

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR SOLICITĂ** PAG.13  
**RENEGOCIEREA PNRR**  
**PENTRU TRANSPORTATORI**



MAI 2023  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



**ROLAND SCHACHT,**  
MANAGING DIRECTOR  
SCHMITZ CARGOBULL  
ROMÂNIA

PG.07

**ALEXANDRU PĂUN,**  
DIRECTOR GENERAL  
BLUE RIVER

# 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



**04** URĂRILE UNTRR  
 DE 9 MAI, ZIUA  
 TRANSPORTATORULUI



**12** GRUPUL IVECO PREIA  
 PROPRIETATEA JOINT-  
 VENTURE-ULUI CU  
 NIKOLA CORPORATION ÎN  
 EUROPA



**15** COMISIA EUROPEANĂ  
 VREA TAXE DE DRUM ÎN  
 FUNCȚIE ȘI DE CLASA DE  
 POLUARE A REMORCILOR



**46** GIROD - PRODUSE DE  
 O CALITATE DUBIOASĂ  
 CUMPĂRATE CONSTANT DE  
 CNAIR



## URĂRILE UNTRR DE 9 MAI, ZIUA TRANSPORTATORULUI

**Cu prilejul Zilei Transportatorului, patronată de Sfântul Mucenic Hristofor și sărbătorită pe 9 Mai, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) le adresează tuturor transportatorilor, familiilor acestora, partenerilor dedicați activității de transport rutier, cele mai calde urări de sănătate, fericire, prosperitate și succes în afaceri.**

"Industria transportului rutier reprezintă piatra de temelie a prosperității sociale și economice, conectând comunitățile și

întreprinderile de pretutindeni prin servicii de mobilitate și logistică sigure, eficiente și ecologice.

În vremuri de criză, dezastre naturale, război, pandemii și alte situații de urgență - serviciile de transport rutier sunt în prima linie, având un rol esențial pentru asigurarea alimentelor, apei, medicamentelor, echipamentelor și oamenilor pentru intervențiile necesare.

Transporturile rutiere s-au dovedit vitale în pandemia de COVID-19, realizând aprovizionarea magazinelor și transportul materiilor prime necesare diferitelor industrii. De asemenea, de la izbucnirea războiului în Ucraina, transportul rutier a avut un rol important atât la evacuarea oamenilor din zonele de conflict, cât și pentru trimiterea de ajutoare umanitare.

Sfântul Mucenic Hristofor se sărbătorește în fiecare an pe data de 9 mai și, în calitate de

patron al călătorilor, îi protejează pe transportatorii rutieri, cărora le dorim drumuri bune și sigure pentru șoferii profesioniști de camioane și autocare, pasagerii acestora și mărfurile transportate.

Reamintim că la solicitarea Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, Sfântul Sinod al Bisericii Ortodoxe Române, reunit la 18 august 2014, sub președinția Preafericitului Părinte Patriarh Daniel, a decis ca Sfântul Mucenic Hristofor să fie Patronul Spiritual al transportatorilor rutieri din România. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR urează tuturor transportatorilor români drumuri bune și sigure, prosperitate și succes în afaceri, cu ocazia Sfântului Mucenic Hristofor!", se spune în comunicatul UNTRR din 09 mai 2023.







## PÂNĂ ÎN 2030, ÎN UE VOR CIRCULA 400.000 DE CAMIOANE ELECTRICE. LIPSEȘTE INFRASTRUCTURA

**Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) și Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA) solicită Comisiei Europene, Consiliului European și Parlamentului European să se angajeze de urgență în vederea atingerii unor obiective ambițioase în ceea ce privește încărcarea electrică și realimentarea cu hidrogen pentru vehiculele grele.**

### **O rețea densă de stații de încărcare**

Pe măsură ce etapele finale ale negocierilor trilaterale privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR) se apropie, ce le două asociații îndeamnă factorii de decizie politică din UE să se asigure că se vor stabili obiectivele necesare pentru ca infrastructura de încărcare și realimentare să fie creată la timp pentru a permite tranziția la transportul cu mai puține emisii și apoi la neutralitate climatică.

O rețea densă de stații de încărcare și realimentare adecvate pentru vehiculele grele este o condiție prealabilă indispensabilă pentru ca sectorul să atingă obiectivele ambițioase propuse de noile standarde privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele și obiectivele stabilite în documentul "Fit for 55".

