile la nivel european, cel mai realist moment pentru o decizie favorabilă României ar putea fi la Consiliul JAI în primăvară. Subiectul ar putea fi discutat și la Consiliul European, de săptămâna viitoare, unde se poate stabili o poziție favorabilă României, însă acesta nu o poate impune și ministrilor JAI. Teoretic, ar putea fi convocat un consiliu extraordinar, însă având în vedere obiectivele Austriei este un pic probabil ca lucrurile să se schimbe.

Ce motive a invocat Austria

Cancelarul austriac Karl Nehammer a spus în ședința Parlamentului European că firmele austriece sunt „maltratate” în România. A doua cauză pentru care nu am aderat la Schengen ar fi aceea că nu putem controla procesul migrației și al contrabandei. În condițiile în care prin intrarea în Schengen ar trebui să dispară controalele la frontieră. Camioanele sunt principalul mijloc de contrabandă dar și de migrație. Fenomenele puteau fi combătute dacă în vămi se puneau de acum celebrele scanere.

Scanerile care nu funcționează

Scanerile mobile din vămi pentru lupta împotriva contrabandei sunt defecte din 2016. Ex-ministrul Finanțelor, Dan Vilceanu explica că „atunci când se împart banii din buget pentru investiții, fiecare componentă ANAF primește câte ceva și niciodată banii nu sunt destui pentru a acoperi toate nevoile”. Cu alte cuvinte, problema este că nu s-au alocat bani pentru scanere de niciun guvern din 2016 până acum.

Lupta împotriva contrabandei se desfășoară greu în România pentru că nu avem scanere mobile funcționale, dacă ne uităm la rapoartele Curții de Conturi, asta în condițiile în care în 2018 și 2019 în România au fost înregistrate 316.608 intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă.

Sistemele ROBOSCAN/MIS

Revista TIR Magazin a consultat rapoartele Curții de Conturi din 2018 și 2019.

Referirea la scanere este foarte precisă: „Începând cu luna februarie 2018, echipamentele nu mai sunt autorizate pentru funcționare”. Se arată în raportul pe anul Curții de Conturi din 2019 aferent anului 2018.

„Strategia pe termen mediu a Agenției Naționale de Administrare Fiscală 2017-2020 a fost aprobată prin Ordinul Președintelui ANAF nr. 945/2017, în cadrul căreia au fost stabiliți indicatorii de performanță strategici subsecvenți obiectivelor strategice, care caracterizează activitatea de colectare a veniturilor, gestiune a declarațiilor pentru impozite și taxe, inspecție fiscală, control venituri persoane fizice, activitatea de asistență contribuabili, resurse umane, contabilitate, informații fiscale, strategii și relații internaționale,

activitatea Direcției Generale Antifraudă Fiscală și activitatea Direcției Generale a Vămilelor.

Pentru autoevaluarea activității, ANAF utilizează efectiv un număr de 36 de indicatori de performanță, care sunt calculați prin produsul informatic de gestiune a acestora, permițând efectuarea unor analize în dinamică a realizării lor, a unor rapoarte/situații centralizatoare necesare analizei evoluției indicatorilor specifici. Din analiza acestor indicatori se poate concluziona faptul că ANAF a reușit să atingă nivelurile planificate pentru unii dintre indicatori. Dintre aceștia enumerăm câțiva indicatori care permit o evaluare obiectivă a performanței ANAF în colectarea creanțelor fiscale. Utilizarea sistemelor mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport și containerelor (tip ROBOSCAN/MIS) cu radiații ionizante cu raze Gamma: indicatorul asigură comensurarea numărului de controale efectuate cu sistemele mobile de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma funcționale din totalul numărului de intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă.

În anii 2018 și 2019 nu a fost efectuat niciun control cu sistemele de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma, deși în România au fost înregistrate 316.608 intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă. Aceste echipamente sunt defecte din august 2016 și nu au fost alocate fondurile necesare pentru mentenanță. Începând cu luna februarie 2018, echipamentele nu mai sunt autorizate pentru funcționare.

Utilizarea în BVF-Grad I a instalațiilor radiologice pentru controlul vamal



nedistructiv al bunurilor tip RAPISCAN, Vidisco FoxRaylle, Vidisco Blaze, Itemiser ș.a. (excepție Roboscane/MIS-urile): în anul 2019 au fost efectuate 4.134 de controale cu instalațiile radiologice pentru controlul vamal nedistructiv în cazul mărfurilor, bunurilor, coletelor, autoturismelor, microbuzelor, autocarelor pentru birourile vamale de frontieră de grad I. Comparativ cu anii 2018 și 2017, când au fost efectuate 20.116 controale și, respectiv, 212.716 controale, în anul 2019 au fost operate de circa 50 de ori mai puține astfel de verificări față de anul 2017”.

Nici în 2020 nu s-au făcut controale

Curtea de Conturi a depus un raport și în anul 2020. Din el reiese că în anul 2019, scanerele au fost tot nefuncționale.

Documentul arată că: „Utilizarea sistemelor mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport și containerelor (tip ROBOSCAN/ MIS) cu radiații ionizante cu raze Gamma” a fost: „Numărul de controale efectuate cu sistemele mobile de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma – ZERO” / „ Numărul de intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă” - ZERO

Documentul mai arată că: „Utilizarea instalațiilor radiologice pentru controlul vamal nedistructiv al bunurilor tip RAPISCAN, Vidisco FoxRaylle, Vidisco Blaze, Itemiser, s.a. (excepție Roboscane/MIS-uri)” a fost: „Numărul de controale efectuate cu instalațiile radiologice pentru controlul vamal nedistructiv cu radiații ionizante cu raze X în cazul mărfurilor, bunurilor, coletelor, autoturismelor, microbuzelor, autocarelor la intrarea/ieșirea în/din țară” – ZERO.

Nu există cine să le opereze

În 2020 a mai fost o tentativă de punere în funcțiune a scannerelor, ANAF organizând o licitație destinată achiziției serviciilor de manipulare a scannerelor. „Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) a inițiat și derulat, în anul 2019, două proceduri de achiziție care au fost anulate, deoarece ofertele au fost declarate neconforme. Precizăm că a fost inițiată a treia procedură pentru achiziția serviciilor de manipulare (mentenanță și reparații), prin încheierea unui acord cadru pentru o perioadă de 4 ani, pentru sistemele mobile tip Roboscan/MIS, iar, în prezent, această procedură este în stadiul de aprobare a documentației de atribuire și a strategiei de contractare”, a declarat secretarul

de stat în Ministerul Finanțelor, Atila Gyorgy, într-un document transmis Camerei Deputaților.

Potrivit Programului Național de Reformă, adoptat de (ex) Guvernul Orban, termenul de încheiere a acordului cadru pentru serviciile de manipulare ale instalațiilor radiologice din dotarea Unității Nucleare a ANAF era trimestrul II 2020. Nici până azi nu s-a materializat nimic.

Mai 2020: controalele se fac cu câinii

Nici unul din cele 15 scanere care ar trebui să verifice camioanele cu marfă care intră în România nu funcționează, arată Ministerul de Finanțe într-un răspuns la o interpelare de anul trecut. În consecință, vama folosește “echipaje canine”.

În răspunsul la interpelare, secretarul de stat Atila Gyorgy, din ministerul de Finanțe, arată că cele „15 sisteme mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport marfă și al containerelor, tip Roboscan/ MIS, sunt menționate în Autorizația de deținere nr.VG 2002/2019, fără drept de utilizare”. Două licitații pentru repararea lor au eșuat, a treia era în curs de desfășurare în aprilie 2020, când Ministerul de Finanțe a

Publicarea





transmis Parlamentului acest răspuns. "Astfel, pentru asigurarea serviciilor de manipulare, Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) a inițiat și derulat, în anul 2019, două proceduri de achiziție care au fost anulate, deoarece ofertele au fost declarate neconforme. Precizăm că a fost inițiată a treia procedură pentru achiziția serviciilor de manipulare (mentenanță și reparații), prin încheierea unui acord cadru pentru o perioadă de 4 ani, pentru sistemele mobile tip Roboscan/MIS, iar, în prezent, această procedură este în stadiul de aprobare a documentației de atribuire și a strategiei de contractare", se arată în documentul semnat de Atila Gyorgy. În consecință, România apelează la tradiționala metodă a câinilor: "Astfel, activitatea desfășurată în anul 2019 de cele 36 de echipe canine ale autorității vamale din România s-a concretizat atât prin confiscarea de bunuri și aplicarea de amenzi contravenționale, în valoare totală de 1.609.694 Euro, cât și printr-un număr de 36 de descoperiri de droguri și substanțe interzise".

Există un singur scanner mobil

Vama are, din această iarnă, un scanner funcțional pentru prima dată din 2016. Scannerul mobil, folosit pentru verificarea vehiculelor de transport de marfă, a fost adus temporar de către Autoritatea Vamală Română (AVR) pentru a întări frontiera de Est, a declarat președintele AVR, Bogdan Mihei. Vama are în derulare o procedură de achiziție de scanere pentru toate punctele vamale, dar aceasta trebuie să parcurgă mai multe etape, fiind acum în avizare interinstituțională. Scanerele mobile sunt o necesitate în vămi, unde asigură combaterea traficului ilicit și fluidizarea traficului de mărfuri.

"Am luat temporar un scanner pe care îl operăm la vama Albița, cel mai mare punct vamal de pe granița de Est. Este primul scanner pe care l-am pus în funcțiune după mult timp

și suntem mulțumiți să avem din nou astfel de echipamente pentru controlul vamal. Scanerele vechi vor fi casate, printr-o procedură specifică. Nu mai pot fi reparate și repuse în funcțiune, iar tehnologia este deja una depășită. Sunt operațiuni foarte complexe de manipulare și casare, din cauza materialelor radioactive care trebuie scoase de pe echipamentele respective. Intenționăm să le casăm cât mai repede, ca să scăpăm de niște costuri, dar ne concentrăm acum pe achiziția scannerelor noi", a declarat șeful Autorității Vamale Române, Bogdan Mihei.

Echipamente vitale

Astfel de echipamente sunt necesare pentru a combate traficul ilicit, cum ar fi cel cu droguri, arme, produse contrafăcute și țigări. Pe lângă pierderile pe care le aduce bugetului statului, traficul ilicit reprezintă o sursă importantă de bani pentru grupările de crimă organizată. Un control mai strict la frontieră poate reduce fenomenul, însă este important ca măsurile să nu afecteze tranzitul prin punctele vamale. Vama are 15 sisteme mobile de scanare vechi și nefuncționale. Autoritățile au vorbit în urmă cu mai mulți ani de o eventuală reparare a unora dintre aceste echipamente, dar, cu trecerea timpului, discuția s-a mutat către casarea scannerelor vechi și nefuncționale, care ar urma să fie înlocuite cu unele noi. Cele 15 sisteme mobile de scanare de care a dispus Vama în trecut sunt nefuncționale de mai mulți ani, cel puțin din 2016. În ultimii ani, a funcționat un singur scanner, fix, în punctul de la Constanța Sud Agiea. Acest scanner, funcțional și acum, a fost utilizat și de Vamă, dar aparține Administrației Portului Constanța. AVR a fost înființată anul acesta, prin lege, pentru a prelua activitatea de vamă de la Direcția Generală a Vănilor din cadrul ANAF. Vama a redevenit astfel

instituție separată subordonată direct Finanțelor, după ce în 2013 activitatea Autorității Naționale a Vănilor a fost trecută la ANAF, ca Direcție Generală a Vănilor. "Am constatat în urma verificărilor pe frontieră în 2016 că nu funcționa niciunul, deși existau raportări că funcționau. E un lucru bun că s-a adus acum unul mai repede, dar trebuie dotate și celelalte vămi, inclusiv cele cu Ucraina. Scanerele, echipele canine și echipele mobile sunt esențiale pentru securizarea și fluidizarea comerțului. Scannerul de la Albița este un lucru foarte bun, dar este faza de început", a declarat Dorel Fronea, strategic customs adviser, EUAM Ukraine. Fronea a condus în trecut Vama Română.

Care sunt avantajele spațiului Schengen?

Schengen este numele unui mic sat din Luxemburg, situat la frontiera cu Germania și Franța, unde Acordul Schengen și Convenția Schengen au fost semnate în 1985 și, respectiv, în 1990. Apartenența la un spațiu fără controale la frontierele interne înseamnă că țările nu efectuează verificări la frontierele lor interne, cu excepția cazurilor unor amenințări specifice. Se efectuează controale armonizate la frontierele lor externe, pe baza unor criterii clar definite. Spațiul Schengen permite unui număr de peste 400 de milioane de persoane să călătorească liber între țările membre fără a trece prin controale la frontieră. În fiecare zi, aproximativ 3,5 milioane de persoane trec frontierele interne pentru a munci sau a studia sau pentru a-și vizita familia și prietenii, iar aproape 1,7 milioane de persoane locuiesc într-o țară Schengen și lucrează în alta. Se estimează că europenii efectuează anual 1,25 de miliarde de călătorii în interiorul spațiului Schengen, ceea ce aduce de asemenea beneficii considerabile turismului și sectorului cultural.



SISTEMUL E-SIGUR MONITORIZEAZĂ, DE LA DISTANȚĂ, NEREGULILE DIN TRAFIC

Guvernul a adoptat un proiect de lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier.

Prin proiectul de lege se propune instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport.

Actul normativ reglementează monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice din România, într-un sistem integrat, și condițiile în care pot fi utilizate datele colectate cu ocazia monitorizării. Noul Sistem integrat de monitorizare se va numi e-SIGUR și va fi complementar sistemelor inteligente de transport.

Datele de monitorizare a traficului rutier, procesate automat

Prin sistemul e-SIGUR se vor procesa automat datele de monitorizare a traficului rutier, acesta urmând să semnalizeze încălcări ale normelor de circulație pe drumurile publice, să identifice vehiculele supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care circulă fără achitarea tarifului de utilizare/ trecere a rețelei de drumuri sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară,

Sistemul va fi parte integrantă a centrului care asigură monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către CNAIR și va permite procesarea manuală, de către polițiștii rutieri din cadrul Poliției Române, a datelor colectate, aceștia având competență teritorială generală de constatare a contravențiilor și de

aplicare a sancțiunilor contravenționale. Totodată, actul normativ reglementează și întocmirea procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, constatate cu ajutorul e-SIGUR, în format electronic, sub semnătură electronică calificată.

TIR Magazin vă prezintă cele mai importante articole

Monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice se realizează prin intermediul sistemelor de transport inteligente, parte integrantă din drum, într-un sistem integrat și interoperabil în următoarele scopuri:

a) supravegherea și controlul respectării unor norme de circulație pe drumurile publice, inclusiv constatarea încălcării acestora;



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Preturi super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de reperi unici în stoc



b) identificarea unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară;

c) stabilirea măsurilor necesare desfășurării fluente și în siguranță a circulației rutiere;

d) reducerea factorilor de risc care pot afecta transporturile cu caracter special sau care pot conduce la tulburarea gravă a ordinii publice, constituirea și adaptarea dispozitivelor de pază și ordine publică;

e) administrarea drumurilor publice prin identificarea timpurie a factorilor care pot afecta starea părții carosabile și stabilirea unor măsuri preventive pentru diminuarea consecințelor;

f) protejarea spațiilor de servicii și a parcărilor amplasate de-a lungul drumurilor publice;

g) limitarea fenomenului de degradare a părții carosabile.

