

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR - TRANSPORTATORII  
RUTIERI ROMÂNI** **PAG.08**  
**DISCRIMINAȚI LA RUSE**



**MIRCEA MĂNESCU,  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS  
PG.24**

IULIE 2023  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



# VERSUS

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

GEORGE NIȚA  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN



MARIUS DAN  
ACȚIONAR  
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE  
ACȚIONAR  
PRACTICOM



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

**Adresa redacției:**

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

**Director general :**

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

**Director Marketing & PR:**

Alina ANTON-POP

**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



**10** GRUPUL IVECO ȘI AIR LIQUIDE: PRIMA STAȚIE DE ALIMENTARE CU HIDROGEN DE ÎNALTĂ PRESIUNE DIN EUROPA



**14** SCANIA PLASEAZĂ PRIMA COMANDĂ DE OȚEL VERDE



**15** OFICIAL. CE CONȚINE PROIECTUL CARE PREVEDE CĂ ROVINIETA SE PLĂTEȘTE DUPĂ POLUARE ȘI KILOMETRI



**21** COMPANIILE VOR O TRECERE MAI RAPIDĂ SPRE „CAMIOANE VERZI”



## UNTRR: PARCAREA DE LA RUSE - PRACTICI ABUZIVE ȘI DISCRIMINATORII

**UNTRR solicită demersuri urgente împotriva practicilor abuzive și discriminatorii ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare, contrar obiectivelor comune de aderare ale României și Bulgariei la spațiul Schengen.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a solicitat demersuri urgente Comisarului European pentru Transporturi, Președintelui României, Prim-Ministrului României, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii și Ministrului Afacerilor Externe pentru eliminarea imediată a practicilor abuzive și discriminatorii ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare. Industria transporturilor rutiere este cea mai afectată ramură economică de neaderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen, confruntându-se cu cozi de zeci de kilometri de camioane la punctul de trecere a frontierei româno-bulgare de la Giurgiu-

Ruse, care blochează activitatea transportatorilor rutieri, generând întâzieri în livrarea mărfurilor către clienți, ceea ce afectează lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și conduce la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali din ambele țări. UNTRR a realizat numeroase demersuri adresate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Afacerilor Externe și autorităților relevante, inclusiv Președinției României, în contextul discuțiilor de anul acesta privind stabilirea unui Parteneriat Strategic România–Bulgaria, solicitând abordarea prioritara a eliminării controalelor la punctele de trecere a frontierei între România și Bulgaria pentru traficul rutier internațional de camioane.

În timp ce industria transporturilor rutiere solicită eliminarea controalelor la punctele de trecere a frontierei româno-bulgare și crearea de culoare speciale care să faciliteze trecerea autoturismelor și a camioanelor înmatriculate în România și Bulgaria, în mod paradoxal, autoritățile bulgare au sprijinit dezvoltarea unei parcări private pentru camioane, pe terenul municipalității din Ruse, care a început să opereze din luna iunie a acestui an fără niciun anunț oficial, fără informații publice și de contact pe web, email sau media. Precizăm că, pentru a putea trece frontiera, transportatorii rutieri români sunt obligați să își parcheze camioanele numai în spațiile de parcare ale acestui operator privat, care aplică tarife discriminatorii și



excesive pentru camioanele românești față de cele bulgare.

Având în vedere aceste evoluții îngrijorătoare semnalate de transportatorii rutieri români, conducerea UNTRR s-a deplasat la punctul de trecere a frontierei din Ruse unde operatorul privat sprijinit de autoritățile bulgare a construit o parcare de camioane de 700 de locuri, care urmează să fie extinsă cu încă 200 de locuri, lucrarea fiind în execuție la acest moment. Deși autoritățile bulgare declară că nu este obligatorie utilizarea acestui spațiu de parcare a camioanelor, cu toate acestea, dacă transportatorii rutieri români nu au camioanele înregistrate în sistemul respectivei parcări, camioanele lor nu sunt permise în punctul de trecere a frontierei pentru că nu le vine rândul decât dacă sunt înregistrate în sistemul parcării. Astfel, parcare privată de camioane construită cu sprijinul autorităților bulgare la punctul de trecere a frontierei din Ruse este dotată cu panouri de monitorizare, la care fiecare șofer de camion poate vizualiza câte camioane mai sunt în față, dar nu și timpul de așteptare la frontieră, care este în funcție de cât de repede lucrează vama. La intrarea în parcare, fiecare camion primește un pager care vibrează și sună cu 10 minute înainte pentru a notifica șoferul când îi vine rândul la trecerea frontierei. La ieșirea din parcare, șoferii români trebuie să plătească un tarif discriminatoriu de 25 Euro față de șoferii bulgari, care plătesc un tarif de 3-4 ori mai mic, de numai 15 Leva, aproximativ 7 Euro. Menționăm că tarifele pentru parcare nu sunt corelate cu timpul petrecut în parcare.

În lipsa oricăror măsuri, această practică se va extinde, iar autoritățile din frontieră vor crea timpi de așteptare cât mai mari pentru a justifica înființarea unor astfel de parcări și a unor astfel de practici abuzive și discriminatorii, contrare obiectivelor de creștere a fluidității circulației diverselor mijloace de transport în interiorul Comunității, stabilite prin Regulamentul european nr. 1100/2008 care prevede eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere. Astfel, conform legislației europene, controalele privind greutatea

și dimensiunile camioanelor nu se efectuează ca și controale la frontieră, ci numai în cadrul procedurilor obișnuite de control aplicate în mod nediscriminatoriu pe întreg teritoriul unui stat membru, iar vehiculele pot fi supuse, în ceea ce privește standardele comune privind greutatea, unor controale prin sondaj și, în ceea ce privește standardele comune privind dimensiunile, exclusiv unor controale în caz de suspiciune privind neconformitatea cu dispozițiile acestuia. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din

Problema

- 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.**



România – UNTRR consideră revoltătoare abordarea autorităților bulgare din Ruse, care în loc să colaboreze cu autoritățile române pentru urgentarea aderării României și Bulgariei la spațiul Schengen și eliminarea blocajelor actuale de la frontierele româno-bulgare, sprijină construirea de parcări private de camioane care restricționează și mai mult traficul rutier internațional de camioane la punctul de trecere

a frontierei româno-bulgare Giurgiu-Ruse. Dacă Bulgaria continuă aceste practici, atunci considerăm că România trebuie să exploreze decuplarea de Bulgaria în vederea aderării la spațiul Schengen. UNTRR solicită acțiunea urgentă a Comisiei Europene și a Guvernului României împotriva practicilor abuzive ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare, în

scopul eliminării imediate a obligației impuse camioanelor românești de a staționa în spațiile de parcare ale acestui operator privat și a obligației transportatorilor rutieri români de a plăti tarife de parcare discriminatorii pentru a putea trece frontiera și a ajunge acasă în România.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 22 iunie 2023.



# UNTRR - FINANȚARE EUROPEANĂ PENTRU DEZVOLTAREA DE PARCĂRI

**UNTRR și ESPORG sprijină transportatorii români să acceseze finanțare europeană pentru dezvoltarea de parcări sigure și securizate destinate camioanelor.**

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR și ESPORG -organizația europeană pentru parcări securizate- sprijină transportatorii români să acceseze finanțare europeană pentru dezvoltarea de parcări sigure și securizate destinate camioanelor.

La solicitarea industriei transporturilor rutiere, Comisia Europeană alocă fonduri importante prin programul CEF - Mecanismul Conectarea Europei pentru dezvoltarea de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane. Următorul apel de cereri de finanțare CEF pentru construirea de noi spații de parcare sigure și securizate pentru camioane sau modernizarea celor existente se va deschide în septembrie 2023.

“Ne bucură interesul firmelor de transport pentru acest apel, reflectat în numărul mare de participanți la webinarul UNTRR- ESPORG din 16 iunie 2023 în care am prezentat oportunitățile de finanțare europeană destinate parcărilor de camioane anul acesta și încurajăm cât mai mulți transportatori să solicite finanțare CEF pentru a construi parcări sigure și securizate pentru camioane în România” a declarat Secretarul General UNTRR Radu Dinescu.

Spațiile de parcare sigure și securizate sunt esențiale pentru respectarea prevederilor legislației naționale și europene privind siguranța rutieră și timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, permițându-le acestora să beneficieze de odihnă de calitate în condiții de securitate și siguranță, în timp ce au acces la un nivel minim de servicii.

În același timp, spațiile de parcare sigure și securizate sunt necesare pentru a proteja șoferii de camion, mărfurile transportate și firmele de transport de infracțiunile în domeniul transportului de mărfuri. Aproximativ 75% dintre infracțiunile legate de transportul de mărfuri au loc atunci când vehiculele grele de marfă sunt parcate în locuri de parcare nesigure.

Industria transporturilor rutiere se confruntă cu un deficit semnificativ de spații de parcare sigure și securizate

în România și la nivel european, unde numărul de parcări disponibile este de aproximativ 7.000, în timp ce Comisia Europeană (CE) estimează că cererea totală de parcări peste noapte pentru vehiculele grele de marfă a fost de 400.000 pe noapte - așa cum arată un studiu CE realizat în 2019 privind locurile de parcare sigure și securizate pentru camioane, la care au participat UNTRR, IRU și ESPORG.

UNTRR și ESPORG au organizat, pe 16 iunie 2023, un eveniment dedicat tuturor firmelor de transport rutier interesate să afle cum pot atrage fonduri europene prin CEF pentru construirea de spații de parcare pentru camioane și care sunt elementele de bază ale unui proiect de succes.

Conform experților ESPORG, procesul de aplicare pentru fonduri europene la Bruxelles trebuie să respecte criteriile de calitate și relevanță stabilite de Comisia Europeană, iar pregătirea și scrierea unei cereri bune de finanțare durează cel puțin jumătate de an de la început la sfârșit!

Firmele de transport rutier interesate să construiască sau să modernizeze spații de camioane pentru camioane se pot adresa la office@untr.ro pentru a beneficia de sprijinul UNTRR și ESPORG în procesul de pregătire a cererii de finanțare europeană prin CEF. Austria restricționează libera circulație a camioanelor, aplicând un set de măsuri de descurajare a tranzitului rutier de mărfuri:

- restricția de circulație sectorială potrivit căreia anumite grupuri de mărfuri nu mai pot fi transportate pe cale rutieră prin Tirol;

- restricții cantitative asupra numărului de vehicule grele de marfă permise pe axa Nord-Sud a autostrăzii A12, respectiv tratarea în bloc a vehiculelor grele de marfă la frontieră germano-austriacă („Blockabfertigung”), generând cozi ale camioanelor la frontieră;

- restricții de conducere pe timpul nopții sau limitarea folosirii vehiculelor grele de marfă aparținând anumitor clase Euro.

De-a lungul anilor, Austria a

înăsprit aceste măsuri deosebit de împovărătoare pentru operatorii români și europeni de transport rutier de mărfuri. Totodată, în ciuda eforturilor considerabile de a crește oferta de transport feroviar de marfă și capacitatea de transport combinat, aceste eforturi s-au dovedit insuficiente pentru a atenua provocările create de multiplele restricții de circulație austriece, afectând funcționarea lanțurilor de aprovizionare în cadrul Uniunii Europene.

Comisia Europeană întârzie să acționeze în ciuda numeroasele solicitări ale industriei transporturilor rutiere. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, alături de BGL - Germania, IRU și asociații profesionale de transport rutier din Austria, Franța, Danemarca, Italia, Ungaria, Norvegia, Suedia, Olanda, Republica Cehă și Polonia, au transmis numeroase scrisori Comisiei Europene privind restricțiile de circulație a camioanelor impuse în Tirol, care sunt contrare legislației europene, solicitând în mod repetat deschiderea procedurilor de încălcare a dreptului comunitar (infringement) împotriva Austriei. În ciuda presiunilor, Comisia Europeană nu a luat nicio măsură împotriva Austriei pentru a opri obstacolele la libera circulație a mărfurilor pe această importantă rută de legătură transalpină. Recent, actualul guvern italian a crescut presiunea asupra CE și solicită în mod activ acțiuni legale împotriva Austriei la următorul Consiliu UE al Miniștrilor de Transport. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Ministrului Transporturilor și Infrastructurii din România să intervină ferm împotriva restricțiilor impuse tranzitului camioanelor în Tirol în cadrul Consiliului UE al Miniștrilor Transporturilor din 01 iunie 2023 și să solicite Comisiei Europene să inițieze de urgență proceduri de încălcare a dreptului comunitar împotriva Austriei.", se spune în comunicatul UNTRR din 31 mai 2023.

## LoiMacron

### Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: [www.loimacron.eu](http://www.loimacron.eu)





# UNTRR SOLICITĂ DEMERSURI ÎMPOTRIVA DISCRIMINĂRII TRANSPORTATORILOR RUTIERI LA RUSE

**Transportatorii români sunt discriminați la Ruse, unde așteaptă 24-36 ore în parcare ilegală, față de alți transportatori care sunt lăsați să treacă.**

"UNTRR solicită demersuri urgente împotriva practicilor abuzive și discriminatorii ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare, contrar obiectivelor comune de aderare ale României și Bulgariei la spațiul Schengen Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR semnaleză discriminarea inacceptabilă a transportatorilor români la Ruse, unde șoferii români sunt obligați să aștepte 24-36 ore în parcare ilegală de camioane deschisă luna aceasta, față de transportatorii bulgari și ucraineni care merg în față și sunt lăsați să treacă. UNTRR solicită demersuri urgente Comisarului European pentru Transporturi, Membrilor Parlamentului European, Președintelui României, Prim-Ministrului României, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii și Ministrului Afacerilor Externe din România, precum și Ministrului Transporturilor din Bulgaria pentru eliminarea imediată a practicilor abuzive și discriminatorii ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare. Industria transporturilor rutiere este cea mai afectată ramură

economică de neaderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen, confruntându-se cu cozi de zeci de kilometri de camioane la punctul de trecere a frontierei româno-bulgare de la Giurgiu-Ruse, care blochează activitatea transportatorilor rutieri, generând întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, ceea ce afectează lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și conduce la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali din ambele țări. UNTRR a realizat numeroase demersuri adresate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Afacerilor Externe și autorităților relevante, inclusiv Președinției României în contextul discuțiilor de anul acesta privind stabilirea unui Parteneriat Strategic România – Bulgaria, solicitând abordarea prioritară a eliminării controalelor la punctele de trecere a frontierei între România și Bulgaria pentru traficul rutier internațional de camioane. În timp ce industria transporturilor rutiere solicită eliminarea controalelor la punctele de trecere a frontierei româno-bulgare și crearea de culoare speciale care să faciliteze trecerea autoturismelor și a camioanelor înmatriculate în România și Bulgaria, în mod

paradoxal, autoritățile bulgare au sprijinit dezvoltarea unei parcări private pentru camioane, pe terenul municipalității din Ruse, care a început să opereze din luna iunie a acestui an fără niciun anunț oficial, fără informații publice și de contact pe web, email sau media. Precizăm că pentru a putea trece frontiera, transportatorii rutieri români sunt obligați să își parcheze camioanele numai în spațiile de parcare ale acestui operator privat, care aplică tarife discriminatorii și excesive pentru camioanele românești față de cele bulgare. Având în vedere aceste evoluții îngrijorătoare semnalate de transportatorii rutieri români, conducerea UNTRR s-a deplasat la punctul de trecere a frontierei din Ruse unde operatorul privat sprijinit de autoritățile bulgare a construit o parcare de camioane de 700 de locuri, care urmează să fie extinsă cu încă 200 de locuri, lucrarea fiind în execuție la acest moment. Deși autoritățile bulgare declară că nu este obligatorie utilizarea acestui spațiu de parcare a camioanelor, cu toate acestea, dacă transportatorii rutieri români nu au camioanele înregistrate în sistemul respectivei parcări, camioanele lor nu sunt primite în punctul de trecere a frontierei pentru că nu le vine rândul



decât dacă sunt înregistrate în sistemul parcării. Astfel, parcare privată de camioane construită cu sprijinul autorităților bulgare la punctul de trecere a frontierei din Ruse este dotată cu panouri de monitorizare, la care fiecare șofer de camion poate vizualiza câte camioane mai sunt în față, dar nu și timpul de așteptare la frontieră, care este în funcție de cât de repede lucrează vama. La intrarea în parcare, fiecare camion primește un pager care vibrează și sună cu 10 minute înainte pentru a notifica șoferul când îi vine rândul la trecerea frontierei. La ieșirea din parcare, șoferii români trebuie să plătească un tarif discriminatoriu de 25 Euro față de șoferii bulgarii, care plătesc un tarif de 3-4 ori mai mic, de numai 15 Leva, aproximativ 7 Euro. Menționăm că tarifele pentru parcare nu sunt corelate cu timpul petrecut în parcare.