Din nefericire, pozițiile adoptate de instituțiile europene sunt cu mult sub așteptările necesare pentru ca AFIR să asigure măcar un nivel minim de încărcare și realimentare cu carburanți care este necesar pentru a îndeplini obiectivele stabilite. Doar nivelul de ambiție exprimat de Parlamentul European este apropiat de nivelul potrivit și care ar putea îndeplini obiectivele stabilite de și pentru producătorii de vehicule și de firmele din lanțul transportului și logisticii.

Conform calculelor recente ale ACEA, un obiectiv de reducere a emisiilor de CO2 de 45 % până în 2030, recent propus de Comisia Europeană, înseamnă că peste 400.000 de camioane cu emisii zero vor trebui să circule pe drumurile din UE și cel puțin 100.000 de camioane noi cu emisii zero trebuie să fie înregistrate anual.

Proxima

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

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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**



### **Peste 400.000 de camioane cu emisii zero vor trebui să circule**

Acest lucru ar necesita peste 50.000 de stații de încărcare accesibile publicului, potrivite pentru camioane, care să fie în funcțiune în UE în următorii șapte ani, dintre care aproximativ 35.000 ar trebui să fie încărcătoare de înaltă performanță (sistem de încărcare de megawați). În plus, ar fi nevoie de aproximativ 700 de stații de realimentare cu hidrogen. Având în vedere că autobuzele și autocarele vor trebui, de asemenea, să treacă rapid la tehnologiile de propulsie cu emisii zero, va fi necesară o tranziție rapidă spre tehnologiile de încărcare și de realimentare specifice sectorului.

O gamă din ce în ce mai largă de autocamioane electrice pe baterii este produsă în serie. În curând, acestea vor fi urmate de producția de vehicule alimentate cu hidrogen. În timp ce cererea este în creștere, aceasta rămâne puternic limitată de lipsa infrastructurii de încărcare și realimentare.

### **Ce se poate face**

În calitate de reprezentanți ai operatorilor de transport rutier comercial din UE și ai producătorilor de vehicule, cele două asociații solicită, prin urmare, negociatorilor celor trei instituții ale UE să:

- sprijine producătorii de vehicule prin angajamentul statelor membre la obiective la fel de ambițioase în materie de infrastructură;

- permită implementarea rapidă a infrastructurii de încărcare electrică pentru vehiculele grele în rețeaua centrală și în rețeaua TEN-T, inclusiv în nodurile urbane, până în 2025, și o accelerare completă până în 2030, cel târziu;
- creeze condițiile adecvate pentru a permite implementarea rapidă a alimentării cu hidrogen pe rețeaua centrală și pe rețeaua TEN-T, inclusiv în zonele urbane;
- asigure o prezență solidă a stațiilor de încărcare electrice în fiecare parcare sigură și securizată pentru vehiculele comerciale până în 2027 și o accelerare completă până în 2030;
- să ia în considerare în mod serios nevoile specifice ale vehiculelor grele, stabilind o putere mare a stațiilor pentru infrastructura de încărcare electrică, pentru a permite continuitatea activității, precum și respectarea deplină a legislației sociale stricte a UE aplicabile transportului rutier.

IRU și ACEA solicită ca negocierile trilaterale privind AFIR să se încheie cât mai repede posibil, în conformitate cu argumentele menționate mai sus, pentru a oferi condițiile juridice și de investiții necesare.







## SCHMITZ CARGOBULL A LANSAT OFICIAL SEMIREMORCA ELECTRICĂ S.KOE ÎN ROMÂNIA

Schmitz Cargobull, liderul producătorilor de remorci din Europa, a lansat oficial, pe 20 aprilie 2023, la București, semiremorca electrică S.KOe.

**Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin:** De ce credeți că ar trebui ca transportatorii români să cumpere această semiremorcă electrică?

**Roland Schacht, Managing Director Schmitz Cargobull România:** Noi prezentăm azi prima semiremorcă electrică pentru utilizarea de către clienți. Arătăm astfel că putem furniza

transport cu emisii zero și spre aceasta se îndreaptă lumea, mai ales pentru încărcare-descărcare. Dorim ca zonele cu emisii zero să fie accesibile pentru remorci și camioane electrice și aceasta e

LoiMacron

Servicii de reprezentare  
în Franța pentru  
transportatorii rutieri.