(2) Monitorizarea traficului rutier constă în colectarea de date cu ajutorul unor mijloace tehnice fixe sau mobile, procesarea automată și manuală, precum și valorificarea acestor date de către autoritățile publice competente, în scopurile prevăzute la alin.(1).

Condițiile generale de funcționare a e-SIGUR

Art. 4 – (1) e-SIGUR este un ansamblu de sisteme informatice, infrastructură de comunicații, elemente de interconectare și interoperabilitate cu alte sisteme informatice, platforme hardware și software pentru stocare, procesare automată, procesare manuală, preluare, afișare și transmitere de date, mijloace tehnice certificate sau

omologate și verificate metrologic și capabilități și/sau servicii de imprimare masivă și comunicare a documentelor.

(2) e-SIGUR este parte integrantă a centrului ce asigură monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., denumită în continuare CNAIR.

(3) CNAIR asigură în cadrul centrului dezvoltarea, funcționarea, mentenanța și orice alte activități legate de administrarea e-SIGUR, cu excepția capabilității și/sau a serviciilor de imprimare masivă și comunicare a documentelor.

(4) e-SIGUR asigură în mod automat și preluarea, respectiv afișarea datelor și informațiilor din cadrul sistemelor de transport inteligente gestionate de fiecare centru în parte.

(5) CNAIR se asigură că mijloacele tehnice fixe destinate măsurării vitezei care furnizează date către e-SIGUR sunt omologate și verificate metrologic, potrivit normelor în vigoare.

(6) Pentru colectarea datelor de monitorizare a traficului rutier, e-SIGUR utilizează mijloace tehnice, deținute cu orice titlu de CNAIR.

(7) Cheltuielile pentru dezvoltarea, după caz instalarea, administrarea și operarea e-SIGUR se asigură cu această destinație, de la bugetul de stat, prin legile bugetare anuale, din fonduri externe și alte surse de finanțare constituite potrivit legii, precum și, prin derogare de la prevederile art.30 alin.(2) din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre a Guvernului

din fondul de rezervă bugetară aflat la dispoziția Guvernului.

Art. 5 – (1) Mijloacele tehnice sunt amplasate pe drumurile de interes național, administrate de CNAIR, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Pe măsura dezvoltării e-SIGUR, se pot amplasa mijloace tehnice și pe alte categorii de drumuri publice, altele decât cele prevăzute la alin. (1).

(3) Amplasarea de mijloace tehnice noi se realizează cu avizul poliției rutiere emis potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 6 – (1) În scopul prevenirii încălcării regulilor de circulație, existența mijloacelor tehnice fixe destinate măsurării vitezei care furnizează date către e-SIGUR se semnalizează, corespunzător normelor în vigoare, prin instalarea, înaintea locului amplasării, a unui indicator de informare, la o distanță:

a) între 50 și 100 de metri, pentru cele amplasate în localități;

b) între 100 și 500 de metri, pentru cele amplasate în afara localităților;

c) între 500 și 1.000 de metri, pentru cele amplasate pe autostrăzi.

(2) În cazul în care configurația sau amenajarea drumului public impune amplasarea indicatorului de informare la o distanță mai mare decât cea prevăzută la alin.(1), sub indicatorul de informare se instalează un panou adițional cu distanța dintre indicatorul de informare și locul în care este amplasat



mijlocul tehnic fix.

(3) Pe sectoarele de drumuri dotate cu panouri cu mesaje variabile, semnalizarea/ informarea asupra existenței mijloacele tehnice fixe destinate măsurării vitezei în funcțiune ce furnizează date către e-SIGUR poate fi realizată și prin intermediul panourilor cu mesaje variabile.

(4) CNAIR are obligația de a informa public, pe pagina de internet proprie, cu privire la locul amplasării mijloacelor tehnice fixe și scopul prelucrării datelor de monitorizare a traficului rutier.

Art. 7 – (1) e-SIGUR se interconectează cu:

a) Sistemul informatic național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate, prevăzut la art.11 din Ordonanța Guvernului nr.83/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare de pașapoarte și

serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor;

b) Registrul național de evidență a persoanelor, prevăzut la art.7 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.97/2005 privind evidența, domiciliul, reședința și actele de identitate ale cetățenilor români;

c) Registrul național de evidență a pașapoartelor simple, prevăzut la art.92 din Ordonanța Guvernului nr.83/2001;

d) Platforma informatică EUCARIS, prevăzută la art.3 alin.(3) din Legea nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări, republicată;

e) Bazele de date ale Poliției Române, privind evidența vehiculelor supuse confiscării, căutate potrivit legii sau

care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară, constituite potrivit Legii nr.218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

f) Bazele de date a sistemului SIEGMCR - Sistem Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control Rovinieta;

(2) e-SIGUR este dezvoltat astfel încât să asigure interoperabilitatea cu sistemele informatice prevăzute la alin. (1).

(3) e-SIGUR poate colecta și datele de monitorizare a traficului rutier obținute cu mijloacele tehnice din dotarea Poliției Române, indiferent de categoria de drum public monitorizată.

Art. 8 – Pe măsura dezvoltării sistemelor informatice, e-SIGUR se poate interconecta, în condițiile stabilite prin lege, cu alte sisteme

**MAN INDIVIDUAL
LION S**

Simply my truck.





de monitorizare și control, în scopul furnizării către acestea a datelor de monitorizare a traficului rutier.

Art. 9 – Mijloacele tehnice colectează automat următoarele date de monitorizare a traficului rutier: imagini, sunete, informații privind viteza de deplasare a vehiculelor, mase și gabarit, informații privind condițiile atmosferice, semnalizarea rutieră și starea infrastructurii rutiere, precum și informații privind locul și timpul colectării.

Crearea de semnalări și procesarea acestora

Art. 10 – (1) Prin e-SIGUR se procesează automat datele de monitorizare a traficului rutier colectate și datele cuprinse în sistemele informatice prevăzute la art. 7 alin.(1) și creează semnalări privind:

- posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară;
 - posibila prezență în trafic a unor vehicule care circulă fără achitarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri.
- (2) Semnalările privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice vizează:
- limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
 - interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
 - semnificația culorii roșii a semaforului;
 - interdicția de a conduce pe drumurile

publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;

- trecerea la nivel cu calea ferată;
- interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;

(3) În cazul în care pe drumul public se creează restricții sau limitări temporare, CNAIR are obligația de a corela funcțiile e-SIGUR cu acestea.

Cum se întocmesc procesele verbale pentru amenzi

3. La articolul 109, după alineatul (3) se introduc cinci noi alineate, alineatele (31) - (35), cu următorul cuprins:

„(31) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției se poate încheia ca înscris în formă electronică. Prin derogare de la prevederile art. 19 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică se semnează de agentul constator cu semnătură electronică calificată. Data încheierii acestui proces-verbal este data aplicării semnăturii electronice calificate.

(32) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică se comunică prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice atunci când contravenientul a optat pentru această modalitate de comunicare. Procesul-verbal se consideră comunicat în termen de 5 zile de la data punerii acestuia la dispoziția contravenientului prin platforma informatică.

(33) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat

ca înscris în formă electronică, în cazul în care nu poate fi comunicat în modalitatea prevăzută la alin.(32), se consideră comunicat la data comunicării copiei acestuia, imprimată pe suport de hârtie. Documentul astfel rezultat nu trebuie să poarte semnătura olografă a agentului constator și se comunică potrivit art.27 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, cu modificările și completările ulterioare. Contravenientul are acces, prin platformele informatice destinate furnizării de servicii electronice, la procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică.

(34) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat pe suport de hârtie poate fi comunicat, prin derogare de la art.27 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, cu modificările și completările ulterioare, prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, atunci când contravenientul a optat pentru această modalitate de comunicare. Procesul-verbal se consideră comunicat în termen de 5 zile de la data punerii la dispoziția contravenientului a copiei în format electronic a procesului-verbal, fără să poarte semnătura electronică a agentului constator.

(35) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică, dovada comunicării acestuia prin platformele informatice destinate furnizării de servicii electronice, corespondența purtată potrivit art.39 alin.(3) și, după caz, înregistrările realizate cu ajutorul mijloacelor tehnice prevăzute la alin. (2) se stochează pentru o perioadă de 5 ani începând cu 1 ianuarie a anului următor.”

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 06: ANGAJAREA UNOR PERSOANE FĂRĂ EXPERIENȚĂ

În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea episod al serialului TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: La nivelul societății noastre nu avem o problemă. Dimpotrivă, ne dorim a angaja debutanți, dar marea majoritate a societăților probabil nu sunt dispuse să investească în a pregăti personal nou.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Firmele au început să devină reticente cu personalul nou angajat din cauza lipsei de experiență. Lipsa de experiență duce la defecțiuni ale utilajelor, consumuri mai mari de

combustibil și timp pierdut. Dar dacă firmele nu prind încredere pentru a forma un nou personal cu experiență, va fi foarte greu ca cineva să se angajează la firmele de construcții.

Episodul 05

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Vă confrunțați cu o criză de șoferi profesioniști, la fel ca toate celelalte zone din transportul rutier?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Da, ne confruntăm. Interesant este faptul că (,) cu toate că există perioada asta de pandemie, avem anunțuri puse peste tot și foarte puține cereri de angajare există.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Am început să angajăm șoferi fără experiență, care să prindă experiență pe utilajele mai vechi și pe mașinile mai vechi pe care le deține firma noastră. Astfel, sperăm să facem o nouă echipă de șoferi profesioniști cu experiență.

Episodul 04

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

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

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

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



Episodul 03

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 02

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Avem o flotă

de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

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



ASOCIEREA DUMAVA-GAMIDA - DOCUMENT CONSTATATOR PRIMAR NEGATIV DE LA CNAIR

Asocierea de firme de marcaj rutier Dumava Semnalizare SRL - Gamida Euromark SRL a primit penalități și document constatator primar negativ de la CNAIR pentru executarea necorespunzătoare și cu mare întârziere a marcajelor rutiere de pe raza DRDP Craiova.

"Către TIR Magazin
Ref.: Lucrări de marcaje rutiere pe raza DRDP Craiova
Urmare a adresei dumneavoastră nr.320/17.11.2022, înregistrată la DRDP Craiova cu nr. 35489/21.11.2022, prin care solicitați informații cu privire la marcajele rutiere executate în baza Acordului-Cadru de "Lucrări de marcaje rutiere prefabricate termoplastice la cald, covoare antiderapante și materiale plastice aplicate la cald (spray) pe rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale - Lot DRDP Craiova", vă comunicăm următoarele:

- Asocierea SC Gamida Euromark SRL - Dumava Semnalizare SRL a semnat un Acord-Cadru cu CNAIR SA în data de 17.02.2022.
- DRDP Craiova, în baza Acordului-Cadru încheiat de CNAIR SA, a încheiat un contract subsecvent cu asocierea mai sus menționată în data de 24.05.2022, cu termen de finalizare în data de 31.08.2022.
- La momentul începerii anului școlar, în data de 05.09.2022, marcajele monocolor și antiderapante în dreptul unităților de învățământ erau finalizate în proporție de 28%.
- Contractul subsecvent încheiat cu asocierea a fost finalizat cu o întârziere de 43 de zile, totodată menționăm faptul că prestatorul a fost notificat că se află în întârziere și că are obligația de a finaliza trecerile de pietoni până la începerea anului școlar, fapte ce au dus la penalizarea financiară a asocierii și la emiterea documentului constatator primar negativ.

Director Regional, Călin Cosmin Petruț", se spune în adresa din

partea DRDP Craiova pe care am primit-o la redacție pe data de 23 noiembrie 2022.

Răspunsul DRDP Craiova vine la o solicitare pe care revista noastră a făcut-o pe data de 17 noiembrie 2022:

"Către DRDP Craiova
Domnului director general regional Călin Cosmin Petruț
Stimate domnule director regional, în ultimul an, între publicația noastră TIR Magazin și instituția pe care o conduceți a fost purtată o corespondență în legătură cu stadiul execuției contractelor de marcaj rutier din zona unităților de învățământ aflate pe raza DRDP Craiova.

Ne-ați informat despre faptul că asocierea Gamida Euromark SRL - Dumava Semnalizare SRL a încheiat cu DRDP Craiova un acord cadru având ca obiect "Lucrări de marcaje rutiere prefabricate termoplastice aplicate la cald, covoare antiderapante și materiale plastice aplicate la cald", în valoare de 71.210.150 lei, fără TVA.

S-a încheiat un contract subsecvent, care a avut ca termen de finalizare data de 31 august 2022.

Am fost informați despre faptul că acest contract subsecvent a fost finalizat cu mare întârziere în cursul lunii octombrie 2022. Dar grav este faptul că, la data începerii anului școlar, respectiv 05 septembrie 2022, asocierea marcuse într-o foarte mică măsură trecerile de pietoni din dreptul școlilor.

Ținând cont de cele de mai sus și de recenta practică a CNAIR de sancționare a societăților care execută cu întârziere lucrările

de infrastructură, vă rugăm să informați opinia publică prin intermediul nostru dacă ați întreprins vreo măsură împotriva asocierii Gamida Euromark SRL - Dumava Semnalizare SRL, care, prin întârzierea nepermisă a lucrărilor, a pus în pericol siguranța rutieră în zone cu vulnerabilitate ridicată. În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să ne comunicați măsurile dispuse.
Cu stimă,
Emil Pop
Director general TIR Magazin"

Așteptăm răspunsul și de la DRDP București, unde asocierea Dumava Semnalizare - Euro Construct Trading 98 nu a executat nimic din cele trei contracte subsecvente de marcaj rutier atribuite. Asocierea a primit notificarea de reziliere a contractului subsecvent la începutul lunii noiembrie 2022. Conform clauzelor din contractele de marcaj ale CNAIR, rezilierea contractului subsecvent s-a produs în mod automat la zece zile de la trimiterea notificării de reziliere.





PRIMUL VEHICUL ALIMENTAT CU HIDROGEN DE LA HYUNDAI CU CAROSERIE SCHMITZ CARGOBULL OMOLOGAT PENTRU TRANSPORTUL RUTIER ÎN GERMANIA

Schmitz Cargobull a livrat prima combinație de vehicul neutru din punct de vedere climatic cu o caroserie M.KO și motor alimentat cu hidrogen.