În lipsa oricăror măsuri, această practică se va extinde, iar autoritățile din frontiere vor crea timpi de așteptare cât mai mari pentru a justifica înființarea unor astfel de parcări și a unor astfel de practici

abuzive și discriminatorii, contrare obiectivelor de creștere a fluidității circulației diverselor mijloace de transport în interiorul Comunității, stabilite prin Regulamentul european nr. 1100/2008 care prevede eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere. Astfel, conform legislației europene, controalele privind greutatea și dimensiunile camioanelor nu se efectuează ca și controale la frontieră, ci numai în cadrul procedurilor obișnuite de control aplicate în mod nediscriminatoriu pe întreg teritoriul unui stat membru, iar vehiculele pot fi supuse, în ceea ce privește standardele comune privind greutatea, unor controale prin sondaj și, în ceea ce privește standardele comune privind dimensiunile, exclusiv unor controale în caz de suspiciune privind neconformitatea cu dispozițiile acestuia.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR consideră revoltătoare abordarea autorităților bulgare din Ruse, care în loc să

colaboreze cu autoritățile române pentru urgentarea aderării României și Bulgariei la spațiul Schengen și eliminarea blocajelor actuale de la frontierele româno-bulgare, sprijină construirea de parcări private de camioane care restricționează și mai mult traficul rutier internațional de camioane la punctul de trecere a frontierei româno-bulgare Giurgiu-Ruse. Dacă Bulgaria continuă aceste practici, atunci considerăm că România trebuie să exploreze decuplarea de Bulgaria în vederea aderării la spațiul Schengen. UNTRR solicită acțiunea urgentă a Comisiei Europene și a Guvernului României împotriva practicilor abuzive ale operatorului parcării de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare, în scopul eliminării imediate a obligației impuse camioanelor românești de a staționa în spațiile de parcare ale acestui operator privat și a obligației transportatorilor rutieri români de a plăti tarife de parcare discriminatorii pentru a putea trece frontiera și a ajunge acasă în România.", se spune în comunicatul UNTRR din 30 iunie 2023.

# Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



## 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cantum de 600 litri



**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator  
și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](http://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](mailto:info@ford-trucks.ro)

Sharing the load



## GRUPUL IVECO ȘI AIR LIQUIDE: PRIMA STAȚIE DE ALIMENTARE CU HIDROGEN DE ÎNALTĂ PRESIUNE DIN EUROPA

**Grupul IVECO și-a exprimat deja intenția de a livra primele camioane alimentate cu hidrogen până la sfârșitul anului 2023. Acum, împreună cu Air Liquide, lider global în domeniul energiei, a inaugurat prima stație de alimentare cu hidrogen de înaltă presiune din Europa la Fos-sur-Mer, Marsilia.**

Inaugurarea stației din Franța marchează un pas înainte în angajamentul celor două companii față de dezvoltarea mobilității pe bază de hidrogen în Europa, în conformitate cu Memorandumul de înțelegere semnat de cele două companii în decembrie 2021. Prin acest parteneriat, Grupul IVECO, un pionier în fabricarea de vehicule alimentate cu combustibili alternativi, își propune să promoveze hidrogenul ca un factor crucial pentru tranziția energetică a industriei transporturilor, valorificând expertiza unică a Air Liquide de-a lungul întregului lanț valoric al

hidrogenului, de la producție și depozitare până la distribuție. Stația de la Fos-sur-Mer face parte din proiectul HyAMMED ("Hydrogène à Aix-Marseille pour une Mobilité Ecologique et Durable") și beneficiază de finanțare din partea franceză. Noua stație face parte și din H2Haul, proiectul european cofinanțat de Clean Hydrogen Partnership. Air Liquide și IVECO au fost printre primii parteneri ai proiectului H2Haul, încă de la lansarea acestuia, în 2019. O a doua stație de mare capacitate (700 bar, 2 tone/zi) dedicată vehiculelor grele va fi instalată în

Salon-de-Provence, în 2025 și va avea un potențial de alimentare a unei flote de până la 50 de camioane IVECO cu hidrogen. „Strategia noastră pentru o mobilitate din ce în ce mai durabilă este centrată pe o abordare neutră din punct de vedere energetic, iar mobilitatea bazată pe hidrogen este un element cheie în acest sens și o privim ca pe o soluție esențială pentru sustenabilitatea transportului rutier pe distanțe lungi. Prin inaugurarea acestei stații, dovedim că avem toate capacitățile necesare, atât vehicule, cât și infrastructură de reîncărcare, pentru a construi un

adevărat ecosistem de mobilitate bazat pe hidrogen. Prin acest pas, strategia IVECO devine realitate. Etapa de astăzi ne permite să consolidăm și mai mult parteneriatul strategic cu Air Liquide, un lider pe scena internațională de tranziție energetică care, la fel ca Grupul IVECO, lucrează pentru a promova o societate mai durabilă”, a susținut Gerrit Marx, CEO, Iveco Group. Participanții la inaugurarea care a avut loc pe 26 iunie 2023 au avut ocazia să viziteze stația de încărcare de mare capacitate (1 tonă/zi) dar și să vadă prototipul unui camion cu pile de combustie marca IVECO. Această soluție de transport pentru transport pe distanțe lungi are un timp de realimentare rapid, la o presiune de 700 de bari.

„Pentru a încuraja utilizarea pe scară largă a hidrogenului ca sursă de alimentare, trebuie să creăm în mod colectiv condițiile pentru ca sectorul să se dezvolte. Este imperativ necesară crearea unei rețele de stații de mare capacitate, suficient de densă pentru a permite producătorilor de vehicule și operatorilor de transport să se angajeze în această tranziție.

Proiectul HyAMMED face parte din această abordare: este un prim pas decisiv și lansarea unei ambiții mai mari pe care o împărtășim cu partenerul nostru IVECO”, a declarat Erwin Penfornis, vicepreședinte Hydrogen Energy World Business Line, Air Liquide.

Piața globală de alimentare cu hidrogen a fost evaluată la 311,05 milioane USD în 2022, estimându-se că, până în 2032, va ajunge la o valoare de aproximativ 1.495,16 milioane USD, potrivit unui studiu al Precedence Research.

#### **Despre Grupul IVECO**

IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road.

Gama extinsă de produse a mărcii include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de vehicule cu greutatea de 3,3–7,2 tone, Eurocargo de la 6–19 tone și, în segmentul greu de peste 16 tone, gama IVECO Way cu IVECO on-road S-Way, IVECO T-Way off-road și IVECO X-Way pentru misiuni ușoare off-road.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global și gestionează unități de producție în 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi tehnologii avansate. 4.200 de puncte de vânzare și service din peste 160 de țări garantează suport tehnic oriunde funcționează un vehicul IVECO.

#### **Despre Air Liquide**

Lider mondial în gaze, tehnologii și servicii pentru industrie și sănătate, Air Liquide este prezent în 73 de țări, cu aproximativ 67.100 de angajați și deservește peste 3,9 milioane de clienți și pacienți. Oxigenul, azotul și hidrogenul sunt molecule mici esențiale pentru viață, materie și energie. Ele întruchipează teritoriul științific al Air Liquide și au fost în centrul activităților companiei încă de la crearea acesteia în 1902. Veniturile Air Liquide s-au ridicat la peste 29,9 miliarde de euro în 2022. Air Liquide este listată la bursa Euronext Paris (compartimentul A) și aparține indicilor CAC 40, CAC 40 ESG, EURO STOXX 50, FTSE4Good și DJSI Europe.

Photo.com



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



## IVECO EDAILY A INTRAT ÎN CARTEA RECORDURILOR

**IVECO eDaily a remorcat peste 153 de tone și a obținut titlul GUINNESS WORLD RECORD™ pentru „Cea mai mare greutate remorcată de o dubă electrică”.**

Un IVECO eDaily, vehiculul comercial ușor, complet electric, de 3,5 tone, a depășit limitele performanțelor obișnuite, demonstrându-și puterea și robustețea, după ce a reușit să remorcheze 153,58 de tone. Ca urmare a reușitei, IVECO eDaily a câștigat titlul oficial GUINNESS WORLD RECORDS™ pentru „Cea mai mare greutate remorcată de o dubă electrică”.

IVECO eDaily de 3,5 tone, lider în clasa sa, este cunoscut pentru

capacitatea de remorcare și pentru șasiul puternic precum și pentru ingineria robustă a vehiculului. După remorcarea unei încărcături de nu mai puțin de 153,58 tone, vehiculul electric este acum recunoscut la nivel global pentru capabilitățile sale extinse. Realizarea depășește recordurile stabilite de mașinile electrice cu tracțiune integrală, performanța fiind posibilă datorită sistemului eDaily cu tracțiune spate de 140 kW și cu un cuplu de 400 Nm.

Pe 20 iunie 2023, un vehicul IVECO eDaily a fost atașat la un camion IVECO X-Way Strator, proiectat special pentru a face față sarcinilor în mișcare la scară mare, de până la 150 de tone. Remorca IVECO X-Way Strator a fost încărcată cu un imens utilaj de terasament care cântărește peste 50 de tone, fiind adăugate încă șapte tone de balast pentru bună măsură. Un camion basculant IVECO X-Way 8x4 complet încărcat a fost apoi atașat la remorca lui Strator. Gabaritul a fost completat de o autospecială de pompieri pentru aeroporturi, ajungându-se astfel la o încărcătură totală de 153,58 de tone.

Odată pus în mișcare, convoiul remorcat de IVECO eDaily a rulat constant pe o distanță de peste 30 de metri de pistă și a trecut linia de sosire în fața supraveghetorilor GUINNESS WORLD RECORDS™ pentru a-și revendica premiul. Modul „hi-power” al camionetei – echipat standard pentru fiecare eDaily – a fost utilizat în timpul rulării, ceea ce a oferit un boost de putere





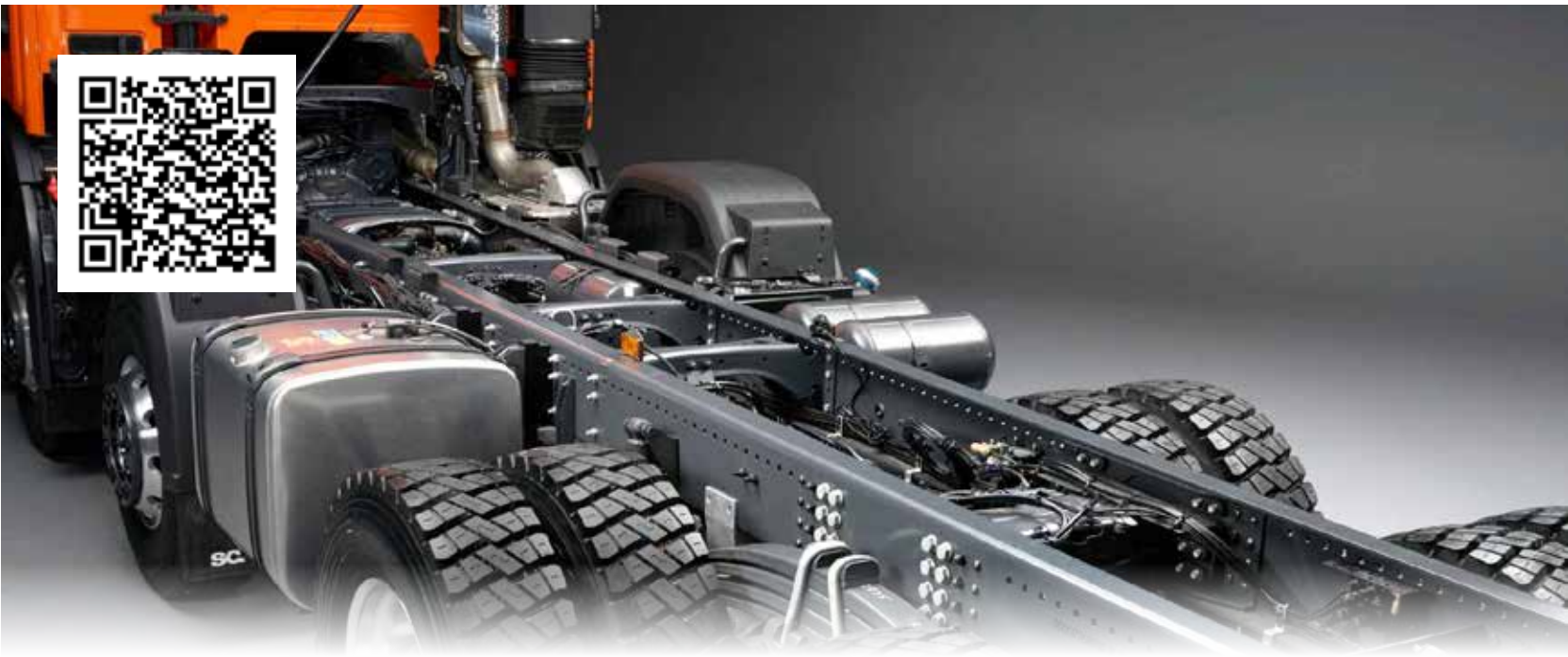
suplimentară. Vehiculul eDaily a fost condus de cel mai puternic om din Marea Britanie, Adam Bishop. Fabio Santiago, șeful departamentului de marketing și management al produselor IVECO Truck Business Unit a declarat: „IVECO eDaily a făcut istorie cu acest record impresionant, printr-o demonstrație de rezistență, durabilitate și capabilități remarcabile. Suntem mândri de realizare, deoarece demonstrează capacitatea eDaily de a depăși limitele, în fața vehiculelor electrice tradiționale și permițând clienților să continue tranziția energetică fără compromisuri. Transportatorii care desfășoară misiuni de remorcare solicitante pot fi siguri că eDaily este mai mult decât capabil să își susțină capacitatea oficială de remorcare de până la 3,5 tone”.



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

**detasaretransport.ro**





## SCANIA PLASEAZĂ PRIMA COMANDĂ DE OȚEL VERDE

**Într-un pas suplimentar către lanțul de aprovizionare decarbonizat, acordul de referință va face ca H2 Green Steel să furnizeze material durabil pentru construirea camioanelor Scania.**

Contractul inițial cu H2 Green Steel va oferi Scania oțel produs în mod durabil pentru construirea camioanelor sale, permițând companiei să facă un alt pas mare spre reducerea amprentei climatice a producției de vehicule. Producția va începe la noua fabrică a H2 Green Steel din Boden, nordul Suediei, în 2025, cu livrările de material durabil stabilite pentru 2027.

Acordul de anvergură este un element cheie al strategiei ambițioase, lider în industrie a Scania, de a elimina cele mai mari surse de emisii de carbon din materialele de producție și bateriile cele mai folosite. Scopul strategiei

este ca Scania să elimine treptat principalele surse de emisii de CO2 din lanțul său de aprovizionare până în 2030, inclusiv un obiectiv de a utiliza 100% oțel verde, baterii 100% verzi, 100% aluminiu verde și 100% fontă verde în producție.

Un alt aspect important al acestei activități este rolul Scania ca partener în First Movers Coalition, care încurajează companiile să crească achizițiile cu emisii scăzute de carbon în zone greu de decarbonizat. Noul contract va ajuta Scania să-și îndeplinească angajamentul față de coaliție de a cumpăra cantități semnificative de oțel verde. Aproximativ patru tone de oțel sunt folosite pentru

fabricarea unui camion, așa că există un potențial clar pentru un impact substanțial pozitiv asupra climei din utilizarea oțelului verde. „Cu această primă comandă de la partenerul nostru strategic H2 Green Steel, ne continuăm progresul în direcția minimizării impactului asupra climei din lanțul nostru de aprovizionare”, spune Anders Williamsson, Executive Vice President, Head of R&D and Purchasing Scania

„Scania a fost unul dintre cei mai mari susținători ai noștri încă din prima zi. Nu numai pentru a ajuta la încadrarea oportunității pentru oțel verde, ci și ca un investitor timpuriu de capital de început. Sprijinul și parteneriatul lor în elaborarea propunerii de valoare au contribuit masiv la strategiile noastre de introducere pe piață. Scania este cu adevărat un pionier în domeniul durabilității și a fost primul din sectorul lor care a stabilit ținte bazate pe știință în conformitate cu Acordul de la Paris. Acum, toți clienții noștri care se înclină înainte fac același lucru.”, spune Mark Bula, Commercial Head of Boden Steel at H2 Green Steel.





## OFICIAL. CE CONTINE PROIECTUL CARE PREVEDE CĂ ROVINIETA SE PLĂTEȘTE DUPĂ POLUARE ȘI KILOMETRI

**Noua rovinietă, intitulată „TollRO”, intră în vigoare de la 1 ianuarie 2026, tariful fiind aplicabil tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate.**

Rovinieta TollRO va putea fi achiziționată în funcție de durata utilizării acesteia.

Noua taxă de drum va fi achitată anterior utilizării rețelei de drumuri naționale din România și este structurată în funcție de durata de utilizare a acesteia, astfel: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni.