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





cea mai bună soluție în prezent. Și, după cum știm, presiunea din partea mediului, a UE și a clienților finali este din ce în ce mai mare pentru reducerea amprente de CO2. Prin urmare, oferim aici o soluție completă Schmitz Cargobull, o ofertă unică pentru a le da clienților posibilitatea de a satisface cererea de emisii zero.

**Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin:** De ce ați decis să achiziționați această semiremorcă electrică de la Schmitz Cargobull?

**Alexandru Păun, Director General, Blue River:** Achiziția semiremorcii vine în completarea achiziției capului tractor full electric care oferă clientului o soluție de transport 100% fără emisii de CO2. Această semiremorcă este cu un agregat full electric, nu are motor cu ardere internă. Este o soluție completă oferită de Schmitz Cargobull: motor sau agregatul frigorific, axa electrificată, împreună cu bateria este o soluție completă oferită de Schmitz Cargobull ca produs propriu. Este foarte important să ai un produs oferit de un singur producător, să îmbine toate aceste subansamble. Suntem foarte mulțumiți de colaborarea cu Schmitz pe partea de agregate cu motoare termice și a venit această semiremorcă oferită 100% electrică.

**Alina Anton-Pop, Director**

**Marketing & PR Revista TIR Magazin:** Cum vedeți evoluția vânzărilor acestei semiremorci în România și în regiune?

**George Badea, Regional Product Manager Schmitz Cargobull:** Semiremorca electrică S.KOe este prima din România și din Europa Centrală. Sperăm că, în perioada următoare, să mai producem două-trei unități care să fie folosite de clienții noștri naționali și internaționali. În special pentru transportatorii pe distanțe scurte,

pentru marile lanțuri de magazine.

**Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin:** Ce noutăți ne aduce semiremorca electrică pe care ați prezentat-o în România?

**Mario Otto, e-Mobility and Power Electronics Schmitz Cargobull:** Aceasta este noua semiremorcă frigorifică complet electrică de la Schmitz Cargobull, proiectată și realizată de Schmitz Cargobull, astfel încât toate







componentele sunt făcute de o singură companie. Suntem foarte mândri să spunem că Schmitz Cargobull este primul producător de remorci din lume care poate furniza un astfel de produs nou și complex cu un singur tip de regulă, astfel încât avem un singur certificat de conformitate pentru întregul produs. Iar acest lucru este rezultatul muncii grele a unei echipe mari. Schmitz Cargobull a făcut o investiție

importantă în mobilitate și acum avem o echipă puternică și mare, capabilă să proiecteze și să realizeze componente și să aducă un astfel de produs în producția de serie.



## Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator  
și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](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)





### **100% complet electric - zero emisii - acum și în România**

Prima semiremorcă complet electrică Schmitz Cargobull S.KOe COOL a fost livrată recent în România. Împreună cu alți reprezentanți ai Schmitz Cargobull AG, Roland W. Schacht, Regional Director Central Europe și George Badea, Regional Product Marketing Manager la Schmitz Cargobull România, au predat semiremorca complet electrică lui Alexandru Păun, Director general la compania de transport Blue River. În cadrul evenimentului

desfășurat la sediul Schmitz Cargobull din Ciorogârla, au fost prezentate în detaliu avantajele semiremorcii complet electrice și a fost demonstrată în practică funcționalitatea acesteia. "Blue River și Schmitz Cargobull sunt parteneri de afaceri de mulți ani și suntem încântați să putem oferi Blue River un vehicul eficient și sustenabil pentru transportul cu temperatură controlată sub forma semiremorcii frigorifice complet electrice S.KOe", a declarat Roland W. Schacht. "Pentru Blue River, anul trecut a fost un an de re poziționare și de decizii

îndrăznețe. Dorim să continuăm să impulsionăm electrificarea transportului de marfă în România și să acționăm astfel ca un punct de referință pentru întreaga industrie a transporturilor. Cutia frigorifică complet electrică face parte din această strategie de sustenabilitate pe termen lung și ne bucurăm că Blue River este primul transportator român care adaugă acest vehicul în flota sa", explică Alexandru Păun. Schmitz Cargobull investește de mulți ani în cercetare și dezvoltare pentru soluții de transport durabile și eficiente din punct de vedere energetic, ceea ce îl face unul dintre pionierii în materie de inovare în industria remorcilor.