Fabricată la uzina Schmitz Cargobull din Lituania, caroseria este echipată cu o podea multifuncțională, două șine de asigurare a încărcăturii, care completează vehiculul Hyundai alimentat cu hidrogen. Asamblarea vehiculului și inspecția DEKRA au avut loc la uzina GRW din Toddin. Această echipare face din Schmitz Cargobull primul furnizor de caroserie certificată pentru Hyundai din Germania. Dirk Nuxoll, Managing Director GRW, Sabine Essmann, International Key Account Manager Logistic/Food Business la Schmitz Cargobull, și Bruno Altenschöpfer, Fleet Manager la HyLane, au preluat vehiculul pentru

prima sa utilizare în regim de drum deschis. "Sunt încântat de cât de repede ar putea fi implementat acest concept. Acest vehicul este un alt pas înainte pentru soluțiile de transport durabil cu hidrogen în Germania", spune Altenschöpfer. „Soluțiile pentru transportul durabil de marfă sunt deosebit de importante pentru Schmitz Cargobull. Suntem încântați să realizăm acest mare proiect pilot într-un timp atât de scurt și vom finaliza un total de 17 vehicule în următoarele câteva săptămâni. Caroseriile de la Schmitz Cargobull sunt echipate optim pentru a găzdui rezervoarele de hidrogen”, spune

Essmann. „Fiind primul camion cu hidrogen care a fost omologat în Germania, am putut prezenta vehiculul împreună cu Schmitz Cargobull la conferința BMDV Vehicule comerciale ecologice de la Berlin. Acolo ni s-a permis de asemenea să prezentăm conceptul nostru în detaliu”, spune Sara Schiffer, Managing Director, HyLane GmbH. „Vehiculele de tipul „XCIENT Fuel Cell” vor fi pregătite – în funcție de cerințele clienților – pentru utilizarea lor pe șosea. Pe șasiul autovehiculului se montează corpuri de marfă frigorifice și pentru transportul uscat.”

© Schmitz Cargobull



Crăciun fericit!



Sărbătorile de iarnă să vă aducă multe bucurii, surprize și îndeplinirea tuturor dorințelor. La mulți ani!

Dorim să vă mulțumim pentru încrederea acordată și așteptăm cu nerăbdare să fim partenerul pe care vă puteți baza și în anul 2023.

www.cargobull.com/ro

**SCHMITZ
CARGOBULL**

The Trailer Company.



NORMA EURO 7 SE APLICĂ DIN 2027 PE CAMIOANE

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.

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.

Vehicule mai curate pe drumuri

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 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 navetei zilnice.
- Actualizează și înăsprește limitele pentru emisiile de poluanți: limitele vor fi înăspriște 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.

Pașii următori

Propunerea Comisiei va fi înaintată Parlamentului European și Consiliului în vederea adoptării acesteia de către colegislatori.

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 Dieseldgate, 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.

Reacție: NU își atinge scopul

Asociația Constructorilor Europeni de Automobile a reacționat imediat la propunerile Comisiei Europene privind noile norme de poluare Euro 7, afirmând că sunt nerealiste și cu beneficii limitate pentru mediu, iar prețurile autovehiculelor vor crește considerabil. Asociația Producătorilor de Automobile Europeni (ACEA) a declarat că are serioase îngrijorări cu privire la propunerile Comisiei Europene de noi standarde privind emisiile de poluanți Euro 7/VII pentru mașini, camionete, camioane și autobuze. ACEA spune că (,) cu regulile actuale Euro 6/VI, UE are cele mai cuprinzătoare și stricte standarde pentru emisiile de poluanți (cum ar fi NOx și PM) din lume. Iar emisiile de gaze de eșapament sunt deja la un nivel abia măsurabil,

datorită tehnologiei de ultimă oră a vehiculelor.

Studiile recente arată că reînnoirea flotei mai vechi cu cele mai recente vehicule Euro 6 – alături de electrificarea vehiculelor noi – ar asigura o reducere cu 80% a emisiilor de NOx din transportul rutier până în 2035, comparativ cu 2020. Cele mai stricte scenarii Euro 7/VII (zero emisii de NOx) ar reduce emisiile de NOx cu mai puțin de 5% suplimentar pentru mașini și camionete și cu doar 2% suplimentar pentru camioane.

„Industria auto își ia foarte în serios rolul de a reduce atât emisiile de CO2, cât și alte emisii poluante. Anul trecut am făcut o propunere foarte constructivă pentru un nou standard Euro 7 care ar aduce o reducere majoră a poluanților îmbunătățind astfel calitatea aerului (...) Din nefericire, beneficiul pentru mediu al propunerii Comisiei este foarte limitat, crescând totodată considerabil costul vehiculelor. Se concentrează asupra condițiilor extreme de condus care nu au nicio relevanță în viața reală”, a explicat Oliver Zipse, președintele ACEA și CEO al BMW Group. De asemenea, ACEA consideră că propunerile Comisiei Europene pentru Euro 7 „neglijează complet trecerea rapidă la vehiculele cu emisii zero și, totodată, ignoră efectul viitoarelor obiective”. „Pentru a se conforma noilor norme, producătorii de camioane vor

trebui să mute resurse substanțiale de inginerie și financiare de la vehiculele electrice cu baterii și celule de combustibil înapoi la motorul cu ardere internă. Acest lucru va afecta grav tranziția noastră la vehicule cu emisii zero. Nu e un proiect bun nici pentru climă, nici pentru sănătatea oamenilor, nici pentru industrie”, a declarat Martin Lundstedt, președintele consiliului pentru vehicule comerciale al ACEA și CEO al Volvo Group, într-un comunicat al ACEA.

„Factorii politici ar trebui să se concentreze asupra măsurilor care accelerează reînnoirea flotei, acordând prioritate investițiilor în vehicule cu emisii zero, care vor avea un impact mult mai mare atât asupra calității aerului, cât și asupra reducerii emisiilor de CO2”, a mai spus Lundstedt.

Pachetul legislativ Euro 7/VII nu va fi probabil gata înainte de mijlocul anului 2024, mai ales având în vedere lista lungă de teste suplimentare pe care o acoperă. Datele de implementare propuse – iulie 2025 pentru mașini și camionete și iulie 2027 pentru vehiculele grele – sunt descrise de ACEA ca fiind nerealiste, având în vedere numărul mare de modele și variante de vehicule care trebuie dezvoltate, proiectate, testate și omologate înainte de atunci.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





UN PIC MAI BINE LA GRANITELE CU MOLDOVA ȘI UCRAINA

Guvernul a emis Ordonanța de urgență nr. 103/2022 privind unele măsuri pentru creșterea capacității de control la frontieră a Autorității Vamale Române.

„Pe fondul situației de conflict armat generată de agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, a blocării porturilor ucrainene de la Marea Neagră și Marea Azov și închiderea navigației pe Canalul Bâstroe, fluxurile comerciale din estul Mării Negre s-au modificat, reorientându-se aproape exclusiv prin frontierele României.

În acest context, la frontierele României care constituie frontiere externe ale UE, în special la frontiera cu Ucraina, Republica Moldova, precum și în porturile de la Marea Neagră se înregistrează o creștere semnificativă a volumului de mărfuri care trec frontiera, creștere care a generat timp de așteptare de ordinul zilelor pentru controlul vamal la trecerea frontierei.

Menționăm că, încă de la începutul conflictului, România, asemeni celorlalte state membre ale Uniunii Europene care se învecinează cu Ucraina, s-a angajat să sprijine Ucraina prin facilitarea trecerii prin punctele sale de frontieră a mărfurilor de strictă necesitate și ajutoarelor destinate Ucrainei”, se arată în motivarea aguverului.

Cum este motivată decizia

De asemenea, pentru ca mărfurile

agricole să ajungă pe piețele din UE și pe cele mondiale, este nevoie urgentă de fluidizarea rutelor de transport rutier, feroviar și maritim care leagă UE de Ucraina. Din acest punct de vedere, România se află la confluența acestor rute, aspect care generează presiune pe autoritatea vamală care are competențe privind controlul mărfurilor la trecerea frontierei.

Totodată creșterea prețurilor produselor de bază la nivel mondial, datorate războiului de agresiune purtat de Rusia în Ucraina, precum și acțiunile care subminează capacitatea Ucrainei de a-și exporta produsele agroalimentare, situează România în prim-planul Statelor Membre care trebuie să ia măsuri urgente și ferme pentru contracararea acestui fenomen prin dezvoltarea urgentă a capacităților autorității vamale care să ajute la fluidizarea traficului prin punctele de trecere a frontierei.

Aceste acțiuni necesită suplimentarea numărului de personal alocat efectuării supravegherii vamale și controalelor mărfurilor care trec frontiera, de-a lungul rutelor de transport rutier, feroviar și maritim care leagă Ucraina, atât de porturile românești cât și de porturile maritime din UE. Având în vedere că aplicarea terme-

nelor prevăzute în legislația națională în vigoare la acest moment pentru ocuparea funcțiilor publice nu este de natură a asigura în regim de urgență necesarul de personal vamal, se impune o intervenție legislativă pentru modificarea cadrului legal în vederea organizării concursurilor pentru ocuparea posturilor nou înființate.

Actul normativ are în vedere crearea cadrului legal și funcțional pentru acțiunile ce urmează a fi întreprinse de Autoritatea Vamală Română pentru asigurarea în regim de urgență a personalului vamal necesar pentru efectuarea controlului vamal la trecerea frontierei și fluidizarea traficului (terestru, feroviar, naval) la frontierele externe ale UE.

Ce prevede actul normativ

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

Articolul 1

Numărul maxim de posturi pentru aparatul central al Autorității Vamale Române și structurile teritoriale stabilit prin Hotărârea Guvernului nr. 237/2022 privind organizarea și funcționarea Autorității Vamale Române și pentru modificarea pct. 1 de la lit. C din cadrul anexei nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 791/2009



privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional se suplimentează cu 324 de posturi pe o perioadă determinată până la încetarea situației care generează un aflus masiv de mărfuri și persoane la frontiera României cu Ucraina și Republica Moldova, precum și în porturile de la Marea Neagră, dar nu mai mult de 3 ani, de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

Articolul 2

(1) Prin derogare de la prevederile art. 618 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, și de la prevederile articolului unic alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 80/2022 privind reglementarea unor măsuri în domeniul ocupării posturilor în sectorul bugetar, începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență și până la încetarea situației care generează un aflus masiv de mărfuri și persoane la frontiera României cu Ucraina și Republica Moldova, precum și în porturile de la Marea Neagră, dar nu mai mult de 3 ani de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pentru ocuparea funcțiilor publice vacante și temporar vacante nou-înființate potrivit art. 1, se pot organiza și desfășura concursuri, cu obligația de a înștiința Agenția Națională a Funcționarilor Publici cu privire la organizarea acestora cu cel puțin 13 zile înainte de data desfășurării probei scrise a concursului.

(2) Prin derogare de la prevederile art. 618 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019,

cu modificările și completările ulterioare, pentru funcțiile publice prevăzute la alin. (1) anunțul privind concursul se publică pe pagina de internet a Autorității Vamale Române, respectiv a Agenției Naționale a Funcționarilor Publici, cu cel puțin 10 zile înainte de data desfășurării probei scrise a concursului.

Articolul 3

Procedura de organizare și desfășurare a concursurilor pentru funcțiile publice prevăzute la art. 1 este cea prevăzută în Hotărârea Guvernului nr. 611/2008 pentru aprobarea normelor privind organizarea și dezvoltarea carierei funcționarilor publici, cu modificările și completările ulterioare, cu următoarele excepții:

- a) Autoritatea Vamală Română are obligația de a constitui comisia de concurs și comisia de soluționare a contestațiilor cu cel puțin 10 zile înainte de data desfășurării probei scrise a concursului;
- b) candidații depun dosarul de concurs la secretarul comisiei de concurs, în termen de 8 zile de la data publicării anunțului pe pagina de internet a Autorității Vamale Române, care conține în mod obligatoriu documentele prevăzute la art. 49 alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 611/2008, cu modificările și completările ulterioare;
- c) comisia de concurs are obligația de a selecta dosarele de concurs, pe baza îndeplinirii condițiilor de participare la concurs, în termen de 24 de ore de la data expirării termenului prevăzut la lit. b).

Cum vrea UE să contribuie la creșterea eficienței Autorității Vamale Române la frontiera cu Ucraina și Moldova

Reprezentanții Autorității Vamale Române au lansat proiectul cu tema "Dezvoltarea capacității operaționale a Văzii Române la frontiera cu Ucraina și Republica Moldova".

"Proiectul beneficiază de sprijin tehnic din partea Direcției Generale de Sprijin pentru Reforme Structurale (DG REFORM) a Comisiei Europene și este finanțat integral prin Instrumentul de Sprijin Tehnic al Uniunii Europene. Proiectul este implementat în colaborare cu KPMG Romania, selectată de DG REFORM în urma unei proceduri de achiziții publice", se menționează în comunicat.

Conform sursei citate, printre principalele obiective ale proiectului sunt: evaluarea structurii/capacității organizatorice a Autorității Vamale Române, în context european actual cu particularitățile mediului în care autoritatea vamală română își desfășoară activitatea (ținând seama de situarea României la frontiera de est a Uniunii Europene și în imediată vecinătate a conflictului armat Ucraina-Rusia).

Un alt obiectiv este reprezentat de evaluarea proceselor/ procedurilor de resurse umane și formarea profesională existentă în cadrul autorității vamale, prin raportare la cele mai bune practici din Uniunea Europeană.

Totodată, un alt obiectiv îl reprezintă acordarea de suport în formarea profesională și, mai cu seamă, în formarea inițială a personalului vamal din România, prin organizarea atât a unor instruirii de formare-formatori la nivel central și regional, cât și a unei sesiuni demonstrative de formare inițială a personalului nou-angajat în Autoritatea Vamală Română.



"Aceste obiective au fost stabilite având în vedere înființarea Autorității Vamale Române ca instituție publică centrală, cu personalitate juridică, în subordinea Ministerului Finanțelor, principiile care stau la baza activității pe care o desfășoară, funcțiile pe care le îndeplinește, atribuțiile generale și specifice pe care le exercită și faptul că în ultimele luni s-a desfășurat un amplu proces de recrutare din sursă externă a personalului vamal", se mai arată în comunicat. Proiectul va avea o durată maximă de șase luni și va contribui cu siguranță la creșterea eficacității și eficienței administrației vamale.

S-a deschis un nou punct de trecere a graniței

Premierul Nicolae Ciucă a declarat, la deschiderea punctului de frontieră cu Ucraina de la Vicovu de Sus-Krasnoilsk, unde a participat alături de premierul Ucrainei, Denys Shmyhal, că este un eveniment plin de semnificație, care atestă relațiile și solidaritatea dintre țările noastre. Șeful Executivului a precizat că nu este doar un punct de trecere a

frontierei între România și Ucraina ci este un punct de trecere a frontierei între Ucraina și Uniunea Europeană. "Mă bucur foarte mult să îl revăd pe premierul Ucrainei, după ce am avut prima întâlnire în 26 aprilie, anul acesta, la Kiev și mă bucur să participăm, împreună la acest eveniment de deschidere a punctului de trecere a frontierei dintre România și Ucraina. Este un eveniment plin de semnificație, așa cum a subliniat și domnul prim-ministru, care atestă relațiile și solidaritatea dintre țările noastre", a declarat premierul Ciucă. "Într-adevăr, este primul punct de frontieră care se redeschide după mulți ani, între țările noastre și nu este doar un punct de trecere a frontierei între România și Ucraina ci este un punct de trecere a frontierei între Ucraina și Uniunea Europeană", a spus premierul. Șeful Executivului a arătat că, în aceste momente deosebite prin care trece Ucraina, momente tragice, odată cu declanșarea agresiunii Federației Ruse, avem nevoie ca împreună să dăm dovadă de solidaritate și unitate.