### **Cât va costa noua rovinietă TollRO**

Rovinieta se va achita anterior utilizării rețelei de drumuri naționale din România și este structurată în funcție de durata de utilizare a acesteia, astfel: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni. Tariful zilnic nu depășește 9% din tariful pentru 12 luni, tariful pe 10 zile nu depășește 12% din tariful pentru 12 luni, tariful lunar nu depășește 19% din

tariful pentru 12 luni iar tariful pe două luni nu depășește 30% din tariful pentru 12 luni. Nivelul rovinietei se va aproba prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Responsabilitatea deținerii rovinietei valabile va reveni în exclusivitate utilizatorilor.

„Înregistrarea în format electronic a informațiilor privind achitarea rovinietei, gestiunea datelor privind vehiculele pentru care acesta a fost achitat, monitorizarea și controlul achitării rovinietei prin intermediul mijloacelor tehnice se va face printr-un sistem informatic, care va fi denumit generic SER”, se mai arată în proiectul de lege adoptat de Guvern și votat de către Camera Deputaților.

Nivelul rovinietei va fi aprobat prin ordin al ministrului transporturilor și

infrastructurii.

TollRO este stabilit în funcție de un tariful unitar și de distanța parcursă pe un sector de drum din domeniul SETRE România, exprimată în unități întregi de kilometri.

Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic. Noua rovinietă se calculează prin înmulțirea tarifului unitar cu distanța parcursă.

### **Cine plătește**

TollRo se va aplica pentru toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe acesta, concepute și construite pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA)

**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALISTS

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



mai mare de 3,5 tone. Vehiculele de transport mixt se asimilează, din punct de vedere al TollRo, cu vehiculele de transport marfă.

Pentru colectarea TollRo prin STRR se introduce sistemul de tarifare rutieră electronică în România, denumit STRR. STRR este interoperabil cu sistemele de tarifare rutieră electronică din celelalte state membre ale UE prin intermediul SETRE, complementar STRR. STRR oferă utilizatorilor SETRo acces la SETRE.

TollRo se va percepe pentru utilizarea domeniului SETRE România, care este reprezentat de rețeaua de drumuri naționale din România, cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de intrare/ ieșire în/ din acestea, pentru utilizarea căreia tariful de trecere datorat este colectat prin intermediul unui sistem de tarifare rutieră electronică.

TollRo se stabilește în funcție de un tariful unitar și de distanța parcursă pe un sector de drum din domeniul SETRE România, exprimată în unități întregi de kilometri. Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic, în conformitate cu Directiva 1999/62/CE.

### Cum poate fi achitată rovinietă TollRo

Proiectul de lege adoptat de Executiv prevede că noua taxă poate fi achitată: – în baza unui contract încheiat de un utilizator SETRo cu un furnizor SETRo; – în baza unui tichet de rută cu o singură trecere, emis prin intermediul aplicațiilor informatice interconectate cu STRR. Tichetul de rută se achită anterior efectuării trecerii; – printr-o aplicație mobilă pusă la dispoziția utilizatorilor cu titlu gratuit de CNAIR. Această aplicație poate fi utilizată pentru vehiculele înmatriculate în România. Extinderea utilizării aplicației mobile pentru vehiculele înmatriculate în alte state se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

CNAIR stabilește cuantumul TollRo: a) de la furnizorul SETRo, pe baza declarațiilor privind TollRo transmise. Încasarea acestei sume de CNAIR se realizează independent de momentul efectuării plății acesteia între utilizator și furnizorul SETRo;

b) de la utilizatorul domeniului SETRE România, în baza datelor din tichetul de rută, înscrise în STRR;

c) de la utilizatorul domeniului SETRE România, în cazul utilizării aplicației mobile, în baza datelor colectate de la aceasta.

„Serviciile de tarifare rutieră electronică pe domeniul SETRE România, oferite în conformitate cu prezenta lege vor respecta dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, cu modificările ulterioare. Pentru utilizarea domeniului SETRE România, utilizatorii pot încheia contracte privind serviciile de tarifare rutieră electronică cu oricare furnizor”, mai era precizat în expunerea de motive a proiectului de lege votat astăzi în Camera Deputaților.

### Ce pățești dacă nu plătești

În cazul în care a fost constatată neplata TollRo, utilizatorii au obligația de a plăti către CNAIR un tarif compensatoriu.

Cuantumul tarifului compensatoriu este:

- de o sută de ori valoarea TollRo datorat, dar nu mai mult de 1.000 lei în situația în care se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România; în acest caz, valoarea TollRo achitată necorespunzător nu se restituie;
- de 2.000 lei, în situația în care nu se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România.

În cazul constatării unei neplăți a TollRo pentru un vehicul înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, CNAIR notifică deținătorului vehiculului, prin intermediul unei scrisori de informare, neplata, obligația de achitare a tarifului compensatoriu, precum și a cheltuielilor administrative generate de notificare.

Plata sumelor datorate se efectuează în termen de maxim de 72 ore de la primirea scrisorii de informare. Plata se consideră efectuată la momentul creditării contului CNAIR cu suma datorată.

Achizarea tarifului compensatoriu pune capăt neplății și oricăror sancțiuni ulterioare împotriva deținătorului vehiculului. Neplata acestor sume constituie contravenție și se sancționează cu amenda contravențională. În cazul TollRo contravenția nu este continuată. La efectuarea controlului prin oprirea

vehiculului, în situația în care se constată că a avut loc o neplată a TollRo, personalul abilitat conform prezentei legi notifică conducătorul, după identificarea acestuia, prin intermediul unei înștiințări de plată, cu privire la obligativitatea achitării tarifului compensatoriu.

În această situație, tariful compensatoriu se plătește pe loc prin mijloace electronice în contul indicat în înștiințarea de plată. În cazul refuzului conducătorului vehiculului de a achita tariful compensatoriu, personalul abilitat face mențiune despre aceasta în înștiințarea de plată, constată contravenția, stabilește amenda și încheie procesul - verbal de contravenție pe numele acestuia. În cazul vehiculelor înmatriculate într-un stat care nu este membru al Uniunii Europene, procesul - verbal de contravenție se comunică Poliției de Frontieră care nu va permite intrarea în România a conducătorului vehiculului, până la achitarea amenzii contravenționale.

Pentru medierea între CNAIR, ca entitate desemnată să perceapă TollRo, și furnizorii SETRo cu care aceasta are încheiate contracte sau cu care se află în negocieri pentru încheierea unor astfel de contracte se va institui un organism de mediere, în conformitate cu prevederile art. 11 din Ordonanța Guvernului nr.8/2022, cu modificările ulterioare.

Sumele încasate în urma aplicării de către CNAIR a rovinietei, a TollRo și a tarifului compensatoriu se constituie venit la dispoziția acesteia și vor fi utilizate pentru proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea, exploatarea și modernizarea drumurilor de interes național, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor. Sumele provenite din amenzile aplicate conform prezentei legi se fac venit integral la:

a) bugetul de stat, în cazul persoanelor juridice române și străine, precum și în cazul persoanelor fizice fără domiciliu în România;

b) bugetele locale ale unității/ subdiviziunii administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul, în cazul persoanelor fizice române.



### Cine face controlul

Controlul achitării corespunzătoare a TollRo se efectuează: prin terminale de interogare, după oprirea vehiculului, sau prin sisteme de camere video pe rețeaua de drumuri naționale din România, în regim automat.

Controlul se face de către:

- a) personalul CNAIR la punctele de trecere a frontierei;
- b) inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- c) polițiștii rutieri din cadrul Poliției Române și polițiștii de frontieră, care își desfășoară activitatea în punctele de trecere a frontierei de stat.

Controlul se efectuează pe tot domeniul SETRE România prin mijloace automate parte a STRR, de către personalul CNAIR desemnat în acest sens. În cazul în care a fost constatată neplata TollRo, utilizatorii au obligația de a plăti către CNAIR un tarif compensatoriu.

Tariful compensatoriu se stabilește în lei și este în cuantum de:

a) o sută de ori valoarea TollRo datorat, dar nu mai mult de 1.000 lei în situația se poate stabili distanța parcursă e domeniul SETRE România; în acest caz valoarea TollRo achitată necorespunzător nu se restituie;

b) 2.000 lei, în situația în care nu se poate stabili distanța parcursă pe domeniul SETRE România.

Tarifului compensatoriu se aplică o singură dată într-un interval de 12 ore. La efectuarea controlului prin mijloace automate, în situația în care se constată că a avut loc o neplată a TollRo pentru un vehicul înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene, CNAIR notifică deținătorului vehiculului, prin intermediul unei scrisori de informare, neplata, obligația de achitare a tarifului compensatoriu, precum și a cheltuielilor administrative generate de notificare. Pentru vehiculele înmatriculate în România, datele de identificare ale persoanei fizice sau juridice, deținător al vehiculului, sunt corelate cu datele obținute în mod automat de la:

- a) Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor din Ministerul Afacerilor Interne în conformitate cu informațiile existente în Registrul Național de Evidență a Persoanelor, în cazul persoanelor fizice,
- b) Ministerul Justiției.

### Cum e motivată necesitatea plății rovinietei în funcție de poluare și de kilometri

Necesitatea aprobării prezentului proiect de act normativ reiese din obligațiile asumate de către România prin Planul Național de Redresare și Reziliență. La capitolul „Componenta C4 – Transport sustenabil” din Planul Național de Redresare și Reziliență, este prevăzută, ca măsură de reformă, transportul sustenabil, decarbonizarea și siguranța rutieră, decarbonizarea rutieră fiind în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”. Jalonul prevăzut în Planul Național de Redresare și Reziliență pentru această măsură de reformă este reprezentat de intrarea în vigoare a legii care să reglementeze aplicarea unui nou sistem de tarificare bazat pe distanța parcursă pentru vehiculele grele de marfă și a unor tarife mai mari pentru vehiculele poluante, pe baza principiului ”poluatorul plătește” și a principiului impozitării ecologice.

Astfel, prin prezentul proiect de act normativ, tariful rutier stabilit în funcție de perioada parcursă pe rețeaua de drumuri de interes național va fi reprezentat de rovinietă, care va fi aplicabilă tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate care sunt folosite pe această rețea, concepute și construite pentru transportul de persoane și pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA) mai mică sau egală cu 3,5 tone. Rovinieta se va aplica în funcție de categoria vehiculului, de clasa de emisii poluante (EURO) și de durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România. Durata de utilizare cuprinde durata de parcurs, precum și durata de staționare.

### Cele mai importante prevederi, așa cum apar în Proiectul de lege

Art. 6. - (1) Rovinieta valabilă reprezintă înscrisul în formă electronică în sensul Legii nr. 445/2001 privind semnătura electronică, cu modificările și completările ulterioare, privind înregistrarea în baza de date a SER a informațiilor privind achitarea tarifului de utilizare pentru un vehicul, corespunzătoare categoriei și clasei de emisii poluante a vehiculului, în conformitate cu prevederile ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii, prevăzut la art. 5 alin. (4), a cărei perioadă de valabilitate cuprinde data și ora pentru care se efectuează verificarea.

(2) Responsabilitatea deținerii rovinietei valabile revine în exclusivitate utilizatorilor.

(3) În situația în care nu pot fi furnizate date privind încadrarea în clasa de emisii poluante, vehiculul se încadrează în clasa de emisii Euro 0.

(4) Perioada de valabilitate a rovinietei începe de la ora 0,00 a primei zile și expiră la ora 24,00 a ultimei zile din perioada pentru care a fost achitată.

(5) Prin excepție de la prevederile alin. (4), dacă ziua de început a perioadei de valabilitate a rovinietei este ziua în curs, valabilitatea acesteia începe la ora înregistrării informațiilor privind achitarea rovinietei în baza de date a SER și expiră la ora 24,00 a ultimei zile a duratei pentru care acesta a fost achitată.

(6) CNAIR asigură accesul online al utilizatorilor la informațiile din baza de date a SER pentru verificarea valabilității rovinietei la data interogării.

Art. 9. - (1) Sunt exceptate de la plata rovinietei vehiculele:

a) deținute în proprietate sau, după caz, folosite în baza unui drept legal, conform datelor înscrise în certificatul de înmatriculare, de:

(i) unitățile Ministerului Apărării Naționale;

(ii) unitățile Ministerului Afacerilor

# MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.



Interne;  
(iii) unitățile Serviciului Român de Informații;  
(iv) unitățile Serviciului de Informații Externe;  
(v) unitățile Serviciului de Protecție și Pază;  
(vi) unitățile Serviciului de Telecomunicații Speciale;  
(vii) Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia;  
(viii) serviciile publice comunitare pentru situații de urgență, reglementate prin Ordonanța Guvernului nr. 88/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru situații de urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 363/2002, cu modificările și completările ulterioare;  
(ix) Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. și subunitățile acesteia;  
(x) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;  
(xi) Societatea Națională de Cruce Roșie din România;  
b) prevăzute ca fiind exceptate prin acordurile și tratatele internaționale la care România este parte;  
c) folosite în transportul public local de persoane prin servicii regulate.  
d) autorizate pentru efectuarea transportului școlar.  
e) tip ambulanță deținute de autorități/entități publice.  
(7) Contravaloarea rovinietelor pentru care a fost acordată scutirea în baza prevederilor alin. (5) se decontează bianual CNAIR de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, din sumele alocate de la bugetul de stat, prevăzute cu această destinație în legile bugetare anuale, pe baza situației transmise până la data de 15 a primei luni din fiecare semestru, pentru semestrul anterior.  
Art. 10. – (1) În cazul schimbării utilizatorului vehiculului, rovinietă își păstrează valabilitatea.  
(2) În cazul vehiculelor înmatriculate în România, la atribuirea unui alt număr de înmatriculare, rovinietă își păstrează valabilitatea. Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări asigură, pe bază de protocol, accesul zilnic al CNAIR la datele referitoare la schimbarea numerelor de înmatriculare din Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate.  
(3) În cazul înmatriculării vehiculului într-o altă țară, rovinietă își păstrează valabilitatea numai în condițiile în care utilizatorul informează în scris CNAIR cu privire la schimbarea numărului de înmatriculare în vederea operării modificării în baza de date a SER.  
(4) În cazul radierii din circulație a vehiculului, utilizatorul i se va

returna de către CNAIR, la cererea scrisă a acestuia, contravaloarea rovinietei corespunzătoare perioadei de neutilizare.  
(5) Documentele necesare și condițiile de efectuare a modificării prevăzute la alin. (3), precum și a returnării prevăzute la alin. (4), se stabilesc prin norme metodologice de aplicare a prezentei legi.  
(2) TollRO se stabilește în funcție de:  
a) tariful unitar; și  
b) distanța parcursă pe un sector de drum din domeniul SETRE România exprimată în unități întregi de kilometri.  
(3) TollRo se calculează prin înmulțirea tarifului unitar cu distanța parcursă.  
(4) Categoriile și nivelul tarifului unitar se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.  
(5) Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii, prevăzute la art. 2 alin. (1), lit. hh) și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic, prevăzute la art. 2 alin. (1), lit. kk).  
(6) Tariful unitar pentru un vehicul nu poate depăși cu mai mult de 100% tariful pentru vehiculul echivalent care respectă cele mai stricte standarde de emisii Euro.  
(7) TollRO poate fi achitat:  
a) în baza unui contract încheiat de un utilizator SETRO cu un furnizor SETRO.  
b) în baza unui tichet de rută cu o singură trecere, emis prin intermediul aplicațiilor informatice interconectate cu STRR. Tichetul de rută se achită anterior efectuării trecerii.  
c) prin aplicație mobilă pusă la dispoziția utilizatorilor cu titlu gratuit de CNAIR;  
(8) Aplicația mobilă poate fi utilizată pentru vehiculele înmatriculate în România.  
Extinderea utilizării aplicației mobile pentru vehiculele înmatriculate în alte state se stabilește prin norme metodologice de aplicare a prezentei legi.  
(9) Termenii și condițiile achitării TollRo în modalitățile prevăzute la alin. (7) lit. b) și  
c) precum și cazurile și condițiile restituirii TollRo se stabilesc prin norme metodologice de aplicare a prezentei legi.  
(10) TollRo se stabilește în lei.  
Art. 17. - (1) Utilizatorii au obligația de achitare a TollRo, conform dispozițiilor prezentei legi, a normelor metodologice de aplicare și a ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii prevăzut la art. 12 alin. (4).  
(2) În scopul achitării corespunzătoare a TollRo, utilizatorii SETRO au următoarele obligații:  
a) să asigure corectitudinea datelor declarate privind utilizatorul și vehiculul,

transmise furnizorilor SETRO și a parametrilor variabili declarați;  
b) să asigure funcționarea OBE pe toată durata circulației vehiculului pe domeniul SETRE România;  
c) să folosească OBE în conformitate cu instrucțiunile furnizorului SETRO;  
d) să seteze în OBE clasa de emisii Euro 0 în situația în care clasa de emisii nu este specificată în certificatul de înmatriculare al vehiculului;  
e) să înregistreze imediat în OBE informațiile privind modificarea MTMA intervenită înainte sau în timpul utilizării unui sector de drum din domeniul SETRE România, astfel încât acesta să corespundă stării reale a vehiculului;  
f) să nu permită continuarea deplasării vehiculului pe domeniul SETRE România, în cazul defectării sau deteriorării OBE care afectează buna funcționare a acestuia în timpul deplasării, în situația furtului, pierderii sau distrugerii OBE să anunțe de îndată furnizorul SETRO, în vedere invalidării OBE, și să urmeze instrucțiunile acestuia;  
g) să plătească TollRo, aferent utilizării de către o persoană neautorizată a unui OBE furat sau pierdut și care nu a fost notificat furnizorul SETRO, conform lit. f).  
h) să notifice de îndată furnizorul SETRO în vederea recalculării TollRo, în situația în care constată după încheierea călătoriei o eroare privind declararea în setările OBE.  
(3) În scopul achitării corespunzătoare a TollRo în baza tichetului de rută, utilizatorii domeniului SETRE România au următoarele obligații:  
a) să asigure de corectitudinea tuturor datelor declarate privind vehiculul, în conformitate cu informațiile înscrise în certificatul de înmatriculare al acestuia;  
b) să identifice în mod unic trecerea prin stabilirea datei efectuării deplasării, a punctului de origine, a punctelor intermediare și a punctului de destinație a transportului;  
c) să utilizeze trecerea în termen de 72 de ore de data declarată conform lit. b), la expirarea acestui termen tichetul de rută își pierde valabilitatea, indiferent dacă traseul a fost parcurs integral sau parțial.  
(4) În scopul achitării corespunzătoare a TollRo prin aplicația mobilă, utilizatorii domeniului SETRE România au următoarele obligații:  
a) să asigure de corectitudinea tuturor datelor declarate privind vehiculul, în conformitate cu informațiile înscrise în certificatul de înmatriculare al acestuia;  
b) să utilizeze aplicația în conformitate cu termenii și condițiile acesteia;  
c) să se asigure că dispozitivul mobil de la bord pe care rulează aplicația mobilă este în stare de funcțiune în timpul utilizării domeniului SETRE România, este conectat la internet și date mobile și are activă funcția de geolocalizare.