"Noua noastră semiremorcă complet electrică S.KOe COOL este o demonstrație clară a angajamentului nostru față de sustenabilitate și tehnologie de ultimă oră", spune George Badea.

Semiremorca complet electrică S.KOe COOL este echipată cu o unitate de răcire complet electrică, cu sisteme electronice de putere integrate, o baterie de înaltă tensiune și un generator pe axă, ceea ce o face să nu producă emisii. Vehiculul electrificat este, de asemenea, extrem de silențios și, astfel, permite livrarea în







zonele urbane atât la primele ore ale dimineții, cât și seara târziu. Unitatea de răcire S.CU ep85 cu alimentare electrică este proiectată pentru răcirea și încălzirea fără emisii a încărcăturii și oferă o capacitate de răcire de până la 15.800 de wați și o capacitate de încălzire de 10.500 de wați. Bateriile de pe trolul de susținere înlocuiesc rezervorul de motorină și oferă, de asemenea, opțiunea de a instala o cutie de paleti suplimentară cu un spațiu pentru 36 de paleti. Puntea electrificată a remorcii Schmitz Cargobull recuperează, printre altele, energia în timpul frânării și, astfel, prelungește durata de funcționare a mașinii de refrigerare sau reduce timpii de reîncărcare a bateriei. Schmitz Cargobull este lider de piață în producția de semiremorci și oferă soluții de transport fiabile și inovatoare pentru clienți din întreaga lume. Cu o experiență de peste 130 de ani în fabricarea semiremorcilor și o echipă dedicată de profesioniști,

Schmitz Cargobull este renumită pentru calitatea, performanța și inovația produselor sale.

#### **Zone de emisii zero**

Această semiremorcă electrică este alegerea ideală pentru transporturile de distribuție urbană, unde există "Zone de emisii zero", care vor fi active începând cu 2025. Schmitz Cargobull vine în întâmpinarea acestei probleme cu S.KOe, o soluție inovatoare de refrigerare electrică care permite transportul în zonele cu emisii zero, fără probleme. S.KOe COOL SMART este dotată cu o axă electrică și o unitate electrică de refrigerare cu sisteme electronice și baterii integrate. Unitatea de refrigerare electrică S.CUe este proiectată pentru răcirea și încălzirea fără emisii a încărcăturii. În locul rezervorului de motorină, sunt instalate baterii.

#### **Recuperarea energiei**

În plus, semiremorca este echipată

cu o axă electrificată Schmitz Cargobull, care recuperează energia în timpul proceselor de frânare și reduce timpul de încărcare a bateriei prin rețeaua electrică. Sistemul telematic TrailerConnect de la Schmitz Cargobull este integrat în vehicul, permițând monitorizarea stării de încărcare a bateriei, a distanței rămase și a timpului rămas pentru încărcare prin portalul telematic.

#### **Alternativă ecologică**

Semiremorca electrică Schmitz Cargobull S.KOe este o soluție inovatoare în transportul de distribuție urbană, datorită faptului că nu poluează și nu face zgomot, oferind o alternativă ecologică și sustenabilă la vehiculele clasice. Aceasta este cea mai bună alegere în acest moment pentru companiile din România care vor să își extindă afacerile în orașe cu zone de emisii zero și care doresc să contribuie la protejarea mediului înconjurător.

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

**detasaretransport.ro**





## GRUPUL IVECO PREIA PROPRIETATEA JOINT-VENTURE-ULUI CU NIKOLA CORPORATION ÎN EUROPA

**Grupul IVECO (MI: IVG) va prelua pe deplin proprietatea companiei-mixte din Ulm, Germania, unde împreună cu Nikola Corporation a deschis, în 2021, o fabrică dedicată producției camioanelor cu emisii zero.**

Aceasta presupune o investiție de 35 milioane de dolari din partea Grupului IVECO, precum și achiziția a 20 de milioane de acțiuni Nikola. Grupul IVECO estimează ca impactul tranzacției asupra lichidităților companiei să fie absorbit de generarea de fluxuri de numerar și, prin urmare, obiectivele financiare ale grupului rămân neschimbate pentru 2023.