Potrivit lui Ciucă, deschiderea unui nou punct de frontieră înseamnă facilități pentru un tranzit mai lejer, atât a cetățenilor cât și a bunurilor, iar mobilitatea acestora, pentru Ucraina, capătă o relevanță vitală. Șeful Executivului a mai spus că agresiunea ilegală și premeditată a Federației Ruse în Ucraina produce efecte și consecințe dezastruoase pentru cetățenii ucraineni și putem să vedem care sunt implicațiile atât asupra statelor vecine cât și a întregului continent.

"Ca atare, Ucraina are nevoie de solidaritatea noastră, are nevoie în aceste clipe de sprijinul pe care comunitatea internațională poate să îl ofere", a mai spus Nicolae Ciucă. Premierul a menționat că România a fost alături de Ucraina încă din primele clipe ale declanșării agresiunii, el mulțumind cetățenilor români care au dat dovadă de empatie și instituțiilor care au înțeles care este responsabilitatea și au întreprins demersuri pentru a putea participa la evenimente ca cel de astăzi. "Țara noastră a avut un rol esențial în ceea ce a reprezentat exporturile de grâne din Ucraina și pe cale de consecință putem spune că țara noastră a jucat un rol important în stabilizarea fluxurilor agroalimentare, la nivel european și global, perturbate de agresiunea Federației Ruse", a mai declarat Ciucă. "Putem spune în acest moment că, prin infrastructura din România, cea rutieră, feroviară, prin porturile de la Galați și Constanța, au fost exportate peste 6,5 milioane de tone din Ucraina", a adăugat el.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



MINISTERUL TRANSPORTURILOR VREA REDESCHIDERA VĂMII LA RACOVĂȚ SPRE UCRAINA

Trei sectoare de drum județean din Botoșani urmează să fie preluate de Ministerul Transporturilor în vederea redeschiderii punctului de trecere a frontierei de la Racovăț cu Ucraina.

Guvernul României a aprobat Memorandumul privind preluarea acestor sectoare de drum județean și încadrarea lor în categoria funcțională a drumurilor de interes public național. De asemenea, au fost decise și investițiile care urmează să fie făcute de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) în aceste sectoare de drum.

Astfel, în următorii doi ani, CNAIR va disponibiliza aproximativ 62 de milioane de lei pentru modernizarea sectorului ce se întinde de la Punctul Vamal Racovăț și până la Dorohoi și alte cinci milioane de lei pentru reparații pe sectorul de drum Punctul Vamal Racovăț - Fundu Herța - Cristinești - Dragalina.

Investiții de milioane

Potrivit Memorandumului aprobat de Guvern, vor fi investite 1,5 milioane lei în platformele de staționare și dotările vamale de la Racovăț. "Punctul Vamal Racovăț are o importanță strategică pentru județul Botoșani, iar în actualul context geopolitic poate contribui

la conturarea unui coridor pan-european umanitar și economic pentru Ucraina. Pe parcursul anului am avut mai multe rânduri de întâlniri cu oficialii ucraineni și cei de la București în vederea redeschiderii Punctului vamal, care nu mai funcționează din 2010. Totul depinde de partea ucraineană, cât de repede reușește să aducă punctul vamal la standardele impuse de Schengen pentru a putea fi redeschis.

Preluarea drumurilor județene de către Ministerul Transporturilor și asigurarea finanțării lucrărilor de modernizare și reparații este o veste foarte bună pentru județul Botoșani. Urmează să fie emisă Hotărârea de Guvern prin care cele trei drumuri județene vor fi transformate în drumuri naționale și date în administrarea Ministerului Transporturilor", a declarat președintele Consiliului Județean Botoșani, Doina Federovici.

Bani și pentru întreținerea drumurilor

Prin Memorandumul aprobat de Guvern s-au estimat și cheltuielile

necesare pentru dotări Punctul vamal Rădăuți-Prut și lucrările ce se impun pe sectorul de drum național Rădăuți-Prut - Dorohoi, în următorii doi ani. Investițiile în Punctul vamal vor fi de aproximativ 1,1 milioane lei și vizează cântare, platforme cântar, containere și echipamente de calcul. De asemenea, vor fi alocate 3,5 milioane de lei pentru lărgirea părții carosabile din incinta vămii și aproximativ 6 milioane de lei pentru lărgirea sectorului de drum DN 29A, Vamă - Pod Rădăuți-Prut.

Guvernul ia în calcul și alocarea a 9,2 milioane de lei pentru întreținerea sectorului de drum dintre Rădăuți-Prut și Dorohoi și a 1,3 milioane de lei pentru amenajarea unei platforme de staționare a vehiculelor grele în vederea controlului.

"Pentru Punctul de trecere de la Rădăuți-Prut și sectorul de drum național vorbim de aproximativ 21 de milioane de lei, bani care vor intra în următorii doi ani în județ. Prin acest Memorandum s-a stabilit ca investițiile în punctele vamale din județ și drumurile care le deservesc să se ridice la aproximativ 90 de



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



milioane de lei. Vom continua demersurile pentru ca aceste investitii aprobate de Guvern sa devina cat mai repede realitate", a mai spus Doina Federovici.

Granița cu Ucraina, sufocată

Veste este foarte bună în contextul în care la granița cu Ucraina se așteaptă zile în șir. Cozile de camioane la intrarea în România dinspre Ucraina au ajuns la 50 de kilometri, la punctul de trecere a frontierei Siret. Șoferii profesioniști români și străini care transportă cereale, zahăr sau ulei sunt nevoiți să aștepte la coadă peste o săptămână în condiții grele. Ei se plâng de birocrația românească și de corupția ucrainenilor. În coada de camioane care încearcă să intre în România din Ucraina, erau mai mulți șoferi din Brăila și Prahova, potrivit unui reportaj realizat la final de noiembrie. Pregăteau ceva de mâncare și s-au bucurat că au avut cui să își verse amarul. Și șoferii străini se plâng de condițiile în care sunt nevoiți să aștepte. „Sunt gruzin din Gruzia. Dușuri, toalete nu sunt. Uitați-vă, nu există nicio toaletă nicăieri. Nici sălbaticii din Papuasias nu umblă așa. Nu este bine așa, băieți.” Directorul Centrului de afaceri ucraineano-român din Cernăuți spune că soluția ar fi suplimentarea numărului de funcționari vamali. Autoritățile române și ucrainene susțin că au luat măsuri pentru

fluidizarea importurilor de cereale pe cale terestră din Ucraina. În urmă cu șase săptămâni premierii celor două țări au deschis un nou punct de trecere a frontierei cu Ucraina între Vicovu de sus și Crasna, dar pe acolo nu pot trece camioane încărcate întrucât nu există infrastructura necesară.

Șeful județului Suceava zice că e bine

Președintele Consiliului Județean (CJ) Suceava, Gheorghe Flutur, a declarat că Suceava și gestionarea zonei de frontieră cu Ucraina reprezintă un exemplu de bune practici pentru aderarea României la Spațiul Schengen. "Suceava, și în special zona de frontieră cu Ucraina, a fost și este un exemplu de bune practici și o carte de vizită pe care România a folosit-o și o folosește în vederea aderării la Schengen", a spus Flutur. El a menționat că, în ceea ce privește gestionarea crizei refugiaților, doar prin Vama Siret au trecut peste un milion de persoane de la declanșarea războiului în Ucraina fără a se înregistra probleme, refugiații beneficiind de tot sprijinul. "Se știe că au fost zile cu -10°C, în februarie și martie, și când s-au înregistrat câteva sute de refugiați pe oră. Autoritățile din frontieră - Autoritatea Vamală, ISU, autorități locale, autorități județene, ONG-uri, Biserica și persoane fizice, au depus cu toții toate eforturile

pentru amenajare spații de cazare, transport, masă caldă, preluare copii în școli, translatori și legătura cu familiile, transport de ajutoare, crearea de evenimente și emisiuni în limba maternă. Acestea sunt doar câteva exemple care au făcut ocolul lumii", a spus Flutur.

"Trebuie să subliniez și alte domenii de implicare a noastră, a sucevenilor, a autorităților, cum ar fi realizarea hub-ului de la Suceava, prin punerea la dispoziție a celor necesare de către Consiliul Județean, reluarea proiectului de 10 milioane de euro pentru reabilitarea Văzii Siret, amenajare spații și dotare, solicitarea și obținerea de fonduri pentru spații de parcare și consolidarea drumurilor", a spus Flutur.

Totodată, el a subliniat implicarea autorităților sucevene în deschiderea Punctului de Trecere a Frontierei și a Biroului Vamal de Frontieră de la Vicovu de Sus. "Consiliul Județean Suceava a modernizat 34 de kilometri de drumuri care leagă Siretul și Rădăuți de Vicovu de Sus, în zona de frontieră, a modernizat drumurile județene spre Climăuți, au început lucrările la Izvoarele Sucevei și a fost modernizat întregul tronson Pojorâta - Fundu Moldovei - Izvoarele Sucevei, începe modernizarea drumului Valea Brodinei și Ulma. De asemenea, au fost accesate fonduri europene de peste 15 milioane de euro pentru infrastructura rutieră, pentru



învățământ, sănătate, cultură și situații de urgență. A fost dezvoltat parteneriatul între județul Suceava și regiunea Cernăuți, vechi de peste 25 de ani, inițierea de înfrățire în zona de frontieră între localități din România și Ucraina, schimburi de experiență pentru reacția în caz de dezastre. (...) Toate acestea sunt dovezi clare că aici există colaborare și că județul Suceava este un exemplu de bune practici, care, sunt convins, va fi avut în vedere în aceste zile când se decide aderarea României la Spațiul Schengen", a spus Flutur.

Transportatorii cer prioritate

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită autorităților să acorde prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - TIR în condițiile în care la frontiera României cu Ucraina sunt cozi de zeci de kilometri și timpi foarte mari de așteptare. Prin stimularea utilizării sistemului TIR, timpul necesar formalităților vamale în punctele de trecere a frontierei este redus la minimum și astfel capacitatea de procesare poate crește semnificativ, arată UNTRR. Acordând prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - TIR, numărul zilnic de astfel de vehicule care pot trece frontiera României cu Ucraina poate crește de 2-3 ori în 24 de ore. "Peste 40 kilometri coadă de

camioane pe partea ucraineană în punctul de trecere a frontierei Siret (România) - Porubne (Ucraina). Peste 10 km coadă de camioane pe partea română. (...) De la izbucnirea conflictului, s-au înregistrat, frecvent, timpi de așteptare foarte mari la frontiera dintre România și Ucraina, ajungându-se chiar și la o săptămână de așteptare pentru trecerea frontierei dintr-o țară în alta, fapt care afectează fluxul de mărfuri pe rutele comerciale și activitatea conducătorilor auto profesioniști. Firmele de transport rutier se plâng că situația se înrăutățește pe zi ce trece, iar conducătorii auto profesioniști nu au condiții adecvate de așteptare", se arată într-un comunicat al transportatorilor.

Potrivit sursei citate, obiectivul Convenției vamale privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) este de a facilita tranzitul internațional printr-o procedură simplificată de tranzit vamal, utilizată cu succes în ultimii 70 de ani la nivel global. Întrucât măsurile de control vamal sunt luate în țara de plecare și sunt acceptate de toate țările de tranzit și de destinație, nu este nevoie de controale fizice la frontieră; vama trebuie să inspecteze doar sigiliile TIR, fiind demonstrat faptul că utilizarea TIR reduce timpii de transport cu până la 80%. România și Ucraina sunt părți contractante ale Convenției TIR.





CAMIOANELE TREBUIE SĂ BENEFICIEZE DE O STAȚIE DE ÎNCĂRCARE ELECTRICĂ LA FIECARE 60 DE KILOMETRI

Pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice, Parlamentul European a acceptat propunerea recentă a Comisiei pentru transport, cu 485 de voturi pentru, 65 împotriva și 80 de abțineri pentru a realiza o „infrastructură verde”.

Hidrogen la 100 de km

Conform textului adoptat – aprobat cu 485 de voturi pentru, 65 împotriva și 80 de abțineri – până în 2026, principalele drumuri ale UE trebuie să aibă cel puțin o stație de încărcare pentru mașinile electrice la fiecare 60 km. Aceeași cerință ar trebui să se aplice și camioanelor și autobuzelor electrice, dar numai pe principalele drumuri TEN-T – marile coridoare europene de tranzit – și, bineînțeles, cu stații mai puternice. Există, de asemenea, scutiri pentru regiunile ultraperiferice, insulele care nu sunt conectate la rețelele energetice continentale și drumurile cu trafic deosebit de scăzut. S-a sugerat, de asemenea, instalarea de stații pe bază de hidrogen de-a lungul drumurilor principale ale UE la fiecare 100 km (în loc de fiecare 150 km, astfel cum a propus Comisia) și acest lucru până în 2027, în loc de 2031.

Ce conține Pachetul 55% în 2030

Noile norme fac parte din pachetul "Pregătiți pentru 55% în 2030", planul UE de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% față de nivelurile din 1990. Comisia Europeană a adoptat un pachet de propuneri care să pregătească politicile UE în domeniul climei, al energiei, al exploatarii terenurilor, al transporturilor și al impozitării, astfel încât, până în 2030, emisiile nete de gaze cu efect de seră ale Uniunii să scadă cu cel puțin 55%, comparativ cu nivelurile din 1990. Realizarea acestor reduceri ale emisiilor în următorul deceniu este esențială pentru ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050 și pentru a transpune în realitate angajamentele Pactului verde european. Prin propunerile de astăzi, Comisia prezintă instrumentele legislative care ne vor ajuta să atingem obiectivele

convenite în Legea europeană a climei și să ne transformăm în mod fundamental economia și societățile pentru a avea parte de un viitor echitabil, verde și prosper.

Obiectivele pe transporturi

Trebuie să se recurgă la o combinație de măsuri pentru a se aborda problema creșterii emisiilor în transportul rutier, în plus față de comercializarea certificatelor de emisii. Stabilirea unor standarde mai stricte privind emisiile de CO2 provenite de la automobile și camioane va accelera tranziția către o mobilitate cu emisii zero prin impunerea obligației ca nivelul mediu al emisiilor automobilelor noi să scadă cu 55% în 2030 și cu 100% în 2035, comparativ cu nivelurile din 2021. Prin urmare, toate autoturismele noi care vor fi înmatriculate începând cu 2035 vor avea emisii zero. Pentru a garanta faptul că, oriunde în Europa, conducătorii auto își vor putea încărca

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.





sau alimenta vehiculele de la o rețea fiabilă, Regulamentul revizuit privind infrastructura pentru combustibili alternativi va impune statelor membre obligația să extindă capacitatea de încărcare, aliniind-o la volumul vânzărilor de automobile cu emisii zero, și să instaleze stații de încărcare și alimentare la intervale regulate pe autostrăzile principale: la fiecare 60 km pentru încărcarea cu energie electrică și la fiecare 100 km pentru realimentarea cu hidrogen.