# PROGER GLOBAL NETWORK

## EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## COMPANIILE VOR O TRECERE MAI RAPIDĂ SPRE „CAMIOANE VERZI”

**Într-o scrisoare, 41 de companii îndeamnă legiuitorii UE să stabilească obiective mai ambițioase pentru a stimula adoptarea camioanelor cu emisii zero.**

Companiile globale Nike, Heineken și PepsiCo solicită UE să mărească obiectivele climatice pentru camioane, pentru a le ajuta să își îndeplinească propriile angajamente ecologice. Într-o scrisoare adresată legislatorilor UE și semnată de 41 de transportatori, expeditori și companii de logistică și de mobilitate electronică, inclusiv Maersk și DFDS, acestea afirmă că standarde mai ambițioase privind emisiile de CO<sub>2</sub> în 2030 și 2040 vor reduce costurile și vor accelera producția de camioane cu emisii zero la scară largă.

### **Pragul să fie scăzut**

Constructorii de camioane au angajamente voluntare ambițioase de a vinde mai multe camioane cu emisii zero, care includ vehicule electrice și pe bază de hidrogen. Prin urmare, companiile îndeamnă deputații din Parlamentul European și guvernele UE să mărească obiectivul de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru 2030 de la 45% la 65%, propus în prezent, pentru a se

asigura că ambițiile de reglementare sunt aduse cel puțin la același nivel cu nivelurile de ambiție voluntară. Astfel, numărul camioanelor ecologice de pe drumurile europene în 2030 ar crește cu peste 150.000 față de propunerea Comisiei Europene, spun ei. Archana Jagannathan, Chief Sustainability Officer la PepsiCo Europe, a declarat: "Ambiția PepsiCo de a reduce emisiile cu cel puțin 40% până în 2030 și de a deveni zero net zero până în 2040 depinde în mare măsură de eforturile de decarbonizare ale partenerilor noștri din lanțul valoric, care include logistica terților. Prin urmare, tranziția către o circulație a mărfurilor în Europa la prețuri accesibile și fără emisii este responsabilitatea noastră comună. Îi îndemnăm pe factorii de decizie politică de la Bruxelles să stabilească standarde mai ambițioase privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru camioane, deoarece nu este doar un pas esențial pentru atingerea obiectivelor de neutralitate

climatică ale UE, ci și o mișcare strategică pentru succesul industriei noastre."

### **Au semnat cei mai puternici**

Companiile semnatare îndeamnă UE să stabilească o dată clară pentru ca 100% din camioanele noi să fie cu emisii zero. Acest lucru este esențial pentru decarbonizarea sectorului până în 2050, având în vedere că durata medie de viață a camioanelor este de aproximativ 18 ani în Europa.

În scrisoare se afirmă că toate tipurile de camioane ar trebui să facă obiectul unor obiective climatice pentru a se asigura că producătorii își intensifică producția de vehicule cu emisii zero în toate segmentele. Propunerea Comisiei a exceptat anumite tipuri de vehicule, inclusiv camioanele de gunoi și de construcții și unele camioane de livrare urbană, care sunt adesea ușor de electrificat, ceea ce ar avea beneficii pentru calitatea aerului în orașe.

Kenny Kristensen, șeful global al



Maersk Landside Transportation, a declarat: "A.P. Moller-Maersk este pe deplin angajată să atingă un nivel net zero de emisii de gaze cu efect de seră până în 2040 în toate activitățile noastre. Pentru a face acest lucru este nevoie de investiții semnificative și considerăm că angajamentul de a încheia în 2035 achizițiile de vehicule alimentate cu combustibili fosili ne aduce mai aproape de atingerea obiectivelor noastre în materie de emisii și, astfel, de a ne ajuta clienții să își reducă amprenta de gaze cu efect de seră.

Dar impulsivarea tranziției energetice a transportului rutier de mărfuri nu poate fi făcută doar de companii de top precum Maersk și de mulți dintre clienții și partenerii noștri logistici foarte apreciați. Este nevoie de mai multe acțiuni din partea autorităților de reglementare,

a întreprinderilor și a consumatorilor și recomandăm tuturor politicilor să stabilească semnale puternice de cerere pentru ca industria să accelereze tranziția energetică."

### **Obiective climatice mai ambițioase**

Mai multe companii și-au stabilit obiective climatice mai ambițioase și subliniază importanța unei creșteri substanțiale a disponibilității și a livrării rapide a unei game mai largi de camioane cu emisii zero în următorii ani. Economii de scară vor reduce costurile inițiale de achiziție a autocamioanelor electrice și pe bază de hidrogen și vor asigura că acestea vor deveni în curând mai puțin costisitoare pentru a fi deținute și utilizate decât autocamioanele diesel. Sophie-Kim Chapman, șefa departamentului de decarbonizare

de la DFDS, a declarat: "Este în interesul tuturor să facem presiuni pentru ca mai multe camioane cu emisii zero să fie puse în circulație mai devreme și să avem intenții clare atât în ceea ce privește camioanele, cât și infrastructura. Acest lucru ne va duce mai repede atât la reducerea emisiilor, cât și la paritatea costurilor cu motorina, și le permite operatorilor de transport ca noi să planifice cu mai multă încredere."

Companiile semnatare recunosc că UE a creat condiții favorabile pentru introducerea camioanelor cu emisii zero, inclusiv puncte de încărcare obligatorii și reduceri la taxele de drum pentru camioanele electrice și pe bază de hidrogen. Acestea îndeamnă statele membre să pună în aplicare aceste legi ale UE cât mai curând posibil. Cu toate acestea, ele consideră că revizuirea



### **100% Electrică. Zero emisii.**

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

**SCHMITZ CARGOBULL**   
 The Trailer Company.



standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru camioane oferă factorilor de decizie politică din UE ocazia de a decide dacă Europa va profita de avantajele unei circulații a mărfurilor fără emisii la prețuri accesibile și de toate beneficiile suplimentare pe care aceasta le va aduce pentru mediu, industrie, șoferi și sănătate publică.

Comisia UE a propus un obiectiv de reducere cu 45% a emisiilor de CO<sub>2</sub> (în comparație cu nivelurile din 2019/2020) pentru camioanele noi vândute în 2030, urmând să ajungă la o reducere de 90% în 2040. Miniștrii mediului din UE și Parlamentul European dezbat în prezent proiectul de standarde și ar trebui să ajungă la un acord asupra regulamentului final la începutul anului viitor.

### **Și România e aliniată**

Guvernul a aprobat, prin Memorandum, scenariul "România neutră 2050", pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, varianta aleasă fiind o bornă prin care România și-a asumat că dezvoltarea economică va fi practic decuplată de la creșterea emisiilor, a declarat ex-ministrul Mediului, Tanczos Barna.

"Este un moment important pentru Ministerul Mediului, pentru că ieri, în ședința de Guvern, s-a luat o

decizie de principiu prin parcurgerea și aprobarea prin memorandum a variantei scenariului, dintre cele trei propuse de firma de consultanță.

Este un moment important pentru că toate ministerele de resort și Guvernul au fost de acord cu propunerea Ministerului Mediului în ceea ce privește alegerea scenariului "România neutră 2050". Este o provocare pentru România, este o provocare pentru Europa, este o provocare pentru întreaga planetă această trecere la o dezvoltare economică care are în vedere cel mai important element: reducerea emisiilor de carbon, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și trecerea la o dezvoltare sustenabilă și atingerea acestei neutralități până în 2050", a spus ex-ministrul Mediului.

El a precizat că a fost o consultare intensă, "scurtă, dar extrem de productivă" cu ministerele de resort, consultările fiind conduse de secretarii de stat Sorin Banciu și Robert-Eugen Szep.

"Este o echipă de profesioniști. Dincolo de faptul că ocupă funcții politice, cei doi secretari de stat din Ministerul Mediului chiar se pricep în acest domeniu. Le mulțumesc celor din echipa de consultanță, pentru că scenariile, modelarea în sine, au fost o provocare frumoasă pentru dâșii și pentru noi. Construirea

scenariilor, modelarea investițiilor și necesarul de investiții pentru a atinge această neutralitate, implementarea scenariului cel mai ambițios reprezintă o provocare frumoasă pentru România", a punctat Tanczos Barna.

Acesta a subliniat că România stă bine la acest capitol, "din păcate, mai ales datorită faptului că industria a făcut un regres semnificativ", dar există această posibilitate de a asuma scenariul cel mai ambițios, cu condiția realizării unor investiții semnificative în toate domeniile.

"În domeniul transporturilor, pentru mobilitate cu emisii scăzute în domeniul locativ, cu o filosofie nouă pentru construcțiile noi și investiții semnificative, chiar uriașe, pentru reducerea risipei energetice în domeniul locativ, pentru creșterea capacității noastre de a folosi mai puțină energie pentru acea suprafață locativă, în domeniul autorităților locale, în domeniul sanitar, de exemplu, unde iarăși eficiența energetică este foarte importantă, în domeniul industrial și am lăsat la urmă domeniul energetic, unde investițiile sunt uriașe și avem la dispoziție programe europene, avem PNRR-ul și fondurile structurale, avem RepowerEU. Toate vor contribui la realizarea acestor ținte și implementarea acestui scenariu



'România neutră 2050', a explicat ex-ministrul Mediului.

### **Camioanele, pe verde până în 2050**

În iulie 2020, liderii UE au convenit asupra unui pachet cuprinzător care să contribuie la reconstrucția economiei UE. Tranziția verde și durabilitatea reprezintă pietrele de temelie ale planului de redresare și corespund angajamentului liderilor UE de a construi o economie și o societate cu un nivel net al emisiilor egal cu zero până în 2050. Pentru a se atinge obiectivul de neutralitate climatică pentru 2050, sectorul transporturilor trebuie să își aducă contribuția. Acesta trebuie să facă obiectul unei transformări care va necesita o reducere drastică a emisiilor de gaze cu efect de seră –90% până în 2050– asigurând în același timp soluții accesibile și sănătoase pentru cetățeni. Transportul durabil reprezintă o oportunitate, contribuind la redresarea și creșterea economiei UE.

### **Emisiile de CO2 generate de sectorul transporturilor**

În aprilie 2019, Consiliul a convenit asupra unor limite de emisie mai stricte pentru autoturisme și

camionete. Normele vor asigura că, începând cu 2030:

- autoturismele noi vor emite, în medie, cu 37,5% mai puțin CO2;
- camionetele noi vor emite în medie cu 31% mai puțin CO2 comparativ cu nivelurile din 2021. Între 2025 și 2029, atât autoturismele, cât și camionetele vor avea obligația de a emite în medie cu 15% mai puțin CO2.

Consiliul a aprobat standarde mai stricte de emisii de CO2 pentru autoturisme și camionete. În iunie 2019 s-au adoptat limite pentru camioane și alte vehicule grele. Noile norme vor impune producătorilor să reducă emisiile de CO2 generate de camioanele noi (în comparație cu nivelurile din 2019).

### **Studiul care combate graba spre camioane verzi**

Furgonetele și camioanele electrice cu baterie și cele pregătite pentru a folosi drumurile electrificate nu vor fi competitive în comparație cu vehiculele cu ardere internă până în 2025, potrivit unei analize realizate de Cambridge Econometrics și prezentată de Federația Europeană de Transport și Mediu (Transport & Environment) în colaborare cu Ministerul Transporturilor, Mobilității și Agenda Urbană.

Raportul recunoaște că o tranziție rapidă la sistemele motopropulsoare bazate pe tehnologii cu emisii zero poate reduce substanțial emisiile de dioxid de carbon (CO2) din flota de transport rutier de marfă.

Pentru a asigura respectarea obiectivului de neutralitate climatică în 2050, ar trebui să se ajungă la încetarea vânzării autoutilitarelor cu motoare cu ardere internă în 2035 și a camioanelor cu această tehnologie în 2040. Dar, în ritmul actual acest lucru nu va fi posibil, infrastructura fiind una deficitară. Raportul susține că, în Spania, sectorul transporturilor este cel care contribuie cel mai mult la emisiile de gaze cu efect de seră (29,1% din total în 2019, conform datelor oficiale). Dar, cu politicile actuale, Spania nu ar realiza decarbonizarea totală a transportului rutier de marfă în 2050, potrivit studiului.

Una din variabile este viteza mai mare sau mai mică cu care tehnologiile (baterii, sisteme rutiere electrice și stații de încărcare de mare putere) și combustibilii cu emisii zero de carbon ar putea scădea ca preț, precum și evoluția prețului la combustibili fosili (motorină, benzină, gaze naturale).



## VIDEO. VERSUS S03E02: FIDELIZAREA PERSONALULUI DIN FIRMELE DE TRANSPORT RUTIER

**Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.**

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

Ce modalități ați găsit în firmă, pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

**George Niță, director general Holleman:**

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință. Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o

companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparenti în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale

noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

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

### Episodul 01

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

### Alina Anton-Pop, director





## **Marketing & PR** Revista

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

### **George Niță, director**

**general Holleman:** Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

### **Mircea Mănescu, director**

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

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

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

### **Alexandru Păun, director**

**general Blue River:** Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întorcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei. Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie



că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

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

cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.





# SE TERMINĂ COZILE DE CAMIOANE LA GRANIȚE ÎN 2023?

**Instituțiile europene se pregătesc să admită Bulgaria și România în Schengen în acest an, mai întâi cu granițele aeriene din octombrie, urmate de abolirea controalelor la frontierele terestre până la 1 ianuarie 2024.**

Potrivit unor surse din Sofia, Bulgaria are șanse serioase, dacă exercită presiuni diplomatice și arată dorința de a continua reformele, de a obține aderarea la Schengen încă din octombrie anul acesta, cu frontierele aeriene, și perspectiva aderării cu drepturi depline cu frontierele terestre din ianuarie 2024.

Până acum o lună, cel mai mare obstacol în calea intrării Bulgariei în Schengen a fost opoziția Olandei, potrivit unor surse Euractiv.

## Se ridică MCV

Guvernul lui Mark Rutte a dat semnale informale că apreciază eforturile Parlamentului bulgar și ale ultimelor patru guverne de a iniția o reformă judiciară reală prin introducerea unui mecanism independent de investigare a procurorului șef, care a fost adoptat la sfârșitul lunii mai.

Fostul procuror-șef bulgar Ivan Gheșev, care nu avea o reputație deosebit de bună la Bruxelles, a devenit prima victimă a noii legislații după ce a fost demis din funcție. Se așteaptă o continuare a curățării sistemului judiciar. Al doilea motiv major pentru înlăturarea obstacolelor din calea intrării Bulgariei în Schengen este alegerea unui guvern la Sofia, după o criză politică prelungită

în timpul căreia președintele Rumen Radev a numit un guvern interimar.