Parteneriatul dintre Grupul IVECO și Nikola Corporation datează încă din 2019, timp în care cele două companii au produs vehicule electrice cu baterii (BEV) și vehicule electrice cu pile de combustie (FCEV) pentru transport regional sau pentru distanțe lungi. Prin noua fază a parteneriatului, Grupul IVECO se va concentra pe dezvoltarea și comercializarea în continuare a propriilor camioane electrice cu baterii și cu pile de combustie în Europa, incluzând modulul propriu de finanțare GATE. De asemenea, Grupul IVECO va fi autorizat să acceseze în mod liber și să continue dezvoltarea software-ului de control al vehiculelor pentru BEV și FCEV produse în comun.

De cealaltă parte, Nikola își va concentra operațiunile în America de Nord, cu o abordare integrată a clienților săi, oferind infrastructură BEV, FCEV și sub marca HYL A. În plus, Nikola va primi licența de tehnologie IVECO S-WAY pentru America de Nord, beneficiind de furnizarea de componente aferente din partea Grupului IVECO. De asemenea, drepturile de proprietate intelectuală pentru tehnologia Generation 1 eAxles (noulă generație de axe electrificate) dezvoltată împreună cu FPT Industrial vor fi împărțite cu IVECO Group. Fiecare companie este acum nerăbdătoare să își pună accentul pe dezvoltarea transporturilor electrificate de mare tonaj.

### Despre Iveco

IVECO este o marcă a Iveco Group NV (MI: IVG), care 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 largă de produse a mărcii include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de

greutate vehicul de 3,5 – 7,2 tone, Euro-cargo de la 6,5 – 19 tone și, în segmentul greu de peste 16 tone, gama IVECO WAY: cu IVECO S-WAY on-road, IVECO T-WAY off-road și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. În cadrul Grupului Iveco, aproape 21.000 de persoane lucrează pentru marca IVECO la nivel global, susținute de 4.200 de puncte de vânzare și service în peste 160 de țări, garantând asistență tehnică oriunde este la lucru un vehicul IVECO.

### Despre Nikola

Nikola Corporation este lider global în soluții de transport și furnizare de energie și infrastructură. În calitate de designer și producător de vehicule electrice cu baterii și hidrogen cu emisii zero, sisteme de propulsie pentru vehicule electrice, componente ale vehiculelor, sisteme de stocare a energiei și infrastructură a stațiilor de hidrogen, Nikola este determinată să revoluționeze impactul economic și de mediu al comerțului. Fondată în 2015, Nikola Corporation are sediul în Phoenix, Arizona.





## UNTRR SOLICITĂ RENEGOCIEREA PNRR PENTRU TRANSPORTATORII RUTIERI ROMÂNI

**UNTRR solicită renegocierea PNRR în linie cu obiectivele UE de decarbonizare a transporturilor rutiere și introducerea unei scheme de subvenționare a achiziției de camioane verzi, precum și dezvoltarea infrastructurii necesare de alimentare cu combustibili alternativi.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită renegocierea PNRR și instituirea unei scheme de subvenționare a achiziției de camioane verzi cu combustibili alternativi (emisii reduse și zero) și a dezvoltării infrastructurii stațiilor de alimentare aferente. Având în vedere obiectivele ambițioase ale Pactului Verde European ("European Green Deal") și ale Pachetului „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55) care vizează decarbonizarea transporturilor rutiere, este necesară o transformare semnificativă a sectorului transporturilor rutiere către vehicule cu emisii reduse și zero, alături de măsuri de sprijin pentru păstrarea competitivității transportatorilor rutieri români în Europa. Cu toate acestea, actualul Plan de Redresare și Reziliență al României - PNRR nu prevede niciun element

de finanțare pentru realizarea obiectivelor de decarbonizare a flotelor transportatorilor rutieri români, în timp ce, la nivel european, mai multe State Membre UE acordă deja sprijin substanțial tranziției către un transport curat.

Reamintim că, în prezent, sectorul transporturilor rutiere din România ocupă locul 3 la cross-trade și cabotaj în UE și locul 7 per total transport marfă în UE 27, fiind totodată cel mai mare exportator de servicii al României cu 7,66 miliarde euro în 2022.