Ce prevederi sunt pentru vehicule comerciale

Majoritatea respondenților din industrie, autoritățile publice și alte părți interesate au sprijinit obiectivul de „reducere a emisiilor de CO2 generate de autoturisme și de camionete pentru a atinge obiectivul de 55% până în 2030 și obiectivul neutralității climatice până în 2050”; cetățenii au însă puncte de vedere diferite cu privire la acest aspect. Obiectivul de „consolidare a competitivității, a poziției de lider în sectorul industrial, a inovării și a stimulării ocupării forței de muncă în lanțul valoric al sectorului autovehiculelor din UE” și de „reducere a costurilor totale aferente proprietății pentru consumatori” s-a bucurat de cel mai mare sprijin.

În ceea ce privește nivelurile-țintă, consultarea a reflectat opinii divergente cu privire la exigența viitorului obiectiv, în cadrul căreia industria a manifestat o oarecare susținere pentru obiective mai stricte începând cu 2030, ONG-urile – pentru obiective mai stricte începând cu 2025, iar autoritățile publice sprijină în general obiective mai stricte, în timp ce cetățenii au puncte de vedere diferite. În ceea ce privește calendarul obiectivelor, industria a sprijinit stabilirea

de obiective o dată la cinci ani, în timp ce alte părți interesate au avut puncte de vedere diferite în această privință. Prețul vehiculelor, autonomia limitată și disponibilitatea infrastructurii au fost considerate bariere deosebit de importante în calea introducerii pe piață a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Răspunsurile au fost diferite în ceea ce privește necesitatea acordării de sprijin mecanismului de stimulare și tipurile de vehicule care să beneficieze de sprijin. În ceea ce privește posibila introducere a unui mecanism de contabilizare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în conformitate cu obiectivul privind emisiile de CO2, consultarea a reflectat puncte de vedere diferite.

Obiectivele privind emisiile de CO2 pentru autoturisme și camionete (niveluri, calendar, modalități)

În ceea ce privește nivelurile-țintă, opțiunile avute în vedere acoperă trei traiectorii până în 2040, reflectând, de asemenea, faptul că obiectivul este de a realiza o reducere cu 90% a emisiilor generate de transportul rutier până în 2050, ținând seama de faptul că autoturismele se află în circulație în medie între 10 și 15 ani.

Pentru a contribui la atingerea obiectivului global mai ambițios stabilit pentru 2030 și a obiectivului neutralității climatice pentru 2050, opțiunea preferată este de a consolida în mod semnificativ, începând cu 2030, obiectivele privind întregul parc de vehicule în materie de CO2 de la nivelul UE atât pentru autoturisme, cât și pentru vehiculele utilitare ușoare. Acest lucru va asigura orientarea necesară pentru a accelera aprovizionarea pieței cu vehicule cu emisii zero, va aduce beneficii utilizatorilor de vehicule și va stimula inovarea și poziția de lider în domeniul tehnologic, limitând totodată creșterea costurilor pentru producători. În ceea ce privește calendarul de înăsprire a obiectivelor, opțiunea preferată este de a menține abordarea normativă de a stabili obiective care să scadă în etape, o dată la 5 ani și nu mai frecvent, pentru ca producătorii să aibă suficientă flexibilitate în gestionarea acestei tranziții.

Prin urmare, pentru a ține seama de ciclurile de dezvoltare din sectorul autovehiculelor, este oportun să se

mențină nivelurile-țintă stabilite pentru 2025.

Eventualele venituri din primele pentru emisii suplimentare ar rămâne parte din bugetul general al UE. Celelalte opțiuni avute în vedere ar genera o creștere semnificativă a sarcinii administrative, fără a aduce beneficii directe sectorului autovehiculelor în tranziția sa.

Posibilitatea de a acorda micilor producători din UE și din afara UE (și anume, cei responsabili de un volum de autoturisme noi cuprins între 1.000 și 10.000 sau de un volum de camionete noi cuprins între 1.000 și 22.000 înmatriculate într-un an calendaristic) un obiectiv de derogare ar urma să fie eliminată începând cu 2030, îmbunătățind astfel eficacitatea și coerența legislației. Alegerea datei oferă producătorilor în cauză un interval de timp suficient pentru a programa și a se adapta la noile cerințe de reglementare și este în concordanță cu data de aplicare a obiectivelor consolidate. Producătorii responsabili de mai puțin de 1 000 de înmatriculări de vehicule noi pe an calendaristic beneficiază în continuare de scutire.

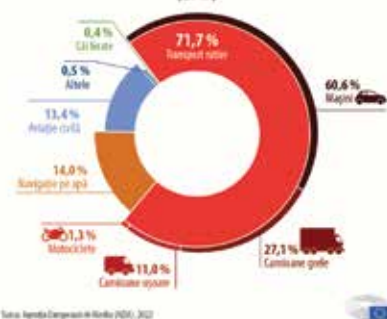
Planuri de implementare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare

Există un sistem bine stabilit pentru monitorizarea punerii în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/631. Statele membre raportează anual Comisiei emisiile de CO2 și masa totală de CO2 a autoturismelor și camionetelor nou înmatriculate. Producătorii au posibilitatea de a notifica Comisiei erorile din aceste date provizorii. În plus, începând cu 2022, producătorii și autoritățile competente din statele membre vor raporta Comisiei datele privind consumul de combustibil și de energie al autoturismelor și al camionetelor în condiții reale de conducere.

Comisia, sprijinită de Agenția Europeană de Mediu (AEM), publică în fiecare an datele finale de monitorizare din anul calendaristic precedent, inclusiv performanța specifică a producătorului în raport cu obiectivele privind emisiile de CO2. Legislația va continua să se bazeze pe acest cadru bine stabilit de monitorizare și conformitate. Începând cu 2022, Comisia va publica, cu sprijinul AEM, o comparație între omologarea de tip și datele reale privind emisiile de CO2.

EMISII DIN TRANSPORT ÎN UE

Emisii de gaze cu efect de seră defalcate pe mod de transport (2019)





Ce se va face concret

Au fost identificați următorii indicatori:

1. Emisiile medii de CO2 ale parcului de autoturisme și camionete noi al UE vor fi monitorizate anual pentru fiecare vehicul, producător și stat membru;
2. Diferența dintre datele privind emisiile de CO2 omologate de tip și datele privind emisiile de CO2 generate în condiții reale de conducere va fi monitorizată prin colectarea și publicarea datelor privind consumul de combustibil în condiții reale de conducere;
3. Abaterile dintre emisiile de CO2 omologate de tip și emisiile de CO2 ale vehiculelor în circulație vor fi monitorizate prin stabilirea unei proceduri specifice de verificare în circulație și prin colectarea datelor omologate de tip;
4. Emisiile de GES ale autoturismelor și camionetelor vor fi monitorizate prin inventarele anuale ale emisiilor de GES ale statelor membre;
5. Numărul și ponderea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute nou înmatriculate vor fi monitorizate prin intermediul datelor anuale de monitorizare transmise de statele membre;
6. Costurile și eficacitatea tehnologiilor utilizate în vehicule pentru reducerea emisiilor vor fi monitorizate pe baza datelor care urmează să fie colectate de la producători, furnizori și experți;
7. Nivelul de inovare va fi măsurat în ceea ce privește noile brevete ale producătorilor europeni de automobile legate de tehnologiile cu emisii zero prin intermediul bazelor de date disponibile publicului privind brevetele;
8. Nivelul de ocupare a forței de muncă va fi monitorizat pe baza statisticilor Eurostat puse la dispoziția publicului privind datele referitoare la ocuparea forței de muncă la nivel sectorial în UE.

Cât de mult CO2 emit autovehiculele?

Transportul a fost sursa a circa un sfert din totalul de emisii de CO2 din UE în 2019. Dintre acestea, 71,7% au provenit din transportul rutier, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu. Sectorul transporturilor este singurul în care emisiile de gaze cu efect de seră au crescut în ultimele trei decenii, creșterea fiind de 33,5% între 1990 și 2019. Realizarea obiectivului nu va fi ușoară, deoarece reducerea emisiilor a încetinit. Predicțiile momentului estimează scăderea din sectorul transporturilor până în 2050 la doar 22%, mult sub ambițiile actuale.

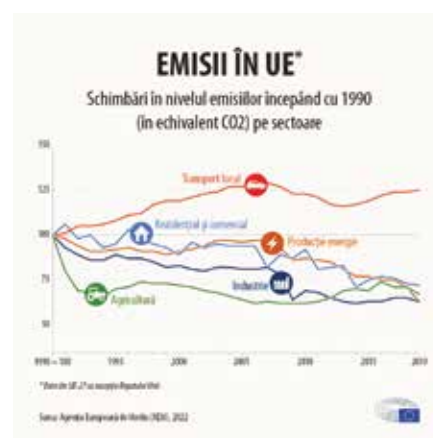
Cine poluează cel mai mult

Transportul rutier reprezintă aproximativ o cincime din emisiile la nivelul UE. Cantitatea de emisii de CO2 provenite din transportul de pasageri variază semnificativ în funcție de mijlocul de transport. Mașinile particulare poluează cel mai mult, emițând 60,6% din totalul de emisii de CO2 provenite din transportul rutier european. În 2018, în Europa, fiecare mașină personală transporta în medie 1,6 persoane. Trecerea la mașini partajate, folosirea transportului public, a bicicletelor sau mersul pe jos pot reduce emisiile.

Sunt mașinile electrice mai curate?

Există două modalități de reducere a emisiilor de CO2 la mașini: eficientizarea acestora sau schimbarea combustibilului. În 2019, majoritatea transportului rutier din Europa a folosit motorină (66,7%), urmat de benzină (24,55%). Mașinile electrice câștigă totuși teren. Acestea au reprezentat 11% din totalul

autovehiculelor nou înmatriculate în 2020. Vânzările de vehicule electrice (complet electrice sau plug-in hibride) au crescut masiv din 2017 și s-au triplat în 2020 când obiectivele actuale de CO2 au început să se aplice. Camionetele



electrice au reprezentat 2,3% din piața camionetelor nou înmatriculate în 2020. Când calculăm cât de mult CO2 produce o mașină trebuie să luăm în considerare nu numai emisiile de CO2 în timpul utilizării, ci și emisiile generate de producția și eliminarea acesteia. Producția unei mașini electrice este mai puțin ecologică decât cea a unei mașini cu motor cu combustie internă, iar nivelul emisiilor provenite de la vehiculele electrice variază în funcție de modul în care este produsă electricitatea. Cu toate acestea, luând în considerare mixul energetic mediu din Europa, autovehiculele electrice se dovedesc a fi deja mai curate decât vehiculele alimentate cu benzină. Deoarece cota de electricitate provenită din surse regenerabile va crește în viitor, automobilele electrice vor deveni și mai puțin dăunătoare pentru mediu, mai ales dacă ținem cont de planurile UE de a face bateriile mai durabile.



AMENZILE DE CIRCULAȚIE RĂMÂN LA ACELAȘI NIVEL

De la 1 ianuarie 2023, salariul minim ar urma să crească la 3.000 de lei în România, iar punctul de amendă, care, teoretic, e 10% din salariul minim, ar trebui să ajungă 300 de lei. Acesta este plafonat însă la 145 de lei din 2017 și ministrul Finanțelor a asigurat că așa rămâne.

România înregistrează 2.000 de decese în accidente rutiere anual, un record pentru UE. Modificarea salariului de bază minim brut pe țară determină, conform legii, creșterea punctului de amendă întrucât acesta se raportează la salariul minim. Codul Rutier prevede că punctul de amendă are o valoare de 10% din salariul minim brut pe economie. Prin urmare, acum ar trebui să fie 255 de lei, având în vedere că salariul minim este de 2.550 de lei, iar de la 1 ianuarie 2023 ar trebui să urce la 300 de lei, odată cu creșterea salariului minim la 3.000 de lei. Dar punctul de amendă este înghețat la 145 de lei din 2017, când salariul minim era de 1.450 de lei. Iar ministrul Finanțelor, Adrian Căciu, a declarat, într-un interviu la Digi24, că acesta va rămâne 145 de lei și în 2023.

Amenzi pentru depășirea vitezei în România

10-20 km/h: 2-3 puncte-amendă, adică între 290 lei și 435 lei, respectiv 58 € - 87 € (+2 puncte penalizare)
21-30 km/h: 4-5 puncte-amendă, adică între 580 lei și 725 lei, respectiv 116 € - 145 € (+ 3 puncte penalizare)
31-40 km/h: 6-8 puncte-amendă, adică între 870 lei și 1.160 lei, respectiv 174 € - 232 € (+ 4 puncte penalizare)
41-50 km/h: 9-20 de puncte-amendă, adică între 1.305 lei și 2.900 lei, respectiv 261 € - 580 € (+ 6 puncte penalizare)
Peste 50 km/h: 9-20 de puncte-amendă, adică între 1.305 lei și 2.900 lei, respectiv 261 € - 580 € (+ permis suspendat 3 luni).
În România, valoarea unui punct de amendă în 2022 este de 145 de lei. Aceasta este valabilă de la începutul anului 2017, când salariul

minim brut pe economie era de 1.450 de lei, și va fi valabilă până la data de 31 decembrie anul curent, în lipsa altor modificări exprese. Conform prevederilor legale, amenzile de circulație luate în România pot fi reduse cu 50% dacă sunt plătite într-un interval de 15 zile.

România, lider UE la accidente rutiere cu victime

În primele 8 luni ale acestui an au avut loc aproape 3.000 de accidente soldate cu răniți și pierderi de vieți. În perioada 1 ianuarie - 30 august 2022, în toată țara, au fost înregistrate 2.878 de accidente, soldate cu decesul a 1.029 de persoane și rănirea gravă a altor 2.258. Comparativ cu aceeași perioadă din anul 2021, au fost înregistrate cu 253 mai puține accidente (-8%), cu 88 mai puține persoane decedate (-7,9%) și cu 185 mai puține



persoane rănite grav (-7,6%) .
Principalele cauze de producere a accidentelor rutiere grave au fost indisciplina pietonilor (18%), fiind înregistrate 517 accidente, soldate cu decesul a 215 persoane și rănirea gravă a altor 307, nerespectarea regimului legal de viteză (18%), fiind înregistrate 517 accidente, soldate cu decesul a 201 persoane și rănirea gravă a altor 431.