## Iulie, luna decisivă

Guvernul este format din miniștri ai coaliției Continuăm Schimbarea-Bulgaria Democrată, susținută de GERB, reprezentată de vicepremiera Mariya Gabriel. Printre altele, noul guvern și-a declarat intenția de a revizui politica lui Radev față de Ucraina și a decis ca țara să fie reprezentată la viitorul summit NATO de prim-ministrul Nikolai Denkov, și nu de președinte. Potrivit unor surse, partenerii europeni ai țării speră că marile obiective comune, inclusiv obiectivele de aderare la Schengen și Zona euro, vor menține coaliția unită.

În iulie, Comisia Europeană va publica un raport în cadrul Mecanismului de Cooperare și Verificare, la insistențele Olandei. Raportul este de așteptat să fie în general pozitiv, recunoscând voința politică de a continua reformele. Obiecțiile Austriei la extinderea Schengen pe fondul crizei refugiaților nu au scăzut, dar se așteaptă ca Viena să nu-și mai folosească dreptul de veto dacă va fi izolată. În decembrie anul trecut, Austria și Olanda au blocat aderarea Bulgariei la Schengen. În privința României, doar Austria s-a opus.

Noul premier al României, Marcel Ciolacu, a anunțat la începutul săptămânii trecute într-un interviu acordat EURACTIV că le-a cerut miniștrilor săi un plan pentru a convinge Austria să-și ridice vetoul asupra admerii României la Schengen. Următorul obiectiv major al instituțiilor bulgare este aderarea țării la Zona euro de la 1 ianuarie 2025.

## Cererea Olandei

În timp ce Olanda le cere autorităților bulgare să demonstreze că luptă împotriva corupției și că nu au renunțat la reforma judiciară, cerințele Austriei par mult mai dificil de pus în aplicare. Cancelarul austriac Karl Nehammer a încercat din răspuțeri să obțină bani europeni pentru ridicarea unui gard de-a lungul graniței dintre Bulgaria și Turcia, propunere respinsă de Comisia Europeană. La începutul acestei luni, Executivul UE a acordat o nouă asistență financiară României și Bulgariei pentru implementarea proiectelor pilot deja lansate pentru managementul frontierelor. Ajutorul pentru Bulgaria este în valoare de 45 de milioane de euro, iar pentru România – 10,8 milioane de euro. În plus, Comisia Europeană salută progresele înregistrate în ultimele trei



luni de ambele țări privind respectarea politicii de azil și returnarea imigranților ilegali, gestionării frontierelor și cooperării internaționale – progrese care ar trebui să atenueze temerile Austriei că Sofia și Bucureștiul nu fac suficient pentru înregistrarea migranților ilegali.

### **Scăpăm de cozi la graniță?**

Aderarea la Spațiul Schengen înseamnă în primul rând un timp mai redus pentru livrarea mărfurilor, deci o diminuare considerabilă a timpului pentru exporturi. Companiile exportatoare își vor reduce cheltuielile de transport și vor deveni mai competitivi pe piața externă. Este de așteptat ca exporturile să crească ușor, ceea ce va conduce și la diminuarea deficitului comercial și a celui de cont curent", a declarat Florin Andrei, analist financiar și fost secretar de stat în Ministerul Finanțelor.

Transportatorii, care cer de ani buni ca guvernele să accelereze intrarea în spațiul Schengen, spun că le-ar crește competitivitatea externă, pentru că blocajele din vămile românești spre Ungaria și Bulgaria înseamnă pierderi între 800 și 1.000 de euro pe zi pentru fiecare camion blocat.

„Șoferii de camioane au stat chiar și 72 de ore la punctele Calafat-Vidin și Giurgiu-Ruse (puncte de trecere cu Bulgaria), iar la granița cu Ungaria stau între 12 și 24 de ore. Șoferii sunt plătiți pentru orele astea, problema este că li se termină timpul de lucru și trebuie să găsească o parcare în care să se oprească. Logistic este foarte greu de gestionat această situație. Fiecare zi în care avem un camion blocat în vamă ne costă între 800 și 1.000 de euro.

Așteptăm de multă vreme aderarea la Schengen, blocajele la vamă s-au accentuat, mai ales vara aceasta", a declarat Mircea Vlah, directorul general al Dumagas, unul dintre cei mai mari transportatori de marfă de pe piață, controlat de fondul de investiții Bancroft. Timpul de așteptare la granița României cu Ungaria, poarta către Vest, este și de peste 10 ore pentru camioane în zilele aglomerate. Este o excepție când nu sunt blocaje generate de controlul mărfurilor. În sens invers, se controlează doar buletinul șoferilor.

Comisia pentru petiții a Parlamentului European cere Consiliului UE să aprobe admiterea României și Bulgariei în spațiul Schengen de liberă circulație până la sfârșitul acestui an.

### **Condiții mai proaste pentru șoferi**

Faptul că România și Bulgaria se află în continuare în afara spațiului de liberă circulație reprezintă un impediment societal și economic pentru firmele și populațiile celor două state, mai spun eurodeputații.

Cetățenii din Bulgaria și România sunt discriminați, confruntându-se cu întârzieri, dificultăți birocratice și costuri suplimentare atunci când călătoresc sau fac afaceri în străinătate, comparativ cu omologii lor din spațiul Schengen, se arată în text.

Remarcând timpii de așteptare la trecerile de frontieră, eurodeputații arată că întârzierile pe care le suferă românii și bulgarii pot fi de câteva ore și chiar zile -comparativ cu 10 minute în absența controalelor la frontierele interne-, ceea ce înrăutățește de asemenea condițiile

de muncă ale șoferilor de camioane. În plus față de daunele provocate pieței unice europene prin obstrucționarea liberei circulații a bunurilor între state membre UE, textul menționează „pagubele ireparabile” pentru mediul înconjurător, care nu corespund cu obiectivele de neutralitate climatică ale Uniunii.

Sănătatea șoferilor, agenților vamali și oamenilor care locuiesc în apropierea trecerilor de frontieră este periclitată de poluarea crescută de la miile de vehicule care așteaptă zilnic să treacă frontiera și emit astfel anual circa 46.000 tone de CO2, mai arată europarlamentarii.

Rezoluția cheamă Comisia Europeană să facă o estimare a costurilor de oportunitate și a daunelor de mediu pe care România și Bulgaria le-au suferit cu începere din iunie 2011 din cauza „refuzului nejustificat” de admitere în spațiul Schengen, și încurajează această instituție să analizeze posibilități de compensare financiară. Eurodeputații mai afirmă că situația actuală „este instrumentalizată de propaganda anti-UE, inclusiv propaganda rusă”, și „subminează capacitatea UE de a-și promova valorile și buna guvernare în state terțe”. Comunicatul amintește că executivul UE - Comisia Europeană - a apreciat că Bulgaria și România sunt pregătite să adere la spațiul Schengen, iar Parlamentul European și-a exprimat în mod repetat sprijinul față de această aderare, cel mai recent într-o rezoluție la 5 octombrie 2022 și o dezbatere la 14 decembrie 2022.



## CE CONTINE LEGEA CARE SE OPUNE LIBERALIZĂRII TRANSPORTULUI RUTIER DE PERSOANE

**Parlamentarii USR și Forța Dreptei au atacat la Curtea Constituțională legea PSD-PNL, prin care este amânată, încă o dată, liberalizarea reală a transportului rutier de persoane.**

"De peste 10 ani, PSD și PNL au tot prelungit programul de transport și licențele "băieților deștepți", care oferă românilor autobuze vechi, poluante, adevărate sicrie pe roți. Ultima prelungire, dată în 2019 de Ministerul Transporturilor condus de Răzvan Cuc de la PSD, a fost desființată de Consiliul Concurenței în 2021. Atunci, Consiliul Concurenței a stabilit și pașii concreți pe care trebuia să-i facă Ministerul Transporturilor pentru a deschide complet piața, cu interdicție fermă ca programul de transport să fie prelungit după data de 30 iunie 2023", se precizează într-un comunicat.

### **Există înțelegeri subterane?**

Sursa citată spune că PSD și PNL au ignorat, însă, decizia Consiliului Concurenței și au prelungit, din

nou, până la finalul anului 2024, programul de transport și licențele "băieților deștepți", cu foarte mici cosmetizări, care nu se pot numi în niciun caz liberalizare a transportului județean, astfel încât să existe concurență adevărată pe piață, iar călătorii să beneficieze de servicii moderne, de secol XXI.

"În 2019, sub bagheta lui Liviu Dragnea, au fost prelungite licențele de transport nu cu jumătate de an, nu cu un an, ci până în 30 iunie 2023, pentru a proteja niște șmecheri. O mafie a transportului public protejată politic, căreia i se mai dă acum o prelungire. PSD și PNL ignoră, ca de obicei, interesul public, acela al unui transport sigur, al unui transport decent, predictibil, previzibil, în condiții civilizate și la un preț bun. Da, asta ar fi adus liberalizarea pieței de transport.

Iar consiliile județene au obligația să se asigure că în fiecare cătun și în fiecare zonă ajung autobuze, să ducă la școală copiii, să ducă oamenii la muncă", declară Ionuț Moșteanu, liderul deputaților USR și membru în Comisia pentru administrație, citat în comunicat.

### **Se pierd bani?**

"Dacă am fi liberalizat așa cum trebuie, așa cum au făcut cei din Franța și din Germania, am fi avut autobuze de o altă calitate, prețul билетelor ar fi fost mult mai mic și am fi avut mai mulți bani la buget. În Germania, concret, au liberalizat piața în 2012 și până în 2015 a crescut numărul călătorilor de la 3 milioane la 23 de milioane. În Franța, au liberalizat piața în 2015 și numărul călătorilor a crescut de la 0,8 milioane la 11,3

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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





milioane de persoane. Liberalizarea ar fi însemnat bani la buget și în România. Din păcate, sectorul transportului de călători terestru aduce, în momentul de față, doar 710 milioane de lei, foarte puțin față de ceea ce ar fi putut să aducă", precizează deputatul USR Viorel Băltărețu.

### **Legea contestată de opoziție**

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. I. – Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

3. La articolul 3, după punctul 22 se introduce un nou punct, punctul 221, cu următorul cuprins:

licență de traseu pentru transportul rutier național contra cost de persoane prin servicii regulate interjudețene sau servicii regulate speciale interjudețene – document

pe baza căruia operatorul de transport rutier efectuează transport rutier național contra cost de persoane prin servicii regulate interjudețene sau servicii regulate speciale interjudețene, pe un anumit traseu, până la data de 30.06.2023;”

4. La articolul 3, după punctul 33 se introduc două noi puncte, punctele 331 și 332, cu următorul cuprins:  
- 331 program de transport pentru serviciile regulate interjudețene – program întocmit și aprobat de autoritatea competentă, prin care se stabilesc traseele, graficele de circulație, numărul autovehiculelor necesare, precum și capacitatea de transport minimă în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate interjudețene până la data de 30.06.2023. Capacitatea de transport a autovehiculului este dată de numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii;  
- 332 rețea de mobilitate rutieră națională – totalitatea curselor efectuate pe teritoriul României de operatorii de transport rutier în baza autorizațiilor de transport național de persoane eliberate pentru servicii regulate interjudețene;”

5. La articolul 3, punctele 37 și 44 se modifică și vor avea următorul cuprins:

37. stație publică – spațiu delimitat, situat pe traseul unui serviciu regulat de transport de persoane, amenajat și administrat de către autoritatea administrației publice locale, destinat îmbarcării/debarcării persoanelor, semnalizat și prevăzut cu un panou destinat afișării unor informații;

7. Articolul 34 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 34. – (1) Transportul rutier contra cost de persoane se efectuează de către operatorii de transport rutier numai cu autobuze la bordul cărora se află, pe toată durata transportului, o copie conformă a licenței comunitare, precum și licența de traseu însoțită de graficul de circulație sau documentul de transport corespunzător serviciilor ocazionale, după caz.

(2) Începând cu data de 1 iulie 2023, transportul rutier contra cost de persoane interjudețean se efectuează de către operatorii de transport rutier numai cu autobuze la bordul cărora se află, pe toată durata transportului, o copie

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



**DIN NOIEMBRIE 2019**  
PE [TIRMAGAZIN.RO](http://TIRMAGAZIN.RO) SI  
[FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN](https://FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN)



conformă a licenței comunitare, autorizația de transport național de persoane însoțită de graficul de circulație în cazul serviciilor regulate interjudețene și regulate speciale interjudețene sau documentul de transport corespunzător serviciilor ocazionale, după caz.”

8. Articolul 36 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 36. – (1) Începând cu data de 1 iulie 2023, serviciile regulate interjudețene și regulate speciale interjudețene se pot efectua de către operatorii de transport rutier numai în baza autorizației de transport național de persoane însoțită de graficul de circulație anexă aferent cursei regulate interjudețene pentru care a fost emisă aceasta, respectiv de graficul de circulație anexă aferent curselor respectivului serviciu regulat special interjudețean.

(2) Autorizația de transport național de persoane este valabilă numai dacă transportul este efectuat la orele și în zilele prevăzute în graficul de circulație anexă la aceasta.

(3) Pe autorizația de transport național de persoane se vor menționa minimum următoarele informații:

- a) tipul serviciului;
- b) denumirea traseului;
- c) perioada de valabilitate.

(4) În cazul serviciilor regulate interjudețene perioada de

valabilitate maximă a autorizației de transport național de persoane este de 3 ani. Valabilitatea acesteia poate fi stabilită pentru o perioadă mai scurtă la cererea solicitantului sau, pentru respectarea condiției de vechime a autovehiculului.

(5) Autorizația de transport național de persoane național pentru servicii regulate interjudețene este eliberată operatorului de transport, nefiind transmisibilă, cu excepția cazului în care transferul acesteia operează în temeiul unor proceduri de fuziune, divizare sau majorare de capital social prin aport în natură.

(6) În cazul serviciilor regulate speciale interjudețene, perioada de valabilitate a autorizației de transport național de persoane nu poate să depășească perioada prevăzută în contractul încheiat de operatorul de transport cu beneficiarul transportului.

(7) Autorizația de transport național de persoane pentru servicii regulate speciale interjudețene este eliberată operatorului de transport care a încheiat contractul cu beneficiarul transportului.

(8) Cererile de eliberare a autorizațiilor de transport național de persoane se depun cu minimum 90 de zile înainte de data expirării valabilității acestora prevăzută la alin. (4).”

„Art. 361

. – (1) Începând cu data de 1 iulie 2023, după expirarea programului de transport interjudețean, orice operator de transport rutier care respectă cerințele prevăzute la art. 3 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare) poate solicita efectuarea unor servicii regulate, în condiții care asigură menținerea și stimularea concurenței și a unui mediu concurențial normal pe o anumită cursă de pe un traseu interjudețean, alta decât cursele în cazul cărora au fost eliberate autorizații de transport național de persoane în baza licențelor de traseu valabile până la data de 30 iunie 2023 conform art. III, anexând cererii depuse în vederea emiterii autorizației de transport național de persoane graficul de circulație cu denumirea autogărilor nominalizate, cu specificarea numărului de înmatriculare al autobuzului/ autobuzelor necesare efectuării cursei.

(2) Autorizațiile de transport național persoane vor avea valabilitate până la data de 31 decembrie 2024.





# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



## UE INVESTEȘTE 6,2 MILIARDE EURO ÎN INFRASTRUCTURI DE TRANSPORT SUSTENABILE, SIGURE ȘI EFICIENTE

**Comisia Europeană a selectat 107 proiecte de infrastructură de transport, care să primească granturi UE în valoare de peste 6 miliarde EUR din partea Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) – instrumentul UE pentru investiții strategice în infrastructura de transport.**

Peste 80% din această finanțare va sprijini proiecte care asigură o rețea mai eficientă, mai ecologică și mai inteligentă de căi ferate, de căi navigabile interioare și de rute maritime de-a lungul rețelei transeuropene de transport (TEN-T). În plus, proiectele vor consolida culoarele de solidaritate UE-Ucraina, instituite pentru a facilita exporturile și importurile Ucrainei. Principalele conexiuni feroviare transfrontaliere aflate de-a lungul rețelei centrale TENT au fost de asemenea considerate prioritare pentru finanțare. Printre acestea se numără, în special, tunelul de bază Brenner (care leagă Italia și Austria), Rail Baltica (care leagă cele trei state baltice și Polonia cu restul Europei), precum și tronsonul transfrontalier dintre Germania și Țările de Jos (Emmerich-

Oberhausen) – pentru a menționa doar câteva.

### **Ce se finanțează**

Porturile maritime din Irlanda, Grecia, Spania, Letonia, Lituania, Țările de Jos și Polonia vor primi finanțare pentru dezvoltarea alimentării cu energie electrică de la mal în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele aflate la cheu. Pentru a contribui la adaptarea transportului pe căile navigabile interioare la exigențele viitorului, infrastructura aflată de-a lungul căilor navigabile transfrontaliere Sena-Scheldt dintre Franța și Belgia va fi modernizată. Porturile interioare de pe Dunăre și din bazinele Rinului, precum Viena și Andernach, vor fi de asemenea modernizate.