De asemenea, printre principalele cauze de producere a accidentelor rutiere grave sunt și abaterile bicicliștilor (11,2%), rezultând 323 de accidente, soldate cu decesul a 86 de persoane și rănirea gravă a altor 237, neacordarea priorității de trecere vehiculelor (8,2%), fiind înregistrate 237 de accidente, soldate cu decesul a 52 de persoane și rănirea gravă a altor 209 și neacordarea priorității de trecere pietonilor (8,2%), fiind înregistrate 237 de accidente, soldate cu decesul a 43 de persoane și rănirea gravă a altor 198.

„Deși statistica ne arată că numărul și consecințele accidentelor rutiere sunt în scădere, dramele care se întâmplă pe drumurile din țară ne cutremură de fiecare dată. De aceea, facem un apel la toți participanții la trafic să circule cu

respectarea legii – doar așa putem fii cu toții în siguranță”, a transmis Poliția Română.

Totodată, cele cinci cauze menționate anterior au generat 58,1% din totalul deceselor, 20,9% reprezentând indisciplina pietonilor, 19,5% nerespectarea regimului legal de viteză, 8,4% indisciplina bicicliștilor, 5,1% neacordarea priorității de trecere vehiculelor și 4,2% neacordarea priorității de trecere pietonilor.

Mii și mii de morți

Comparația cu UE este menită, de asemenea, să ne îngrozească. Aproximativ 19.900 de persoane și-au pierdut viața în urma unui accident rutier în cursul anului trecut în Uniunea Europeană, o creștere cu 6% față de 2020, arată datele publicate luni de Comisia Europeană.

În perioada 2019 - 2020, numărul deceselor rutiere s-a diminuat cu 17%, în urma nivelului de trafic mai scăzut, ca urmare a restricțiilor impuse în pandemie.

Media UE a fost în 2021 de 45 de decese la un milion de locuitori

În 2021, cele mai sigure drumuri rămân în Suedia (20 de decese cauzate de accidente rutiere la un

milion de locuitori) și Danemarca (22 de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori), în timp ce România (cu 92 de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori) și Bulgaria (cu 81 de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori) au înregistrat cea mai ridicată rată a mortalității.

Datele preliminare pentru primele șapte luni din 2022 arată o creștere de peste 10% a numărului de decese cauzate de accidente rutiere în UE, față de perioada similară din 2021, dar tendința încă este sub nivelul de dinaintea pandemiei. Comisia Europeană a anunțat în iulie că va fi aplicat noul regulament privind siguranța generală a vehiculelor. Acesta introduce o serie de sisteme avansate obligatorii de asistență pentru conducătorul auto, cu scopul de a îmbunătăți siguranța rutieră, și stabilește cadrul juridic pentru omologarea vehiculelor automatizate și complet autonome în UE.

Noile măsuri de siguranță vor contribui la o mai bună protecție a pasagerilor, a pietonilor și a bicicliștilor din întreaga UE, salvând, potrivit estimărilor, peste 25.000 de vieți și evitând cel puțin 140.000 de vătămări grave până în 2038.



PROIECT. TVA DE 5% LA TRANSPORTUL DE PERSOANE

Proiectul privind reducerea TVA de la 19 la 5 la sută pentru transportul de persoane a primit aviz favorabil în Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare din Camera Deputaților, inițiatorii proiectului precizând că "reducerea poverii fiscale ar fi o gură de oxigen pentru transportatori".

Deputatul partidului Forța Dreptei, Alexandru Kocsis, unul dintre inițiatorii proiectului, a scris pe Facebook, că membrii Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare din Camera Deputaților au votat în unanimitate proiectul, după ce la Senat același proiect fusese respins.

S-a votat în unanimitate

"Aproape că uitasem cum mai este să primești un aviz pozitiv pentru o inițiativă legislativă evident bună, care respectă în totalitate normele europene în materie de TVA. În ultimele șase luni am primit avize negative aproape în toate Comisiile parlamentare în care mi s-au dezbătut proiectele legislative, doar pentru că eu, ca inițiator al proiectelor, fac parte dintr-un partid aflat în opoziție", a precizat deputatul Alexandru Kocsis. Totodată, Kocsis consideră că votul din comisie a fost "o mostră de normalitate". Deputatul partidului Forța Dreptei a recunoscut că un merit în adoptarea în comisie a proiectului l-a avut și deputatul PNL de Iași Sorin Năcuță, care "a avut o

pledoarie extrem de convingătoare". "Fără patos, fără încrâncenare, toți colegii deputați, indiferent de partid, au votat în unanimitate avizul pozitiv pentru un proiect care ar putea da o gură de oxigen transportatorilor de persoane, inclusiv celor de la CFR care au scumpit deja biletele de călătorie anul acesta cu 20 la sută și în prezent discută despre o nouă scumpire. Acest proiect, dacă va fi aprobat, se va aplica și taximetriștilor", a declarat Alexandru Kocsis. Proiectul va intra în dezbateri în perioada următoare în comisiile de Transporturi și Buget Finanțe, apoi va intra la vot în plenul Camerei Deputaților. "Sunt vremuri complicate pentru transportatori și sper că parlamentarii vor înțelege cât de util este un astfel de proiect", a adăugat deputatul Alexandru Kocsis.

De ce e importantă măsura

În prezent, cota redusă de 5% a TVA este aplicată pentru: transportul de persoane cu trenurile sau vehiculele istorice cu tracțiune cu aburi pe

linii înguste în scop turistic sau de agrement, transportul de persoane utilizând instalațiile de transport pe cablu - telecabină, telegondolă, telescaun, teleschi - în scop turistic sau de agrement, transportul de persoane cu vehicule cu tracțiune animală, folosite în scop turistic sau de agrement, cât și pentru transportul de persoane cu ambarcațiuni folosite în scop turistic sau de agrement.

Inițiatorii propunerii legislative arată că, în contextul războiului din Ucraina și al creșterii prețurilor la combustibili, în special la motorină, este pusă presiune pe operatorii de transport de persoane, și implicit pe bugetele de stat, locale sau județene din care sunt sau ar trebui subvenționați.

Reducerea TVA pentru transportul de persoane ar asigura și o stimulare a mobilității cetățenilor și o încurajare a transportului public de persoane și, în acest caz, ar trebui să scadă și cererea individuală de carburant, mai arată inițiatorii proiectului. Prin urmare, proiectul prevede aplicarea cotei



reduse de 5% a TVA pentru "serviciile referitoare la transportul de persoane și transportul bunurilor care le însoțesc, cum ar fi bagajele, bicicletele, inclusiv bicicletele electrice, autovehiculele sau alte vehicule, sau prestarea de servicii legate de transportul de persoane". Măsura este în concordanță cu Directiva 2006/112/CE a Consiliului privind sistemul comun al taxei pe valoare adăugată, care la anexa iii, respectiv în Lista livrărilor de bunuri și prestațiilor de servicii cărora le pot fi aplicate cotele reduse prevăzute la articolul 98, prevede "transportul de persoane și transportul bunurilor care le însoțesc, cum ar fi bagajele, bicicletele, inclusiv bicicletele electrice, autovehiculele sau alte vehicule, sau prestarea de servicii legate de transportul de persoane". Sursa de finanțare a propunerii legislative este bugetul de stat, având în vedere că încasările la bugetul de stat din TVA au crescut în primele patru luni cu 40,2%. Astfel, conform datelor Ministerului Finanțelor, "încasările nete din TVA au înregistrat 31,58 mld. lei în primele patru luni, în creștere cu 40,2% (an/an), în timp ce restituirile de TVA au consemnat un nivel de 6,59 mld. lei în ianuarie-aprilie".

Europa dă liber la redus TVA

Statelor membre li se oferă premisele să implementeze zero TVA pentru produsele esențiale - alimente, produse farmaceutice sau produse de uz medical. Consiliul Uniunii Europene tocmai a adoptat Directiva care permite "reformarea" cotelor de TVA în întreaga Uniune Europeană și oferă statelor membre flexibilitate în stabilirea cotelor.

Cutia Pandorei a fost deschisă

Statelor le va reveni responsabilitatea găsirii aceluși echilibru fin între atingerea obiectivelor de politică socială, care să ofere avantaje concrete contribuabililor, consumatori finali sau firme, sau în atingerea obiectivelor de politici verzi

și neafectarea veniturilor bugetare sau respectarea neutralității TVA. Nu trebuie pierdut din vedere nici faptul că gestionarea mai multor cote creează complexitate și potențează litigiile privind corectitudinea aplicării cotelor de TVA și variațiile lor în limitele aceluiași sector, mai ales când se pune problema unor diferențe de cotă pentru produse aflate în concurență. Iar aici, noile instrumente de audit fiscal în timp real (SAF-T, E-Factura) în curs de implementare la nivelul administrației fiscale creează pârgușii unei detectări mai rapide ale diferențelor de cote și tratament de TVA aplicabile pentru produse similare sau identice, la nivel de sector, sau cel puțin aceasta pare să fie direcția.

Revizuirea cotelor de TVA este un proiect la care se lucrează de multă vreme la nivelul Consiliului UE, intenția forurilor europene fiind aceea de a oferi guvernelor mai multă flexibilitate în stabilirea și adoptarea cotelor reduse de TVA, dar și în îndeplinirea priorităților generale ale Uniunii Europene (în principal reziliența sistemului de sănătate, Pactul verde european și tranziția digitală). Practic, vorbim despre prima reformare a cotelor de TVA într-o istorie de aproape 30 de ani. Noua Directivă a actualizat și modernizat lista bunurilor și serviciilor pentru care sunt permise cote reduse de TVA (anexa III la Directiva de TVA), pentru a ține cont și de transformarea digitală a economiei. Actualizarea listei a fost determinată de o serie de principii, cum ar fi interesul consumatorului final și interesul general. Toate derogările existente, care au permis anumitor state membre să aplice cote preferențiale pentru anumite produse sunt deschise acum tuturor statelor, cu condiția respectării unor condiții similare. Directiva conține și o nouă dispoziție, care va da statelor membre permisiunea de a reacționa rapid în circumstanțe excepționale, cum ar fi pandemiile, crizele umanitare sau dezastrele naturale.

Cote reduse nu și pentru motorină

Tot Directiva stipulează că produselor dăunătoare mediului, cum ar fi combustibilii fosili și îngrășămintele, nu li se vor mai putea aplica cote reduse, începând cu 1 ianuarie 2030 și, respectiv, 1 ianuarie 2032.

Noile prevederi au intrat în vigoare chiar pe 6 aprilie 2022 - la publicarea în Monitorul Oficial al Uniunii Europene. Statele membre vor continua să aplice cota normală sau standard de cel puțin 15%, dar vor putea aplica două cote reduse de cel puțin 5% la maxim 24 din categoriile de articole cuprinse în lista din anexa III la Directiva TVA – de exemplu apă, medicamente, produse farmaceutice, produse de sănătate și igienă, transport de persoane, cărți, ziare și periodice. De altfel, noua Directivă introduce 10 categorii noi în anexa III, cum ar fi: livrarea și instalarea de panouri solare, îmbrăcăminte și încălțăminte pentru copii, scaune auto pentru copii sau biciclete. Multe din categoriile existente dobândesc un domeniu de aplicare mai larg – de exemplu, transmisiunea în direct pe internet a unor evenimente sportive sau ore de exerciții fizice, atunci când sunt transmise prin internet, bunuri ecologice. În plus, fiecare stat membru poate stabili o cotă super-redusă (mai mică de 5%) și o scutire cu drept de deducere (cota 0%) pentru produsele care să acopere nevoile de bază, precum alimente, medicamente, produse farmaceutice, dar și panouri solare.

Veștile bune trebuie însă tratate cu atenție - o structură fragmentată a cotelor de TVA nu va face decât să crească complexitatea, atât pentru companii, cât și pentru administrația fiscală, care trebuie să fie gardianul aplicării corecte a Legii. Ori, așa cum vedem din exemplele anterioare, scăderile cotelor de TVA nu au adus o reducere a evaziunii sau fraudei și nici o creștere a veniturilor bugetare.

Autostrada prăbușită se prăbușește din nou

Autostrada electorală a lui Ponta, inaugurată de controversatul Narcis Neaga, fost director general al CNAIR, e praf. Această porțiune din A1 trebuie reparată sau demolată și reconstruită pe banii statului român după nici cinci ani de utilizare. Lotul trei al autostrăzii Sebeș-Deva, între Săliște și Cunța, inaugurat cu mare pompă electorală de Victor Ponta și Ioan Rus, în noiembrie 2014, a fost închis la începutul lunii septembrie 2015, din cauza unor crăpături în asfalt. Șeful CNADNR (actuala CNAIR) de la acea vreme, Narcis Neaga, a spus inițial că sunt niște crăpături minore, fără importanță, atingându-și nivelul de incompetență și, contrazis de realitate, a întors-o cum că problemele ar fi fost cauzate de infiltrații de apă la 10 metri sub autostradă.

După care, contrar celei mai elementare logici, a dat vina pe alunecările de teren, iar ulterior a invocat vicii ascunse pentru lucrările de terasamente (constructorii înțeleg aberația), sfârșind prin a spune că problemele au apărut din cauza "execuției necorespunzătoare a lucrărilor" realizate de compania italiană Salini Impregilo.

În realitate, cauza a fost înlocuirea consultantului și a personalului acestuia, care aveau calificarea corespunzătoare, cu angajații DRDP Brașov, care nu aveau niciun fel de experiență în supervizare.

Vina a purtat-o exclusiv Narcis Neaga care a decis deschiderea în totalitate a autostrăzii Sibiu-Orăștie, înaintea alegerilor prezidențiale din noiembrie 2014, pentru ca Victor Ponta să nu îl dea afară din poziția de director general interimar al CNADNR.

În acel an, 2014, au fost deschise doar 50 de kilometri de autostradă și acesta nu era un punct prea bun pentru campania electorală a lui Ponta.

Consecința directă a jocului lui Narcis Neaga, pe atunci încă director general al CNADNR: în

septembrie 2015, o porțiune din Autostrada Sibiu-Deva s-a prăbușit. O porțiune de 20 de kilometri între Cunța și Săliște a fost închisă, a fost demolată în și reconstruită pe bani publici de CNADNR. Abia în octombrie 2016, autostrada a fost redată circulației.

În loc de concluzie: În prezent, această autostradă trebuie din nou să fie reparată sau demolată și reconstruită pentru că are defecte structurale uriașe!

Necalificații de la DRDP

Italianii de la Salini Impregilo au fost convinși ușor de către Neaga să accelereze lucrările, pentru a putea inaugura autostrada în campania electorală. Ei aveau însă o condiție: să li se accepte și să li se plătească urgent toate lucrările făcute, în ciuda calității lor execrabile. Neaga a fost imediat de acord, însă firma de consultanță a refuzat.

Așa că, pentru a-și păstra scaunul, șeful de atunci al CNADNR a dispus în mod abuziv, cu de la sine putere, rezilierea contractului cu firma de consultanță și înlocuirea ei cu proprii angajați, adică personalul de la DRDP Brașov.

Mai departe, cum bine au observat și procurorii DNA, firma italiană de construcții "a beneficiat de închiderea neconformităților și avizarea la plată a situațiilor de lucrări, în condițiile în care supervizorul suspendat constatase deficiențe de execuție și utilizarea de materiale necorespunzătoare". Firma de consultanță a emis 294 de neconformități, dintre care vreo 60 nu au fost închise niciodată, dar lucrările au fost plătite. În mod normal, pentru o astfel de lucrare, 60-70 de neconformități sunt deja foarte multe.

E bine de știut că orice contract de supervizare se desfășoară în baza Condițiilor Generale de Contract FIDIC, adică:

- Supervizorul este considerat a fi independent sau imparțial,
- Supervizorul verifică:

a. Calitatea lucrărilor executate, și conformitatea acestora cu proiectul

și specificațiile;

b. Conformitatea cu programul de execuție a lucrărilor;

c. Respectarea obligațiilor contractuale ale Părților;

- Supervizorul certifică valoarea lucrărilor executate, spre efectuarea plății de către Beneficiar;

- Supervizorul emite modificări (specificații tehnice sau altele);

- Supervizorul analizează revendicările Părților și emite decizii în privința modului de soluționare a acestora.

În momentul în care și-a pus proprii oameni să supervizeze lucrările, Neaga a încălcat în mod conștient toate condițiile generale de contract FIDIC și condițiile impuse de finanțator, adică Uniunea Europeană.

Cei de la DRDP Brașov nu erau nici independenți, nici imparțiali, pentru că erau oamenii beneficiarului, adică ai uneia dintre părți: CNAIR.

Ei aveau o calitate esențială:

răspundeau cu obediență la toate comenzilor permise de la Neaga de a săvârși ilegalități. Cu spaima marelui șef în oaze, brașovenii au verificat pe măsura calificării lor "de senzație" și în consecință au dat undă verde la toate prostiile făcute de italieni, pentru care și-au dat și acceptul să fie urgent plătite.

"Garda pretoriană" trimisă de Neaga să supravegheze "respectarea ilegalităților" era constituită din cei doi "corifei ai drumurilor" Gheorghe Tănăsescu și condamnatul penal Petre Ciubotea.

De altfel, CNADNR a stabilit că pentru o lucrare de o asemenea amploare supervizorul trebuie să demonstreze că dispune de anumiți de experți cheie, cu calificări corespunzătoare categoriei de importanță a lucrării. Cu titlu de exemplu, inginerul rezident senior, trebuia să fie cu minim 10 ani experiență în lucrări de construcție și/sau în proiectare, minim 7 ani experiență profesională în supervizare, minim 5 ani experiență profesională în supervizarea și/sau execuția lucrărilor de construcție nouă, experiență conform Condițiilor

Contractuale FIDIC. Situația este similară și pentru ceilalți experți cheie, adică: inginerul senior responsabil de proiect, inginerul senior de asigurare a calității, inginerul senior de cantități, inginerul rezident.

Comparând calificările minime pe care CNAIR a stabilit că trebuie să le aibă consultantul cu calificările slugilor pe care le-a pus Neaga să se substituie consultantului, constatăm că este o adevărată bătaie de joc. Consecințele erau previzibile: prăbușirea autostrăzii, adică subminarea economiei naționale!

Iată explicația pentru care șeful de atunci al CNADNR i-a preferat pe "Doreii" de la DRDP Brașov, fără nicio calificare, care executau orbește ordinele sale.

În loc de concluzie: Narcisel ne-a prăduit banii și autostrada dar Victoraș tot nu a câștigat alegerile!

Comunicatul DNA

"Procurorii din cadrul Direcției

Naționale Anticorupție – Secția de combatere a infracțiunilor asimilate infracțiunilor de corupție au dispus punerea în mișcare a acțiunii penale și luarea măsurii controlului judiciar pe cauțiune pe o durată de 60 de zile, începând de la data de 23.12.2015, față de inculpatul NEAGA NARCIS ȘTEFAN, director general al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA (CNADNR), la data faptei, cu privire la săvârșirea infracțiunii de abuz în serviciu dacă funcționarul public a obținut pentru sine sau pentru altul un folos necuvenit.

Inculpatul Neaga Narcis Ștefan va depune o cauțiune în valoare de 300.000 lei, care va fi consemnată pe numele inculpatului la dispoziția Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție – Direcția Națională Anticorupție sau prin constituirea unei garanții reale, mobiliare ori imobiliare, în limita sumei de 300.000 lei, în favoarea Parchetului de pe lângă Înalta Curte

de Casație și Justiție – Direcția Națională Anticorupție. Cauțiunea se va depune în termen de 10 zile. Inculpatului Neaga Narcis Ștefan i se atrage atenția că nedepunerea cauțiunii atrage înlocuirea măsurii cu alta mai gravă.

Din ordonanța întocmită de procurori a rezultat că există date și probe potrivit cărora :

La data de 15 mai 2014, inculpatul Neaga Narcis, în calitate de director general al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA (CNADNR), a procedat la suspendarea abuzivă a unui contract de servicii privind „Supervizare Autostrada Orăștie – Sibiu” și a plăților aferente acestuia, cu încălcarea dispozițiilor contractuale, a condițiilor FIDIC (Federația Internațională a Inginerilor Consultanți) și a dispozițiilor legale.

Ulterior, inculpatul a desemnat Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov pentru a superviza lucrările de construcție a autostrăzii

Pentru gloria lu' matale și înflorirea României pesediste, pentru cauza partidului, lansăm autostrada înainte!!!

Și dacă te ia DNA-ul în coarne, te scoate mandea! Păi, n-am fost noi procurori?!!! Hă, hă, hă!!!

Fostul director general al CNADNR Narcis Neag(r)a a dat în circulație autostrada neterminată Orăștie-Sibiu lot 3 pentru a-l servi pe premierul de atunci Victor Po(a)nta, aflat în campania electorală pentru alegerile prezidențiale din 2014.

și pentru a îndeplini obligațiile contractuale în perioada de desfășurare a contractelor de lucrări privind:

- „Proiectare și execuție Autostrada Orăștie – Sibiu, Lot 3: km 43+855 – km 65+965”,
- „Proiectare și execuție Autostrada Orăștie – Sibiu, Lot 3: km 65+965 – km 82+070”.

Apoi, inculpatul a reziliat contractul de supervizare în condiții nelegale și a refuzat plata facturii emisă de către liderul asocierii care asigurase inițial serviciile de supervizare a lucrărilor și, pe cale de consecință, în mod nefundamentat, a refuzat decontarea facturii din fondul de coeziune (fonduri europene). Ulterior, printr-o Sentință arbitrală, Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă Camera de Comerț și Industrie a României a admis în parte cererea formulată de liderul asocierii care asigurase inițial serviciile de supervizare a lucrărilor și a obligat CNADNR SA la plata sumei de 3.139.109,20 lei plus TVA, precum și a penalităților de întârziere, calculate de la data de 15.05.2014 până la data de 23.12.2014, data înregistrării cererii arbitrale.

Toate aceste acțiuni au avut drept consecință directă plata, de la bugetul de stat (și nu din fondul de coeziune), către liderul asocierii căreia i s-a reziliat contractul de supervizare, a sumei de 3.159.022,65 lei (reprezentând prețul serviciilor de supervizare pentru perioada octombrie 2013 – decembrie 2013), a penalităților aferente, precum și plata serviciilor de supervizare (prestate ulterior suspendării contractului de către Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov).

De asemenea, prin suspendarea și respectiv rezilierea contractului de supervizare a fost favorizat antreprenorul (societatea executantă a lucrărilor de construcție), care, în acest mod, a beneficiat de închiderea neconformităților și avizarea la plată a situațiilor de lucrări, în

condițiile în care supervizorul suspendat constatase deficiențe de execuție și utilizarea de materiale necorespunzătoare.

Mai mult, prin suspendarea contractului și înlocuirea Inginerului FIDIC (a supervizorului) cu încălcarea procedurii, respectiv prin neacordarea preavizului și nepreluarea documentelor de la supervizorul inițial, noul

supervizor desemnat a fost pus în imposibilitatea urmării lucrărilor. Faptul că după suspendarea contractului de supervizare, într-o perioadă scurtă au fost găsite soluții pentru închiderea neconformităților și aprobarea la plată a lucrărilor denotă că scopul suspendării contractului de supervizare a fost de a asigura antreprenorului posibilitatea decontării unor lucrări

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
B-dul. Dinicu Golescu 38, sector 1, București, România, 010573
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312 09 84 Email: office@andnet.ro
CUI 16054365; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 lei
Operator de date cu caracter personal nr. 16562
www.roviata.ro

Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov
Brașov – 500090, B-dul Mihail Kogălniceanu, nr. 13, bl. C2, sc. 1, CP 7, CP 800
Tel. 0268 547 688, 0268 547 689, 0268 547 687, 0268 547 684 Fax 0268 547 695
www.drdbv.ro e-mail: secretariat.bv@andnet.ro CF: 1069872

07/09/2022 09:20 #538 P.002/002

SR AC
CERTIFICARE
ISO 9001

Net

DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE
secretariat.bv@andnet.ro Nr. 26/ 06/30.07.2021

Către: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA
Bd. Dinicu Golescu 38, Sector 1, București

În atenția: Dna Mariana IONITA - Director General
Dnul Gabriel BUDESCU - Director General Adjunct

Subiect: Inspecție autostradă Orăștie- Sibiu lot 3 -km 270+345 - km 295+455

Stimata Doamna/Stimate Domn,

Ne referim la situația curentă a lotului de autostradă autostradă Orăștie- Sibiu lot 3 -km 270+345 - km 295+455 executat în cadrul contractului „Proiectare și execuție autostradă Orăștie- Sibiu lot 3 -km 43+855- km 65+965” lot cu privire la care am trimis de-a lungul timpului mai multe informații către dumneavoastră, ultima dintre ele fiind transmisă cu adresa 26/02/29.04.2021.

Prin adresa de mai sus evidențiam creșterea exponențială a degradărilor atât de suprafață cât și structurale precum și a alunecărilor de teren care afectează șanțurile, drenurile și corpul autostrăzii.

Pentru a evalua situația curentă a degradărilor existente pe acest lot de autostradă precum și pentru a stabili măsurile necesare pentru remedierea acestora și menținerea viabilității sale vă invităm împreună cu o echipă de specialiști din cadrul CNAIR, selectați de dumneavoastră, la o inspecție comună în amplasament.

Vă rugăm să ne comunicați data la care sunteți disponibili pentru a efectua această inspecție.

Cu stima,

DIRECTOR REGIONAL
Ing. Lăliana HORGA

DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE
DIRECTOR,
Ing. Cristian Marius CONSTANTIN

neconforme.

Pe timpul cât se află sub control judiciar, inculpatul Neaga Narcis trebuie să respecte următoarele obligații:

a) să se prezinte la Parchetul de

pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție – Direcția Națională Anticorupție, Secția de combatere a infracțiunilor asimilate infracțiunilor de corupție și la Secția 3 Poliție București ori de câte ori este

chemat;

b) să informeze de îndată Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție – Direcția Națională Anticorupție, Secția de combatere a infracțiunilor asimilate infracțiunilor de corupție și Secția 3 Poliție București cu privire la schimbarea locuinței;

c) să se prezinte la Secția 3 Poliție București, conform programului de supraveghere întocmit de organul de poliție sau ori de câte ori este chemat.

d) să nu părăsească teritoriul României, decât cu încuviințarea prealabilă a procurorului competent;

e) să nu se apropie de ceilalți inculpați/alți participanți la comiterea infracțiunii/ martorii din dosar și să nu comunice cu aceștia direct sau indirect, pe nicio cale.

Inculpatului Neaga Narcis i s-a atras atenția că, în caz de încălcare cu rea-credință a obligațiilor care îi revin, măsura controlului judiciar se poate înlocui cu măsura arestului la domiciliu sau măsura arestării preventive.

Inculpatului Neaga Narcis i s-au adus la cunoștință calitatea procesuală în conformitate cu prevederile art. 309 Cod de procedură penală.", se spune în comunicatul Direcției Naționale Anticorupție din 24 decembrie 2022. Din salariul lui de angajat la stat, Narcis Nega a plătit cu ușurință cauțiunea de 300.000 pentru a nu fi arestat. A stat o perioadă "acăsică" apoi, în mod miraculos, a scăpat cu greu din ghearele procurorilor DNA, probabil în urma vreunei intervenții politice.

Mai mult, în luna martie 2018, Neaga a reușit să se mai instaleze încă odată pe scaunul de director general al CNAIR.

În loc de concluzie: În România de azi, omul e SUS pus greșelii!

Pe banii meeeeeee!!!

TIR Magazin a intrat în exclusivitate în posesia unor documente interne al Companiei Naționale de Administrarea a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) care trag un

BRASOV T@CNAIR 07/09/2022 09:20 T@CNAIR #338 P.001/002

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
B-dul. Dinicu Golescu 38, sector 1, București, România: 010873
Tel.: (+4 021) 204 32 00 Fax: (+4 021) 312 00 84 Email: office@cnaair.ro, registratura.cnaair@cnaair.ro
CUI 16054368; J40/562/15.01.2004; Capital social: 18.416.750 lei
Operator de date cu caracter personal nr. 16562
www.ecvinieta.ro

Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov
Brașov – 500090, B-dul Mihail Kogălniceanu, nr. 13, bl. C2, sc. I, OP 7, CP 800
Tel. 0268 547 688, 0268 547 689, 0268 547 687, 0268 547 684 Fax 0268 547 695
www.brasov.cnaair.ro e-mail: secretariat.bv@cnaair.ro CF: 1089672

SR AC ISO 9001 SR AC ISO 14001

DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE
Serviciul Autostrăzi, Variante de Ocolire și DN
autostrazi.bv@cnaair.ro

Nr. 28/1092/06.09.2022
19/32477/07.09.2022

Către: C.N.A.I.R. S.A.
DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE

În atenția: Domnului Cristian Ovidiu Cătălin PISTOL – Director General
Domnului Valentin MANGU – Director Adjunct Direcția Implementare Proiecte

Subiect: Inspecție autostradă Orăștie – Sibiu lot 3 km 270+345 – km 295+455

Stimați Domni,

Revenim la adresa noastră nr. 26/06/30.07.2021 prin care evidențiam riscurile apărute pe lotul de autostradă sus menționat solicitând și constituirea unei echipe de specialiști din cadrul C.N.A.I.R. S.A. care împreună cu reprezentanți ai DRDP Brașov să efectueze o inspecție comună prin care să fie luate măsuri pentru remedierea degradărilor apărute precum și pentru menținerea viabilității sectorului de autostradă.

Având în vedere evenimentele petrecute în data de 31.08.2022 prin care au fost aduse daune participanților la trafic, vă rugăm să dați curs solicitărilor noastre din adresa nr. 26/06/30.07.2021 și să constituiți o comisie care să evalueze situația curentă a degradărilor.

Totodată vă aducem la cunoștință că pe acest sector, în urma ploilor abundente din perioada de primăvară sau toamnă se produc degradări ale căii de rulare care pun în pericol siguranța traficului iar Secția de Autostrăzi Sibiu cu greu face față remedierilor ce sunt necesare pentru a aduce provizoriu sectorul de autostradă la starea de viabilitate.