Pentru a spori și mai mult siguranța și interoperabilitatea transportului feroviar din UE, sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) va fi instalat pe trenuri și pe linii de cale ferată din Cehia, Danemarca, Germania, Franța, Austria și Slovacia. În transportul rutier, mai multe state membre ale UE vor implementa sisteme și servicii de transport inteligente, în special STI cooperative (STI-C), pentru un transport mai sigur și mai eficient. Mai multe state membre vor primi sprijin pentru proiecte de management al traficului aerian european, cu scopul de a spori eficiența transportului aerian și de a crea un cer unic european. Comisarul pentru transporturi, Adina Vălean, a declarat: „La acest apel de proiecte, România a obținut finanțări de aproape 600 de

# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023  
pe [TIRMagazin.ro](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)



milioane de euro dintr-un total de 6,2 miliarde disponibili pentru toate țările Uniunii Europene. Proiectele României acoperă toate modurile de transport, dar cea mai mare parte a finanțării se va duce înspre lucrări de modernizare a căilor ferate. De asemenea, România a accesat fonduri însemnate și pentru Culoarele Solidarității, care sunt conexiunile UE cu Moldova și Ucraina.”

### **Context**

Cele 107 proiecte au fost selectate dintr-un număr total de 353, depuse în urma cererii de propuneri publicate în 2022.

Finanțarea UE va fi sub formă de granturi, care vor fi utilizate pentru cofinanțarea costurilor totale ale proiectelor.

În cadrul programului „MIE-Transport” pentru perioada 2021-2027 este disponibil un cuantum de 25,6 miliarde EUR pentru granturi destinate cofinanțării proiectelor TEN-T în statele membre ale UE. Începând din 2014, MIE a sprijinit aproape 1300 de proiecte din sectorul transporturilor (excluzând selecția propusă astăzi), cu 29,4 miliarde EUR în total.

### **Ce proiecte, în care România e implicată, primesc bani.**

**Infrastructura de trecere a frontierei Siret.** Aici cozile de camioane se întind și pe zeci de kilometri. Sunt mai mulți factori care provoacă aglomerația din vama Siret-Porubne. Pe de o parte, s-a schimbat legislația și, din păcate, nu în sensul simplificării procedurilor. Șoferii care transportă mărfuri din Ucraina trebuie să întocmească o declarație vamală de trafic. Ei completează formularul în vamă și procedura este consumatoare de timp. Totodată transportatorii de cereale ar trebui să vină cu camioanele sigilate, însă nu fac lucrul acesta și atunci formalitățile de control durează mai mult. Comunicatul poliției din 24 aprilie 2023: În ultimele 24 de ore, prin PTF Siret au fost procesate peste 600 de camioane.

”În continuare, Poliția de Frontieră are rezerve de personal pregătit, aparatură de verificare disponibilă, precum și capacitate organizatorică pentru a gestiona un număr cât mai mare de camioane, însă vorbim de un control multiplu, adică un control vamal, fito-sanitar, sanitar veterinar, un control al rovinietei, precum și cel al greutateii încărcăturii camioanelor,

conform normelor prevăzute de lege”.

### **Vama Ungheni- și aici camioanele stau ore în șir. Giurgiu-lești- punct de graniță.**

Circulația pentru mijloacele de transport de mare tonaj prin punctul de trecere a frontierei Giurgiu-lești-Reni a fost restricționată de mai multe ori în timpul iernii.

Amintim că autoritățile ucrainene au restricționat, de câteva ori iarna trecută, accesul de intrare în Ucraina pentru mijloacele de transport de mare tonaj, prin punctul de trecere a frontierei Giurgiu-lești-Reni, din cauza ninsurilor abundente, înzăpezirii drumurilor, dar și derapării unor camioane. În context, pentru a nu bloca drumul dintre punctele de trecere Giurgiu-lești-Galați și Giurgiu-lești-Reni, în coordonare cu omologii români, autoritățile moldovene au luat decizia nepermitterii intrării în țară pentru autocamioanele din România și, ulterior, tranzitarea teritoriului Republicii Moldova spre Ucraina.

### **Modernizarea trecerii graniței Albița-Leușeni**

De ce bagă bani UE în granița cu

# 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.





Moldova?

Începând cu data de 15.04.2023, ora 08.00, autoritățile de frontieră din România și Republica Moldova au implementat în PTF Albița rutier, pe sensul de intrare în România, controlul coordonat.

Activitatea se derulează în urma intrării în vigoare a Decretului privind promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova privind controlul coordonat pe teritoriul României în punctul de trecere a frontierei de stat Albița (România) - Leușeni (Republica Moldova) rutier, pe sensul de intrare în România.

Regulamentul conține principiile și regulile cooperării pentru efectuarea, pe teritoriul României, a controlului coordonat al persoanelor, mijloacelor de transport și mărfurilor care trec frontiera de stat prin Punctul de Trecere a Frontierei Albița (România) - Leușeni (Republica Moldova) rutier, pe sensul de intrare în România.

Totodată, pe timpul activității șefii celor două instituții au făcut ultimele verificări în punctul de trecere pentru a se asigura că sunt îndeplinite toate condițiile, atât din punct de

vedere operativ, cât și logistic pentru atingerea scopului principal al proiectului: simplificarea, fluidizarea și coordonarea controlului traficului la frontieră.

Controlul coordonat se realizează atât de către poliția de frontieră, cât și de către autoritățile vamale ale celor două țări, presupune controlul la trecerea frontierei efectuat separat de către personalul de control al statului de ieșire (Republica Moldova), urmat consecutiv de personalul statului de intrare (România), efectuat pe teritoriul unui singur stat.

Diferența față de modalitatea anterioară de realizare a controlului constă în faptul că, pe sensul de ieșire din Republica Moldova, în Punctul de Trecere a Frontierei Leușeni, trecerea se va face fără control, iar oprirea pentru verificări se va face pe sensul de intrare în România, în Punctul de Trecere a Frontierei Albița-rutier, în funcție de tipul autovehiculului/ priorității la control.

Pentru traficul internațional de autoturisme microbuze și autocare sunt destinate 5 artere de control, iar pentru mijloacele de transport marfă sunt alocate alte 5 benzi.

Din punct de vedere operațional, implementarea controlului coordonat va contribui la procesarea cât mai rapidă a fluxurilor de persoane și mijloace de transport.

Autoritățile de frontieră din cele două state cooperează permanent pentru consolidarea sistemului de supraveghere a frontierei de stat, iar prin acțiunile de patrulare desfășurate în comun se asigură schimbul operativ de informații în domeniul prevenirii și combaterii infracționalității transfrontaliere.

### **Informații de background**

Lungimea frontierei dintre România și Republica Moldova este de aproximativ 681 km, fiind operaționalizate șase puncte de trecere a frontierei de stat rutiere deschise traficului internațional. În primul trimestru al acestui an, punctele de trecere de la granița cu Republica Moldova au fost tranzitate de peste două milioane de persoane, atât pe sensul de intrare, cât și pe sensul de ieșire. Dintre acestea, 755.000 de persoane au trecut prin PTF Albița.

Totodată, au trecut frontiera româno-moldoveană peste 660.000 de mijloace de transport, dintre care aproape 130.000 au fost camioane, pe ambele sensuri de deplasare. Având în vedere faptul că frontiera cu Republica Moldova este frontieră externă a Uniunii Europene la controlul de frontieră participă, pe lângă Poliția de Frontieră, și alte autorități responsabile cu efectuarea de verificări cu privire la traficul de mărfuri dintre cele două state.





## 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**



## CÂTE CAMIOANE ARE ROMÂNIA ȘI CÂȚI KILOMETRI ACOPERĂ ZILNIC

**Planul Național pentru Redresare și Reziliență (PNRR) arată foarte clar cum stă România din punctul de vedere al infrastructurii rutiere, dar și al parcului de vehicule comerciale.**

Potrivit Raportului Forumului Economic din 2019, România se clasează pe locul 119 din 141 de țări analizate în ceea ce privește calitatea infrastructurii rutiere. De asemenea, România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește numărul de kilometri de autostradă la 100.000 de locuitori. La sfârșitul anului 2020, doar 910,86 km de rețea de transport rutier de interes național erau la standarde de autostradă, din totalul de 17.091 km.

### **Cei mai puțin kilometri de autostradă**

Accesul la coridoarele din Europa de Vest, precum și la coridoarele din Europa de Est și de Sud este dificil și limitat de capacitatea de trafic și de calitatea scăzută a infrastructurii de transport din România, limitând astfel libera circulație a mărfurilor și a persoanelor care tranzitează

teritoriul național.

La nivelul anului 2018, din totalul drumurilor naționale, 34,9% (6.194 km) erau drumuri europene, iar din punctul de vedere al numărului de benzi de circulație, 10,6% (1.873 km) drumuri cu 4 benzi, 1,6% (290 km) erau drumuri cu 3 benzi și 0,2% (31 km) drumuri cu 6 benzi. Drumurile județene erau în proporție de 40,4% drumuri modernizate și 38,2% dintre drumurile comunale erau drumuri pietruite. Referitor la starea tehnică a drumurilor publice, 41,4% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți grele și 48,2% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare aveau durata de serviciu depășită, fiind necesare noi lucrări de modernizare. România are cea mai mare rată de accidente rutiere în rândul statelor membre. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată,

România înregistrând un număr de 96 de decese/1 milion de locuitori față de media Uniunii Europene de 52 de decese/1 milion de locuitori, în 2018.

Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3% față de anul precedent, de la 1.951 de decese la 1.867, România ocupă în continuare primul loc din Uniunea Europeană, în ceea ce privește numărul de accidente grave.

Potrivit unor studii recente realizate de EuroRAP, drumurile cu o singură bandă pe sensul de mers sunt recunoscute ca fiind cele mai periculoase, concluzionând că, în Europa, riscul accidentelor pentru acest tip de drumuri este de patru ori mai mare decât în cazul autostrăzilor. Acest lucru este confirmat de statisticile locale, care reflectă, de asemenea, un risc semnificativ mai mare în acest caz. Cifrele arată că pentru drumurile





naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare, dacă se iau în considerare doar drumurile naționale din zonele interurbane.

### Țara cu o singură bandă

În prezent, aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentată de drumuri cu o singură bandă pe sensul de mers, care contribuie la statistici nefavorabile, precum și la costuri sociale și economice semnificative asociate accidentelor rutiere (sursa: Master Planul General de Transport al României - MPGT).

În plus, capacitatea insuficientă a rețelei de infrastructură a limitat posibilitatea de a prelua creșterea deplasărilor de mărfuri și pasageri în zonele puternic congestionate și, în special, la intrările în orașele mari, ceea ce a dus la ambuteiaje de trafic și, în consecință, la înrăutățirea parametrilor de calitate a transportului și la respectarea obiectivelor impuse de reglementările europene.

În prezent, unul dintre principalele dezavantaje ale sectorului de transport rutier este faptul că accesul regiunilor la rețeaua centrală sau globală de transport este insuficient pentru a permite mobilitatea populației, mărfurilor sau

extinderea mediului de afaceri. În fapt, România are regiuni care sunt practic izolate din punctul de vedere al conexiunilor rutiere moderne de mare viteză.

### Fără autostradă peste munți

Cele trei provincii istorice românești sunt separate de Carpați. După cum se menționează în Raportul de Țară 2019, nu există în prezent

și comerciale și la extinderea spațiului urban, integrând drumurile naționale în rețeaua rutieră a localităților, de-a lungul zecilor de kilometri, cu consecințe directe asupra parametrilor de funcționare și a siguranței pe care drumurile naționale trebuie să le ofere. Acest fenomen, în lipsa unor măsuri coordonate de îmbunătățire a transportului public de călători la

Tabelul 4. Rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi – date extrase din matricile origine - destinație

	Număr călătorii (TRIPS) / zilnic 2017
CAR	1990000
LGV	203000
HGV	247000
BUS	73200
<b>TOTAL</b>	<b>2513200</b>

	Număr călătorii (TRIPS) / zilnic 2020
CAR	2196000
LGV	229000
HGV	278000
BUS	81090
<b>TOTAL</b>	<b>2784090</b>

nicio trecere a acestor munți cu un drum mai mare de o bandă pe sens, timpul de călătorie dintre principalele orașe ale României fiind exagerat de lung.

În ultimii 10 de ani, schimbările rapide din zonele urbane au dus la dezvoltarea zonelor rezidențiale

nivel de zonă urbană funcțională (urban + periurban), a transportului nemotorizat (piste pentru biciclete), de construire a unor parcări de tip park and ride, împreună cu capacitatea limitată a rețelei rutiere urbane (inclusiv spațiile de parcare), de a permite creșterea



bruscă a numărului de vehicule rutiere, au produs ambuteiaje de trafic, într-o măsură îngrijorătoare, atât pe drumurile naționale cât și în localitățile urbane, amplificând astfel nivelul emisiilor poluante, al zgomotului din trafic și numărul de accidente cu victime în localități.

### Motorina la putere

Valoarea adăugată mai mare a investițiilor în sectorul rutier este, de asemenea, subliniată în Raportul special 09/2020 al Curții de Conturi Europene, intitulat: „Rețeaua rutieră centrală a UE: perioade de călătorie mai scurte, dar rețeaua nu este încă pe deplin funcțională. Dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport este o condiție prealabilă importantă pentru creșterea economică și baza pentru impactul adecvat al programelor de redresare. Pentru a depăși provocările menționate mai sus, sectorul rutier din România necesită o rată mai mare a investițiilor în comparație cu alte moduri de transport”. Totodată, analiza datelor din ultimii 13 ani (până în 2020, n.red.), defalcate pe tipuri de autovehicule, indică predominanța ponderii

motorizării pe motorină pentru categoria de autobuze și microbuze (aprox. 99,50% - pondere constantă în perioada analizată). În cazul autoturismelor, ponderea autovehiculelor pe bază de motorină a cunoscut un trend ascendent, crescând, de la aproximativ 25% în anul 2007, la aproape 45% în anul 2019. În cazul acestei categorii, se observă un trend ascendent (deși minimal) în privința autovehiculelor electrice și pe gaz petrolier lichefiat.

### Camioanele merg pe motorină

O pondere mare a autovehiculelor pe bază de motorină este identificată și în cazul autocamioanelor (72% în 2007, la 88% în 2019) și a autotractoroarelor (99,87%). În România, contribuția transportului rutier la totalul emisiilor de poluanți atmosferici calculați pentru anul 2015, conform Raportului Informativ la Inventarul Național de Emisii de Poluanți Atmosferici (IIR) raportat în anul 2017, care include totalul emisiilor de poluanți atmosferici pentru perioada 2005 – 2015, este de 40% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul

NOx (din care: 12% provenite de la autoturisme, 23% provenite de la vehicule grele și autobuze și 5% provenite de la vehicule ușoare), 12% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul CO (provenite de la autoturisme) și 5% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NMVOC (din care: 3% provenite de la autoturisme și 2% provenite din evaporarea benzinei).

Datele recente, prezentate mai jos, indică o creștere medie a valorilor de trafic aferente rețelei naționale, în intervalul 2017-2020, de aproximativ 12% pentru toate tipurile de vehicule.

Având în vedere trendul ascendent al valorilor de trafic în perioada analizată, precum și limitările generate de infrastructura de transport actuală (în termeni de număr total de kilometri existenți, standardele la care funcționează și conexiunile pe care le facilitează cu principalele coridoare europene dar și între regiuni), Guvernul României are în vedere pregătirea și implementarea unui set de reforme și investiții prin care să se genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra calității vieții și sănătății. În același timp, se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile aprobate la nivel european.