Cu stima,

DIRECTOR REGIONAL,
Tudor Alexandru DUȚU

DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE,
DIRECTOR,
Cristian – Marius CONSTANTIN

semnal serios de alarmă în legătură cu dezastrul făcut din ordinul lui Neaga, care a inaugurat autostrada pentru a-i aduce voturi în plus lui Victor Ponta, în campania pentru alegerile prezidențiale.

Într-o adresă cu subiectul "Inspecție autostradă Orăștie-Sibiu lot 3 - km 270+345 - km 295+455", trimisă la data de 30 iulie 2021, de Liliana Horga, de la Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov se spune: "Ne referim la situația curentă lotului de autostradă Orăștie-Sibiu lot 3 - km 270+345 - km 295+455, executat în cadrul proiectului "Proiectare și execuție autostradă Orăștie-Sibiu lot 3 - km 270+345 - km 295+455, lot cu privire la care am trimis de-a lungul timpului mai multe informări către dumneavoastră, una dintre ele fiind transmisă cu adresa 26/02/29.04.2021.

Prin adresa de mai sus evidențiam creșterea exponențială a degradărilor, atât de suprafață cât și structurale, precum și a alunecărilor de teren care afectează șanțurile, drenurile și corpul autostrăzii. Pentru a evalua situația actuală a degradărilor existente pe acest lot de autostradă precum și pentru a stabili măsurile necesare pentru remedierea acestora și menținerea viabilității sale vă invităm împreună cu o echipă de specialiști din cadrul CNAIR, selectați de dumneavoastră, la o inspecție comună în amplasament.

Vă rugăm să ne comunicați data la care sunteți disponibili pentru a efectua această inspecție".

În loc de concluzie: Destinatarii acestei adrese, Mariana Ioniță "Gogoriță" și Gabriel Budescu, foști director general, respectiv, director general adjunct la CNAIR, nu au comunicat nici până în ziua de azi data la care ar fi disponibili pentru inspecție!

Răspunsul "prompt" al conducerii V02

Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov a revenit, pe 7 septembrie 2022, cu o nouă

adresă, cu același subiect "Inspecție autostradă Orăștie-Sibiu lot 3 - km 270+345 - km 295+455".

"Revenim la adresa noastră nr.26/30.07.2021, prin care evidențiam riscurile apărute pe lotul de autostradă sus menționat solicitând și conștituirea unei echipe de specialiști din cadrul CNAIR SA care, împreună cu reprezentanți DRDP Brașov, să efectueze o inspecție comună prin care să fie luate măsuri pentru remedierea degradărilor apărute precum și pentru menținerea viabilității sectorului de autostradă. Având în vedere evenimentele petrecute în data de 31.08.2022, prin care au fost aduse daune participanților la trafic, vă rugăm să dați curs solicitărilor noastre din adresa nr.26/06/30.07.2021 și să constituiți o comisie care să evalueze situația curentă a degradărilor.

Totodată vă aducem la cunoștință că, pe acest sector, în perioada ploilor abundente din perioada de primăvară sau toamnă se produc degradări ale căii de rulare care pun în pericol siguranța traficului iar Secția de Autostrăzi Sibiu cu greu face față remediilor ce sunt necesare pentru a aduce provizoriu sectorul de autostradă la starea de viabilitate.", se spune în adresa trimisă de directorul regional DRDP Brașov, Tudor Alexandru Duțu, către Cristian Ovidiu Cătălin Pistol, zis "Piștol Gol", director general CNAIR, și adjunctul său Valentin Mangu. Răspunsul celor doi șefi de la vârful Companiei de Drumuri a fost la fel de "prompt", ca cel al "duetului" Mariana Ioniță "Gogoriță" - Gabriel Budescu, adică niciunul!!!

În loc de concluzie: Cum e Gogoriță, și Piștolul!

"Gușteru" din CNAIR, pe urmele baronului "Ficățel"

După ce vicepreședintele Curții de Conturi Nicolae Bădălău, zis "Ficățel", a fost arestat duminică, 27 noiembrie 2022, este rândul lui Augustin Dinu, zis "Gușteru", director regional la Direcției

Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) București să urmeze calea mentorului său și ține morțiș să forțeze o întâlnire cu procurorii DNA. Fost senator PSD de Giurgiu, baronul Ficățel și-a început cariera infracțională încă de pe vremea lui nea Nicu.

În anul 1988, Nicolae Bădălău a fost condamnat la un an de închisoare cu executare la locul de muncă. Era subinginer la CAP, de unde a furat patru saci cu grâu pe care i-a vândut unui localnic pentru 1200 de lei. Ficățel a fost ulterior grațiat de Nicolae Ceaușescu, care a amnistiat toate infracțiunile ce au primit o condamnare mai mică de 10 ani. Aceasta decizie a fost prilejuită de împlinirea vârstei de 70 de ani de către dictator.

După "Mare Derută din 1989", cu cazierul curățat de nea Nicu, ficățel s-a înscris în PSD și a reușit să ajungă chiar senator.

Culmea, el a negat tot timpul că ar fi avut probleme cu justiția în trecut. În anul 2006, Bădălău a fost implicat într-o afacere imobiliară suspectă. A cumpărat cu 12.000 de euro un teren de 130 de hectare de la o firmă pe care o deținuse înainte. Ulterior, terenul a fost vândut pentru 3 milioane de euro unui dezvoltator imobiliar.

În 2008, când deja era deputat în Parlamentul României, în legislatura 2004 - 2008, Agenția Națională de Integritate a sesizat DIICOT pentru a-l cerceta pe Bădălău pentru spalare de bani.

Tot ANI i-a întocmit lui Bădălău și un dosar pentru fals în declarații, întrucât nu a declarat un teren deținut în Bolintin și o vânzare de teren către o firmă.

Baronul Ficățel a fost, în perioada 2001-2004, subprefect apoi prefect de Giurgiu, în legislatura 2004-2008 a fost deputat, iar până în decembrie 2012 a fost managerul unei societăți comerciale. În perioada 2012-2016, Bădălău a fost președinte al Consiliului Județean Giurgiu și apoi senator de Giurgiu, până în 2020.

Între noiembrie 2018 și noiembrie

2019, a fost și ministrul Economiei, Antreprenoriatului și Turismului. Din octombrie 2020, Ficățel s-a retras din politică, după ce și-a aranjat un mandat de nouă ani la Curtea de Conturi a României. În loc de concluzie: Pentru că nu mai era membru PSD, a fost ușor de "capturat" de către procurorii DNA!

EXCLUSIV: Cum a fost arestat Ficățel

Dan Păsat, primarul comuna Bucșani din Giurgiu, l-a turnat la DNA pe Niculae Bădălău. Vă prezentăm în premieră motivul pentru care primarul a făcut acest lucru.

Păsat este un fost deputat PDL, în legislatura 2008-2012, care a fost condamnat în 2013, la trei ani de închisoare pentru șantaj și fapte de corupție.

După un an și ceva a fost eliberat și, cu cazierul "mai curat, mai uscat", la primărie el a candidat și a luat!

Păsat avea peste 1.000 de hectare de livezi și, până în anul 2012, în concesiune de la statul român, și o baltă, din care trăgea apă pentru irigații.

Când a ajuns președinte al Consiliului Județean Giurgiu, Bădălău i-a luat lui Păsat balta.

Pentru că și familia lui Ficățel trebuie să "mănâncă"!

Păsat nu a putut atunci reacționa.

Între timp a obținut reabilitarea, a candidat și a devenit primar al comunei Bucșani acum trei ani și jumătate.

Bădălău, considerându-se infailibil, cu o combinație rară de prostie și tupeu, a mers chiar la Dan Păsat să îi dea șpagă pentru a-l determina să plătească lucrările neconforme ale firmei familiei sale.

"În datele de 09.08.2022 și 19.11.2022, inculpatul Bădălău Niculae, în calitatea menționată mai sus, i-ar fi pretins unui primar de comună să atribuie un contract

privind „Reabilitare sistem de alimentare cu apă potabilă...”, estimat la valoarea de 7.071.925 lei fără TVA, unei societăți administrată de o rudă a acestuia, lăsând să se creadă că are influență asupra unei persoane din conducerea Companiei Naționale de Investiții (C.N.I.), pe care ar fi promis că o va determina să asigure finanțarea a două proiecte depuse la această instituție de către primăria respectivă. În perioada 2021-2022, în contextul derulării unui contract pe care aceeași primărie îl avea încheiat cu aceeași societate comercială, privind „Înființare rețea de alimentare cu apă...”, inculpatul Bădălău Niculae, prin intermediul celeilalte persoane cercetate în prezenta cauză, i-ar fi oferit edilului mai multe sume de bani pentru ca în schimb acesta să efectueze în continuare plățile către firma respectivă, chiar și pentru lucrări neconforme. În același context,

Guștere, ascultă-mă pe mine, că eu sunt infractor bătrân! Dacă vrei să îi înveselești pe procurorii DNA, le spui că tu nu știi ce ai semnat, că era ordin de la partid!

Nea Ficățel, m-a pus deja nevastă-mea să repet în oglindă non stop: "Recunosc și regret fapta"!

Scenă din serialul "Școala de hoți CNAIR". Profesorul "delegat deja legat" Niculae Bădălău, zis "Ficățel", îl învață pe Augustin Dinu, zis "Gușteru", directorul DRDP București, cum să își paveze, de o manieră pesedistă, drumul spre sufletul celor care îl vor ancheta în viitor.

după ce, la data de 19 noiembrie 2022, inculpatul Bădălău Nicolae i-ar fi promis primarului remiterea unui procent de 7% din valoarea contractului menționat mai sus (4.903.959,97 lei fără TVA) dar și dintr-un viitor contract a cărui atribuire urmarea să o obțină pentru aceeași firmă de la primăria respectivă, în data de 25 noiembrie 2022, prin intermediul aceluiași om de afaceri, i-ar fi remis edilului 35.000 lei, reprezentând o parte din suma de bani promisă. În total, inculpatul Bădălău Nicolae i-ar fi promis primarului suma totală de 170.000 euro, ce reprezintă procentul de 7% din valoarea celor două contracte.", se arată în ordonanța procurorilor. În loc de concluzie: Evident că Dan Păsat nu l-a iertat pe Bădălău pentru balta luată și l-a turnat la DNA!

Povestea "Gușterului"

Un protejat de-al lui Bădălău, Augustin Dinu, zis "Gușteru", director regional la DRDP București, tot urmare a prostiei și trufiei, este pe punctul de intra cu totul și el în ghearele procurorilor DNA. Publicația noastră a atenționat, încă din iunie 2022, opinia publică despre combinațiile ilegale ale lui Florea Dascălu, zis "Corleone", fostul director de Întreținere al CNAIR, înainte de flagrantul în care a fost prins de DNA, în partea a doua a lunii octombrie 2022. După arestarea lui Corleone, nu am considerat necesar să informăm despre combinațiile dintre Dascălu și Dinu. În sâmbăta în care a fost prins în flagrant, chiar înainte de a fi săltat, nea Florică tocmai aranjase cu Gușteru, pe telefon, acordarea de către acesta din urmă de lucrări pentru protejatul lui Corleone din Arad, cel care l-a și turnat la DNA. Am crezut că e o simplă greșeală de-a lui Dinu. Însă, comportamentul lui din ultimul timp arată că nu a fost așa. Omul perseverează în ilegalități! Concret, cei de la asocierea

Dumava Semnalizare - Euro Construct Trading 98, titulari ai unui acord cadru de marcaje rutiere pe raza Direcției Regionale de Drumuri București, s-au lăudat zilele trecute că l-au "împachetat" pe Dinu, la fel cum l-ar fi aranjat și pe predecesorul său de la șefia DRDP București, Cătălin Șomode.

În aproape doi ani de zile, ei nu au executat nicio lucrare de marcaj rutier din cele trei contracte subsecvente acordate pentru marcajul trecerilor de pietoni din dreptul unităților de învățământ. Deși chiar Dinu a semnat acum mai bine de două săptămâni notificarea legală privind rezilierea unilaterală a contractului subsecvent încheiat cu asocierea, după vizitele făcute de un reprezentant al acesteia, șeful DRDP București o "dă la întors". Deși contractul este reziliat de drept, Dinu vrea să transforme situația într-o reziliere de comun acord, astfel încât Dumava și Euroconstruct să scape nevătămate. Nu îl interesează pe Gușter că Direcția Regională rămâne fără marcaje rutiere atât de importante și nici faptul că se vor produce accidente rutiere în zonele acestea atât de vulnerabile! Pe lângă faptul că instigă la fals intelectual, șeful DRDP București va răspunde civil solidar cu CNAIR, pentru viitorul "profit nerealizat" pe care asocierea Dumava Semnalizare - Euro Construct Trading 98 îl va solicita, așa cum îi este obiceiul să facă și cum s-a și lăudat că va proceda.

Mai grav, acordul cadru nu se va desființa, DRDP București va rămâne fără treceri de pietoni în dreptul școlilor, iar Dinu devine principalul vinovat pentru viitoarele accidente care se vor produce din cauza lipsei marcajelor rutiere. Dacă Bădălău a făcut ce a făcut pentru firmele "famigliei" sale, Augustin Dinu va ajunge pe mâna procurorilor DNA doar pentru a satisface o comandă politică. Este de notorietate legătura soției lui, Elena Dinu, deputat PSD de

Giurgiu, atât cu Marian Mina, liderul PSD Giurgiu, cât și cu Marcel Ciolacu, marele șef al PSD. Cei doi pesediști au fost proptelele Gușterului pentru a arde etapele și a înhăța din nou postul mult râvnit al celei mai mari Direcții Regionale a CNAIR din țară.

În perioada 2018-2019, Dinu a fost pentru prima dată înscăunat șef al DRDP București, cu ajutorul lui Bădălău. Între timp, nașul Ficățel s-a certat cu finul său Marian Mina, zis "Scheletu", șeful PSD Giurgiu și actualul protector al Gușterului. Mai mult, pentru a nu se destrăma cumva "famiglia", Scheletu se pregătește de o nouă însurătoare, în care locul nașului Bădălău va fi luat de nașul Dinu.

Scheletu, un "competent" drumar cu studii doar de Educație fizică și sport, știe foarte bine cu ce se mănâncă această funcție pentru că, în perioada 2013-2016, a fost și el fericitul ocupant al scaunului de director regional al DRDP București. Se pare că scandalul cu arestarea lui Bădălău nu îi ajunge lui Marcel Ciolacu. Mai are nevoie probabil de încă unul.

Sperăm ca măcar Sorin Grindeanu, ministru al Transporturilor și "șeful suprem" al lui Augustin Dinu să-și trimită Corpul de control la DRDP București înainte de vizita procurorilor.

În loc de concluzie: Crede Gușterul că proptelele din PSD îl vor ajuta să scape de DNA?

Genul programului: PAMFLET!

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

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

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



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

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



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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