### Poluarea se plătește

În cadrul acestei măsuri, MTI va realiza o analiză pentru a defini mai specific nivelul de taxare, în special pentru traficul greu, cu posibilitatea acordării unor stimulente pentru vehicule electrice/hibride, inclusiv pentru vehicule ușoare, calendarul introducerii graduale a acestor taxe, definirea exactă a categoriilor de vehicule care vor fi incluse în sistemul de taxare, a nivelului de poluare a vehiculelor de pasageri,

Tabela 2.a. Vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului 2020 (transport de persoane), pe categorii și norme de poluare

Categorie vehicul	Normă de poluare							Total
	Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 1	Non-Euro	
	Mopede (L1e, L2e)	0	0	32	2777	1787	1455	
Biciclete (L3e, L4e, L5e, L6e, L7e)	0	198	13924	25844	38097	26783	50466	155312
Autoturisme (M1, M1G)	782664	915865	2564379	1321285	811240	22845	856452	7274730
Autobuze și microbuze (M2, M3)	8064	6486	9291	13990	8145	806	7388	54170
<b>Total vehicule transport persoane</b>	<b>790728</b>	<b>922549</b>	<b>2587626</b>	<b>1363896</b>	<b>859269</b>	<b>51889</b>	<b>915021</b>	<b>7490978</b>

Tabela 2.b. Vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului 2020 (transport de marfă), pe categorii și norme de poluare

Categorie vehicul	Normă de poluare							Total
	Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 1	Non-Euro	
	Vehicule transport mărfuri (fără autotractoare) (N)	77834	104228	171875	305678	159797	4611	
Autotractoare (N)	45908	50319	7392	34847	7131	175	6829	152601
Semiremorci (O)								137850
Remorci (O)								362920
Tractoare înmatriculate (T)								41266
<b>Total vehicule transport marfă</b>	<b>123742</b>	<b>154547</b>	<b>179267</b>	<b>340525</b>	<b>166928</b>	<b>4786</b>	<b>171797</b>	<b>1683628</b>
Vehicule rutiere ptr. scopuri speciale	4664	5151	7979	9787	5991	1035	13067	47674
<b>Total general</b>	<b>919134</b>	<b>1082247</b>	<b>2774872</b>	<b>1714208</b>	<b>1032188</b>	<b>57710</b>	<b>1099885</b>	<b>9222280</b>



categoriile de drumuri și nivelul de acoperire al rețelei integrate de drumuri naționale din România, după caz.

### CIFRELE TRANSPORTURILOR RUTIERE

În România sunt înmatriculate 152.601 de autotractoare, din care 45.900 au norma de poluare euro 6; 50.319 au norma de poluare euro 5; 73.00 au norma de poluare euro 4; 34.800 au norma de poluare euro 3, 7.100 au norma de poluare euro 2, 175 - euro 1, iar 6.800 nu au normă euro de poluare. Există 137.000 de semiremorci, 362.000 -semiremorci. Sunt 1,68 milioane de vehicule transport marfă. Într-o zi, vehiculele grele acoperă 314.000 de kilometri. Pe rețeaua existentă din aproximativ 18.000 km de drumuri s-au identificat în perioada 2015-2019, un număr de 267 locații hotspot-uri de către Poliția Română, în care au fost înregistrate pe o lungime de aproximativ 805 km, un număr de 5.784 accidente rutiere grave soldate cu un număr de 504 persoane decedate și 9.424 răniți. Pentru perioada 2021 – 2030, C.N.A.I.R. S.A. și-a impus ca obiectiv anual, monitorizarea situației punctelor negre, pusă la

dispoziție de către Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Rutieră în vederea:

- identificării pozițiilor kilometrice;
- determinării cauzelor și efectelor migrației acestora;
- identificării modificărilor tipologiei accidentelor ca urmare a dezvoltării infrastructurii rutiere prin deschiderea către trafic a unor sectoare noi de drumuri care pot conduce la dispariția punctelor negre de pe locațiile anterioare sau înrăutățirea situației unor locații, urmare a scăderii volumelor de

trafic pe rețeaua existentă (ca urmare a construirii de autostrăzi și drumuri expres noi).

În vederea eliminării punctelor negre, C.N.A.I.R. S.A. va implementa în perioada 2021-2030, măsuri fizice de îmbunătățire a siguranței rutiere în cadrul următoarelor proiecte cu finanțare europeană:

- Proiectul de siguranță rutieră cu finanțare BEI (Banca Europeană de Investiții) intitulat RSIP (Road Safety Investment Program) ce se va derula în perioada 2021 – 2026;

Tabloul 3. Date privind parcursul vehicule/ora și vehicule/km la nivelul rețelei de drumuri naționale și autostrăzi – Modelul Național de Transport

2017		2020	
Veh ora CAR /zi	991848	Veh ora CAR /zi	1106463
Veh ora LGV / zi	135434	Veh ora LGV / zi	153948
Veh ora HGV / zi	278088	Veh ora HGV / zi	314406
Veh oră BUS / zi	42161	Veh oră BUS / zi	47245
2017		2020	
Veh Km CAR /zi	68010280	Veh Km CAR /zi	76178310
Veh Km LGV / zi	9227388	Veh Km LGV / zi	10560052
Veh Km HGV / zi	18162454	Veh Km HGV / zi	20882498
Veh Km BUS / zi	2861990	Veh Km BUS / zi	3228612



- Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul PNRR (Programul Național de Redresare și Reziliență) ce se vor derula în perioada 2021 – 2026;
- Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare POT ce se vor derula în perioada 2023 – 2030;
- Proiecte demarate de C.N.A.I.R. S.A. de creștere a capacității administrative (cu finanțare prin PNRR) de îmbunătățire a pregătirii profesionale a angajaților prin organizarea de cursuri și training-uri aplicative de siguranță rutieră care vor impulsiona demararea de programe de urmărire a punctelor negre la nivel teritorial și dobândirea de cunoștințe.

#### **Soluțiile tehnice, care vor fi implementate sunt:**

- reamenajări de intersecții prin canalizarea fluxurilor de trafic;
- construirea de senzori giratorii noi;
- construirea de pasaje denivelate;
- resistemizarea circulației pe sectoarele periculoase cu platformă de 12 m (sistem 2+1);
- îmbunătățirea semnalizării verticale și orizontale;
- îmbunătățirea vizibilității pe sectoarele periculoase prin asigurarea iluminatului pe timp de noapte cu soluții moderne;
- implementarea de soluții high-tech, semnalizare variabilă sistem LED, ansambluri luminoase pentru semnalizarea obstacolelor;
- implementarea de măsuri de siguranță pasivă cum ar fi atenuatori de impact și parapete de ghidare pe rulouri;
- monitorizarea punctelor negre după implementarea de măsuri

tehnice fizice prin digitalizarea sectoarelor în exploatare și urmărirea parametrilor tehnici ale măsurilor implementate;

- pregătirea personalului tehnic în vederea stabilirii și implementării de soluții de siguranță rutieră.

Activitățile din proiectele și programele prezentate mai sus vor fi propuse pentru a fi incluse în Planul de Acțiune al Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră care se află în curs de elaborare aferentă perioadei 2021–2030.

#### **Din punct de vedere al digitalizării domeniului, planul de măsuri include:**

1. Extinderea unei aplicații deja implementată la nivelul autorităților române cu privire la furnizarea online a unor informații despre istoricul vehiculelor (caracteristici tehnice, istoric inspecții tehnice periodice - ITP, istoric indicații odometru etc);
2. Realizarea unui portal prin care să fie colectate de la producători dar și furnizate către deținătorii de vehicule a unor informații legate de rechemările obligatorii în ateliere din motive ce privesc siguranța circulației și protecția mediului înconjurător;
3. Realizarea unei baze de date mai solidă cu privire la indicațiile odometrelor vehiculelor prin obligarea tuturor actorilor implicați în activitățile referitoare la vehicule în transmiterea acestor informații către Registrul Auto Român - RAR (ateliere reparații, vulcanizare, etc), ulterior furnizarea acestor informații către cei interesați, inclusiv interconectarea cu baze de date

similare la nivel european;

4. Digitalizarea integrală a activităților realizate de către specialiștii RAR astfel încât prelevarea tuturor informațiilor specifice, stabilirea caracteristicilor tehnice, emiterea documentelor necesare pentru vehicule să se realizeze prin intermediul tabletelor și cu ajutorul unei aplicații specifice care este în curs de realizare;
5. Introducerea noțiunii de inspecție online care să presupună realizarea inspecțiilor vehiculelor selectate aleatoriu și a supravegherii activității stațiilor de inspecție tehnică de la distanță fără a presupune deplasarea inspectorilor la sediul acestora.

#### **Rezultate așteptate**

În urma implementării acestor măsuri de reformă se are în vedere atingerea următoarelor rezultate de impact:

- adoptare legislație pentru aprobarea monitorizării și sancționării încălcărilor legislației rutiere prin mijloace automate/camere video/senzori;
- reducerea cu 25% a numărului anual de victime (grav rănite și decedate) rezultate din accidente în trafic, în 2025 comparativ cu anul 2019, datorită reformei siguranței rutiere, planului de acțiune cuprinzător și investițiilor în siguranța rutieră sprijinite de RRF;
- reducerea cu 48% a numărului de puncte negre de pe rețeaua de drumuri naționale;
- reducerea numărului de accidente în care sunt implicate vehicule cu defecțiuni.



# CUM VA ARĂTA PIATA DE TRANSPORT MĂRFĂ ÎN 2023

**Piața de transport rutier de mărfuri a înregistrat o încetinire a ritmului de creștere în perioada ianuarie-iunie 2023, comparativ cu aceeași perioadă de anul trecut, pe fondul scăderii volumelor transportate, care a generat și o stagnare a tarifelor de transport, arată o analiză a uneia din cele mai mari companii de transport din Europa.**

“Dacă în 2022 piața de transport rutier de mărfuri a crescut destul de accelerat, anul acesta, potrivit datelor din primele șase luni, creșterea este mai mică în România, piața trecând printr-un proces de restabilizare. În același timp, la nivelul Europei, se resimte o încetinire a creșterii economice, spre exemplu Germania, care are cea mai puternică industrie de transport din Europa, a intrat în recesiune tehnică, înregistrând o scădere ușoară a pieței. Totuși, în acest context, impactul asupra pieței de transport rutier de mărfuri din România este destul de redus”, explică analiștii.

Ritmul de creștere al industriei de transport încetinește și pe fondul unui consum mai redus, generat de inflația ridicată. Astfel, până la final de 2023, conform previziunilor, piața de transport din România va continua să crească, însă nu va depăși nivelul de creștere din 2022. Dacă în 2022, capacitatea de transport mărfuri era insuficientă, provocând întâzieri ale transportului, anul acesta are loc o scădere ușoară a volumelor de mărfuri transportate, revenind la capacitatea normală de gestionare. Ca rezultat, prin scăderea volumelor de mărfuri, dar și a ieftinirii

motorinei, costurile de transport au stagnat.

## **Cum s-au „descurcat” transporturile în primele luni ale anului**

Transportul feroviar a înregistrat, în primul trimestru din 2023, o creștere cu 22,4% a numărului de pasageri, comparativ cu perioada similară a anului trecut, și cu 27,8% în ceea ce privește parcursul acestora, conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică. Cel rutier a înregistrat o urcare de 35,5%, în ceea ce privește numărul de pasageri.

În perioada analizată, transportul rutier de pasageri a deținut cea mai mare pondere în total (78,7%), fiind urmat de transportul feroviar (16,7%). În transportul internațional de pasageri au fost înregistrați 4,4% din totalul pasagerilor, dintre care 94,8% în transport aerian.

Transportul rutier de pasageri a înregistrat, în primele trei luni din 2023, o creștere cu 35,5% în ceea ce privește numărul de pasageri, comparativ cu trimestrul I al anului precedent, în timp ce parcursul acestora a crescut cu 20,9%.

În transportul pe căi navigabile interioare au fost înregistrați 13.000 pasageri, în timp ce în transportul

maritim nu au fost consemnați pasageri.

Transportul aerian a înregistrat cea mai însemnată creștere dintre modurile de transport, în ceea ce privește numărul de pasageri, respectiv cu 60%, față de perioada ianuarie-martie 2022, 91,4% dintre aceștia fiind înregistrați în curse internaționale.

Distanța medie de transport a unui pasager a fost superioară trimestrului I 2022 în transportul feroviar, creștere cu 4,5%, dar a înregistrat scădere cu 10,7% în transportul rutier și cu 4,1% în transportul pe căi navigabile interioare, potrivit INS.

## **Cum alegi în ce mod să transporti marfa**

Folosirea camioanelor pentru transportul de mărfuri este ceva elementar și care astăzi practic nu are o alternativă la fel de eficientă și profitabilă din punct de vedere economic, întrucât alte opțiuni precum transportul de mărfuri cu trenul sunt mai limitate. De aceea, atât companiile mari, cât și profesioniștii independenți din transport activează piața de cumpărare și vânzare de camioane, deoarece necesitatea de a avea camioane în stare bună pentru



a satisface această cerere este inevitabilă, potrivit unei analize. Achiziția, vânzarea de camioane și actualizarea parcului auto a multor companii și liber profesioniști face ca aceste camioane să fie din ce în ce mai versatile și mai moderne, și sunt adaptate și pentru transportul oricărui tip de marfă, deoarece există zeci de tipuri de camioane cu caracteristici proprii. Alegerea camionului potrivit este un element cheie atunci când este necesar importul sau exportul de mărfuri. Fiecare produs are caracteristici și condiții de livrare specifice, motiv pentru care este nevoie de un studiu prealabil și cunoașterea detaliată a acestora pentru a lua decizia corectă.

Selectarea mijlocului de transport care se potrivește cel mai bine modelului dumneavoastră de afaceri vă va permite să creșteți valoarea percepută de clientul final, deoarece veți putea determina aspecte atât de importante precum prețul și termenele de livrare.

### **Care sunt factorii ce influențează selecția transportului?**

**Costurile.** Costurile sunt de obicei cel mai mare factor determinant în luarea deciziilor. Dacă prioritatea este ca acestea să nu fie foarte mari sau ca produsul să nu se

scumpească, transportul rutier este cel indicat. Totuși, trebuie avut în vedere că, în unele cazuri, prețul poate crește din cauza unor factori precum taxele de drum sau combustibilul. Transportul maritim și aerian au costuri de infrastructură mult mai mari decât transportul terestru, dar variabilele lor sunt mai mici.

**Rapiditate.** Transportul terestru oferă ușurință în încărcare și descărcare, și eficiență pe distanțe scurte și medii. Mai ales pentru servicii urgente pe o rază de aproximativ 2.500 de kilometri. Totuși, când vorbim de distanțe mai mari, transportul aerian este cel mai potrivit.

Există și varianta multimodală, ce permite combinarea acelor mijloace de transport care fac ca marfa să ajungă mai repede la destinație.

**Capacitate.** În ciuda camioanelor care există astăzi, când vorbim de capacitate, căile ferate și transportul maritim au cea mai mare capacitate de încărcare. Ținând cont de acest factor, multimodalul nu este cel mai potrivit, pentru că nu este ușor să schimbi marfa de la un transport la altul.

**Tipul de marfă.** Multe produse sau materiale, datorită caracteristicilor lor, pot fi transportate doar în anumite mijloace de transport. Greutatea sau

volumul acestora determină în mare măsură ce mediu este mai indicat.

### **Grindeanu vrea să devenim un hub de transport**

Ministrul Transportului s-a întâlnit cu premierul Marcel Ciolacu pentru a discuta despre eficiența transportului rutier, feroviar, naval și aerian din România.

"Prioritară este absorbția fondurilor europene din actualul cadrul financiar, PNRR, prin realizarea proiectelor mari de infrastructură rutieră și feroviară. Un rol determinant pentru România îi revine Portului Constanța atât pe componenta maritimă, fluvială, cât și pe cea feroviară și rutieră între Uniunea Europeană și Asia, Africa sau Orientul Mijlociu", a declarat Sorin Grindeanu.

De asemenea, guvernul se angajează să consolideze rolul acestui Port prin continuarea investițiilor.

"Investițiile trebuie accelerate și pe Coridoarele europene de transport rutier și feroviar, care la rândul lor fac parte din ansamblul infrastructurii cheie a României și a Uniunii Europene", a scris Sorin Grindeanu pe pagina sa de Facebook.

## Podul de la Brăila - mândria CNAIR a ajuns o rușine

Peste 2,5 miliarde lei (500 milioane euro) ne-a costat podul peste Dunăre de la Brăila, cu care Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) se mândrește cu orice prilej.

Ceea ce trebuia să fie o investiție garantată pe o durată de 120 de ani s-a transformat într-o adevărată rușine națională.

La testele care au avut loc începând cu 12 iunie 2023, marea investiție dată pe mâna Webuild – IHI Infrastructure Systems Co. Ltd "și-a dat cu stângul în dreptul".

**În loc de concluzie:** Ca să aibă timp să își "măture mizeria sub covor", lansarea Podului de la Brăila a fost amânată, de pe 27 iunie 2023, pe 6 iulie 2023.

## Teste de rezistență eșuate

Cunoscut publicului larg mai mult

pentru tranzațiile dubioase cu terenuri din Mogoșoaia decât pentru activitatea din Ministerul Transporturilor, secretarul de stat penelist Ionel Scioșteanu a explicat cum s-a testat noul pod.

„La Podul suspendat peste Dunăre de la Brăila/Galați - Tulcea au început, astăzi, testele de încercare a suprastructurii podului, care reprezintă o metodă de verificare practică, în care se urmărește determinarea comportamentului real al structurii prin încercare”, a detaliat secretarul de stat în Transporturi, Irinel Ionel Scioșteanu, care a explicat că încercarea pasajului s-a desfășurat în două etape.

Încărcarea statică - „Se realizează în decursul a 3 zile, începând de astăzi, prin intermediul unui convoi de 60 vehicule de mare tonaj, a câte 40 tone fiecare. Poziționarea camioanelor s-a făcut la 32 metri distanță între ele, amplasate pe toată lungimea podului pe calea

nord, întrucât se realizează concomitent și proba de torsiune. În următoarele 2 zile, se vor realiza alte 5 încercări statice cu câte 19 camioane încărcate cu 40 tone fiecare”.

Această etapă este monitorizată prin 2 sisteme: unul de topografie, format din 4 echipe cu 4 stații GPS de înaltă precizie și un sistem de 50 senzori de monitorizare instalați pe pod, care vor rămâne permanent”.

Încărcarea dinamică - „Care se va realiza joi, prin intermediul a 2 camioane pe pod, care vor rula cu o viteză constantă de maximum 80 km/h, trecând peste obstacole preamplasate”.

Scioștenii și grindenii au aberat zile întregi pe rețelele sociale și în mass-media despre măreția Podului de la Brăila.

Că lungimea totală a podului suspendat peste Dunăre este de 1.974,30 metri, iar deschiderea centrală este de 1.120 metri. Mai



Tăiatul panglicilor nu a fost niciodată mai riscant pentru Sorin "Chaplin" Grindeanu, ministrul Transporturilor și Declarațiilor Elucubrante, sau pentru sluga lui umilă, Cristian "Piștol Gol" Pistol, directorul general al CNAIR.

mult, l-au comparat cu celebrul pod Golden Gate din San Francisco, care are o lungime de 1.970 de metri și o deschidere centrală de 1.280 de metri.

„La momentul finalizării va fi al treilea pod din Europa din punct de vedere al deschiderii centrale și al lungimii”, s-a dat mare conducerea CNAIR.

Ce nu ne spun nicăieri "ai noștri ca brazil" este motivul real pentru care deschiderea oficială a podului a fost amânată.

"Maimuțe urlătoare", când este vorba de "realizări", conducerile MTI și CNAIR sunt "cu batista pe țambal" când este vorba despre eșecuri stâjenitoare.

Podul peste Dunăre de la Brăila ar putea fi catalogat de către "marele maestru taoist Dosia" drept "calitate la un preț cumsecade". Cu alte cuvinte, la un preț exorbitant, cele două firme constructoare au livrat un pod cu rușinoase probleme de calitate, rezistență și fiabilitate.

**În loc de concluzie:** În timpul testelor statice și dinamice, pe toți cei prezenți i-au trecut toate transpirațiile pentru că mai multe toroane, cabluri împletite din mai multe fire care susțin greutatea podului, s-au rupt pur și simplu!

## DOCUMENT EXCLUSIV. Podul de la Brăila are probleme tehnice iremediabile

La testele statice și dinamice la care a fost supus Podul de la Brăila de peste Dunăre, care au avut loc începând cu 12 iunie 2023, mai multe toroane, cabluri împletite din mai multe fire care susțin greutatea podului, s-au rupt.

Speriați și agitați, șefii de la MTI și CNAIR au decis să amâne inaugurarea oficială a podului, de pe 26 iunie, pe 06 iulie 2023.

Deși oficialii au aplicat în acest caz strategia "cu batista pe țambal", revista TIR Magazin a reușit, în exclusivitate, să intre în posesia unui document al Consultantului lucrării, asocierea MIPA, care confirmă probleme tehnice grave ale

Podului de la Brăila.

Cei doi specialiști, care au întocmit documentul din data 15 iunie 2023, au constatat că firmele constructoare au reparat "pe șest" toroanele podului.

"Se pot estima între 4 și 10 remedieri de îmbinări de fire în fiecare din cele patru camere superioare ale celor două Blocuri de Ancorare.", se spune în raport. Mai mult, în mod complet ilegal, asocierea Webuild – IHI Infrastructure Systems Co. Ltd a făcut remedierile toroanelor fără să anunțe consultantul de existența

problemelor și fără să îi fie aprobată procedura tehnică: "remediile au fost efectuate fără a fi susținute de informații din partea Antreprenorului, respectiv Procedură Tehnică de Execuție supusă spre aprobare".

"ASOCIEREA MIPA  
RAPORT DE NECONFORMITATE  
nr. 97 din 15 iunie 2023  
Beneficiar: CNAIR SA  
Contract nr. 92/1819/14 ianuarie 2020  
Lucrarea: Supervizarea Proiectării și Execuției Podului Suspendat peste Dunăre în zona Brăila



ASOCIEREA M.I.P.A.

Asocierea M. I. P. A.

**RAPORT DE NECONFORMITATE,**  
Nr. 97 din 15 iunie 2023

Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A.	Contract nr. 92/1819 / 14 ianuarie 2020
Lucrarea: Supervizarea Proiectării și Execuției Podului Suspendat peste Dunăre în zona Brăila	
Consultant: Asocierea SC METROUL SA – SC ITALROM INGINERIE INTERNATIONALA SRL – SC PEGASO INEGNERIA SRL – SC AREX LIDER COMPANY SRL	
Antreprenor: Asocierea WEBUILD SPA – IHI INFRASTRUCTURE SYSTEMS CO., LTD	
CATEGORIA DE LUCRARE la care se referă neconformitatea: (nume si cod)	Cablu principal Nord și cablu principal Sud în Bloc Ancoraj Brăila și Bloc Ancoraj
OBIECT / ZONA DE LUCRU în care a fost constatată neconformitatea:	Camere superioare: Bloc Ancoraj Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și Bloc Ancoraj Sud Jijila
<b>DESCRIEREA NECONFORMITĂȚII ȘI PRESCRIȚIA FAȚĂ DE CARE SE RAPORTEAZĂ:</b>	
<p>În urma inspecției personalului de specialitate al Inginerului în interiorul celor 4 camere superioare a blocurilor de ancoraj (Bloc Ancoraj Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și Bloc Ancoraj Sud Jijila), în perioada 12 - 14 iunie 2023 în care au fost efectuate teste statice la podul suspendat, au fost constatate fire discontinue aparținând cablului principal (două camere bloc ancorare nord Brăila și 2 camere bloc ancorare sud Jijila).</p> <p>Se menționează că în camera superioară Bloc Ancoraj Nord Brăila, camera superioară Bloc Ancoraj Sud Brăila și camera superioară Bloc Ancoraj Nord Jijila, până la data prezentului, cablurile au fost reparate prin metoda îmbinării deja folosită la instalarea firelor aparținând cablului principal. Remediile au fost constatate inspectând manșoanele de îmbinare, care anterior testelor statice nu existau. Nu a putut fi identificat cu exactitate numărul firelor remediate, întrucât accesul către camera blocurilor de ancorare este în curs de execuție.</p> <p>Din fotografiile făcute de la distanță se pot estima între 4 și 10 remedieri de îmbinări de fire în fiecare din cele 4 camere superioare a celor 2 Blocuri de Ancorare.</p> <p>Se menționează că remediile au fost efectuate fără a fi susținute de informații din partea Antreprenorului, respectiv Procedură Tehnică de Execuție supusă spre aprobare.</p>	
Anexă foto la cele menționate mai sus.	
Consultanță (rol): Inginer constructor specializare poduri (nume și semnătură) - M.D.R.T. - I.S.C. Silviu CÂNCIU-TUȘER SILVIU DIRIGINTE DE ȘANTIER AUT. NR. 00025099 DOMENIU/SUBDOMENIU 3.1	Consultanță (rol): Coordonator de Proiect Adj2 (nume și semnătură) Bogdan Marian ANDREI
Reprezentantul Antreprenorului: (nume și semnătură)	Responsabilul Tehnic cu Execuția (RTE): (nume și semnătură)
Data:	Data:
Acțiuni corective ce urmează a fi întreprinse:	



Consultant: Asocierea SC  
Metroul SA- SC Italrom Inginerie  
Internațională SRL - SC Pegaso  
Ingegneria SRL- SC Arex Lider  
Company SRL

Antreprenor: Asocierea Webuild  
SPA IHI Infrastructure Systems  
Co.,LTD

CATEGORIA DE LUCRARE la care  
se referă neconformitatea: (nume și  
cod): Cablu principal Nord și cablu  
principal Sud în bloc ancoraj Brăila  
și Bloc Ancoraj

OBIECT/ ZONĂ DE LUCRU în care  
a fost constatată în neconformitatea:

Camere superioare: Bloc Ancoraj  
Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud  
Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și  
Bloc Ancoraj Sud Jijila

DESCRIEREA NECONFORMITĂȚII  
ȘI PRESCRIPȚIA FAȚĂ DE CARE  
SE RAPORTEAZĂ:

În urma inspecției personalului de  
specialitate al Inginerului în interiorul

celor 4 camere superioare ale  
blocurilor de ancoraj (Bloc Ancoraj  
Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud  
Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și  
Bloc Ancoraj Sud Jijila), în perioada  
12-14 iunie 2023, în care au fost  
efectuate teste statice la podul  
suspendat, au fost constatate fire  
discontinue aparținând cablului  
principal (două camere bloc  
ancorare nord Brăila și 2 camera  
bloc ancorare sud Jijila).

Se menționează că în cameră  
superioară Bloc Ancoraj Nord Brăila,  
cameră superioară Bloc Ancoraj  
Sud Brăila și cameră superioară  
Bloc Ancoraj Nord Jijila, până la  
data prezentului, cablurile au fost  
reparate prin metoda îmbinării  
deja folosită la instalarea firelor  
aparținând cablului principal.  
Remedierile au fost constatate  
inspectând manșoanele de  
îmbinare, care anterior testelor

statice nu existau. Nu a putut fi  
identificat cu exactitate numărul  
firelor remediate, întrucât accesul  
către camera blocurilor de ancorare  
este în curs de execuție.

Din fotografiile făcute de la distanță,  
se pot estima între 4 și 10 remedieri  
de îmbinări de fire în fiecare din cele  
4 camere superioare ale celor 2  
Blocuri de Ancorare.

Se menționează că remedierile au  
fost efectuate fără a fi susținute de  
informații din partea Antreprenorului,  
respectiv Procedură Tehnică de  
Execuție supusă spre aprobare.  
Anexă foto la cele menționate mai  
sus.

Consultanță:  
Inginer constructor specializare  
poduri  
Silviu Conciu  
Consultanță:  
Coordonator de proiect Adj2  
Bogdan Marian Andrei"

Premierul Marcel "Nu-mi-a-plăcut-școala" Ciolacu îi explică lui Sorin "Chaplin" Grindeanu, ministrul Transporturilor și al Nerealizărilor în Infrastructură, că dacă Podul de la Brăila se va dărâma la tăierea panglicii, angajații celor două firme constructoare care au lucrat la el ar trebui să primească Ordinul Muncii Clasa Întâi, cu eșarfă.

Băi, Ciapline,  
dacă vine și Ciolhanis, dacă  
se înghesuie și ceilalți  
panglicari din politica  
românească și Podul de la  
Brăila se prăbușește cu noi  
toți pe el, asta se numește  
"un adevărat noroc pentru  
România!"



Raportul Consultantului conține și o serie de fotografii ale problemelor tehnice de la Podul de la Brăila.

**În loc de concluzie:** Toată tărășenia cu remedierile este o îmbrobodeală care vrea să acopere o procedură de reparații neomologată. Până acum nu s-a mai auzit de asemenea defecțiuni, în timpul sau înainte de finalizarea execuției!

## Podurile dărâmabile ale lui "Chaplin"

În mandatul lui Sorin "Chaplin" Grindeanu, podul "de piatră" de peste Siret, de la Luțca, abia reabilitat cu 8,3 milioane de lei, județul Neamț, s-a dărâmat. Și, în loc de apă, pe unii DNA-ul a venit și i-a luat.

Podul de pe DN5 din Adunații Copăceni stă și el să cadă. A fost reabilitat "la fel de bine" ca cel din Neamț.

La marele pod de la Brăila, un fel de "Brooklyn Bridge" al Brăilei, au început să se rupă toroanele dinainte să fie dat în trafic.

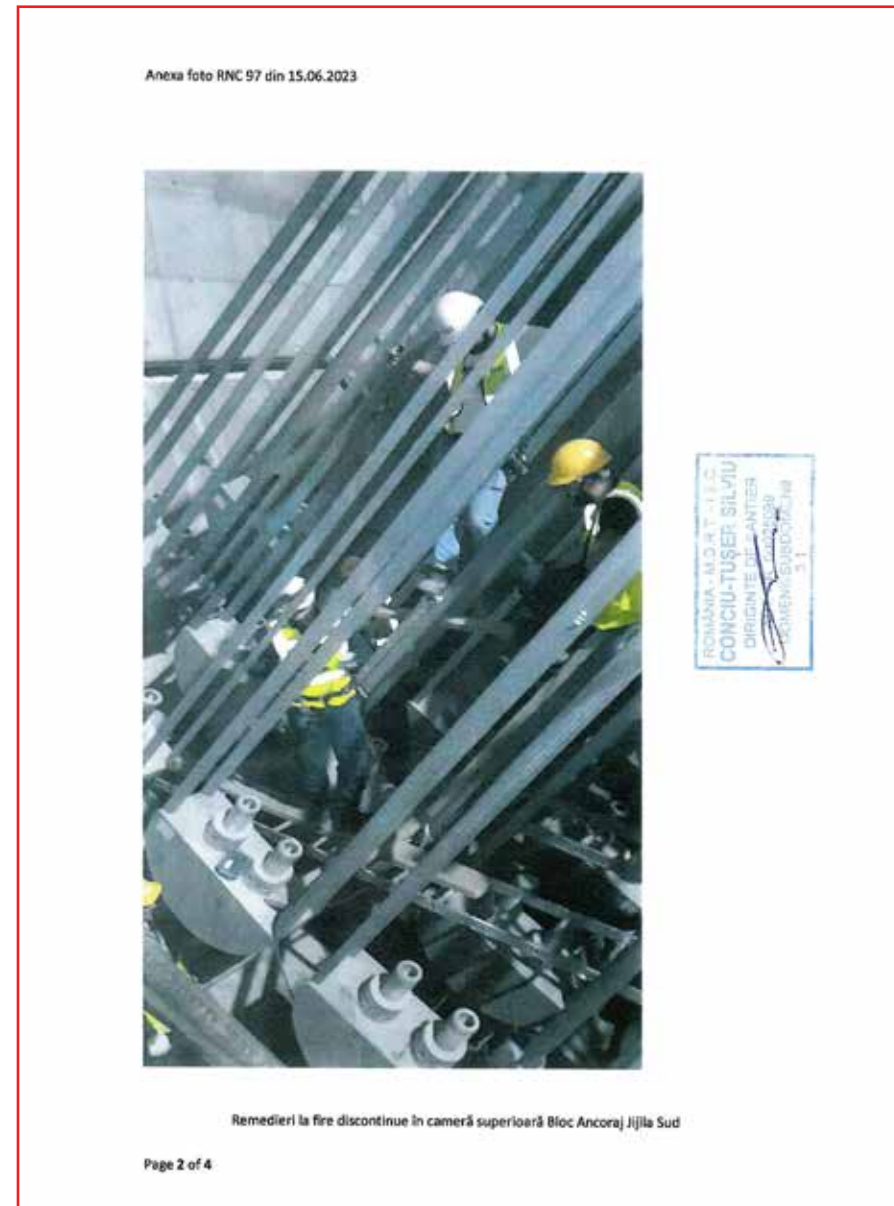
**În loc de concluzie:** Cu toate acestea, dorința de a tăia panglica a lui Grindeanu, pupat cu artă în dos de Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", director general al CNAIR, e mult mai mare decât siguranța cetățeanului.

## Încolonarea pentru "Beciul Domnesc"

Se știe că stăpânul lui "Piștol Gol", Thuma "Infracroșes" Hubert, și-a primit "motivația" de la unul dintre constructorii podului, pe care a cheltuit-o deja împreună cu Grindeanu.

Iar Mihai Tudose, fostul premier, actualmente parlamentar european, rage ca din gură de șarpe că vrea podul.

Veți vedea, pe 6 iunie, ce pleiadă de politrucii va participa la marea inaugurare. Ținând seama de ordinea sosirii la pod, DNA va putea să îi încoloneze mai ușor în drum spre "Beciul Domnesc", atunci când va veni "Ziua Judecății", când se vor



vedea consecințele incompetenței lui "Piștol Gol" și ambiției lui "Chaplin".

Pe lângă rupea toroanelor, o problemă majoră și imposibil de rezolvat, aprobată de politrucul Pistol, este infiltrarea apei în blocurile de ancoraj ale podului, care dă garanția încă de astăzi că podul nu va rezista 120 de ani, așa cum ar trebui.

**În loc de concluzie:** Pe aceasta mizează și politrucii de astăzi, care vor veni "câtă frunză, câtă iarbă" la inaugurare și care au ca singură deviză, indiferent de culoarea politică: "După noi potopul!".

## 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](mailto:director@tirmagazin.ro).



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



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

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



# **NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL**

**DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA**



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

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

**SCANIA**