### **INDUSTRIA TRANSPORTURILOR RUTIERE DIN ROMÂNIA ARE NEVOIE DE SPRIJIN PENTRU A SE DECARBONIZA**

Transportatorii rutieri au nevoie

de sprijin pentru achiziționarea camioanelor verzi, având în vedere prețurile ridicate ale acestora, care pot fi de peste 3 ori mai mari decât prețul camioanelor pe combustibili fosili. De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că încărcarea bateriei unui camion electric este diferită de încărcarea în cazul vehiculelor electrice ușoare și este mult mai costisitoare, vehiculele comerciale grele necesitând stații de reîncărcare dedicate cu o putere de ieșire de minimum 350 kW, conform prevederilor Regulamentului UE pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi, în curs de adoptare la nivel european. Eficiența tranziției către un transport verde este mai mare dacă se acționează corelat, atât pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare/alimentare cât și pentru achiziția de vehicule

Publicarea





electrice/ CNG/ LNG/ Bio LNG și Bio CNG. În acest fel, firmele românești vor fi impulsionate să facă tranziția către un transport curat pentru că vor avea predictibilitate și stabilitate în operare. În perspectivă, camioanele diesel vor întâmpina tot mai multe restricții și creșteri de costuri:

- creșterea taxelor de drum (ex: Rovinieta) - din 2026 și România va aplica Directiva (UE) 2022/362- introducerea unui nou sistem de taxare pe trecere și diferențiată pentru a încuraja utilizarea vehiculelor grele cu emisii mai reduse de CO<sub>2</sub>, astfel camioanele vor fi taxate atât pe km cât și în funcție de clasa EURO (principiul poluatorul plătește);
- creșterea impozitelor;
- creșterea accizei la motorină;
- interdicția de a intra în orașe sau diverse zone (ex Paris). Conform unui acord UE semnat în 2011, toate orașele europene s-au angajat să aibă o logistică urbană fără CO<sub>2</sub> până în 2030;
- taxare suplimentară în caz de tranzit diverse zone;
- restricționarea traficului camioanelor clasice în anumite zone din cauza poluării, chiar și pe secțiuni de autostradă.

La nivel european, mai multe State Membre UE acordă deja sprijin substanțial tranziției către un transport curat, printre care Suedia, Germania, Franța, Belgia, Olanda, Austria, Danemarca, Italia, Spania, Portugalia, Croația și Lituania.

În prezent, în România sunt înmatriculate doar 5 camioane electrice, în timp ce alte țări au deja sute de camioane electrice pe drumurile publice –numai în Germania fiind înregistrate 829 camioane electrice noi în 2022, conform datelor ACEA.

## **UNTRR SOLICITĂ RENEGOCIEREA PNRR ȘI MĂSURI DE SPRIJIN**

## **PENTRU ACHIZIȚIA ȘI OPERAREA CAMIOANELOR VERZI, PRECUM ȘI PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII STAȚIILOR DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI**

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită măsuri concrete din partea Guvernului României pentru subvenționarea achiziției și operării camioanelor verzi cu combustibili alternativi (emisii reduse și zero), precum și a dezvoltării infrastructurii aferente, prezentate în documentul de poziție UNTRR publicat. Documentul de poziție UNTRR este susținut de Confederația Patronală Concordia și a fost realizat cu consultarea producătorilor noilor vehicule comerciale verzi, operatorilor de transport rutier și furnizorilor de combustibili alternativi.

Principalele măsuri propuse de UNTRR pentru decarbonizarea transporturilor rutiere:

- Sprijin achiziție camioane verzi;
- Ø Subvenționarea achiziției de vehicule grele verzi:
- Camioane electrice(> 16 tone);
- Camioane alimentate cu CNG/LNG/ Bio LNG și Bio CNG (> 16 tone);
- Remorci și semiremorci frigo cu agregat full electric și acumulatori proprii;
- Ø Sprijin la operarea camioanelor electrice/CNG/LNG/ Bio LNG și Bio CNG care trebuie exceptate de la plata taxelor, impozitelor și accizelor;
- Scutire taxe de drum;
- Scutire taxe intrare în orașe;
- Impozit zero pentru camioane electrice și CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG;
- Sprijin dezvoltare stații de încărcare și alimentare alternativi (emisii reduse și zero);
- Ø Subvenționarea achiziției de stații de alimentare cu combustibili alternativi:
- Stații electrice de încărcare de mare

putere >350 KW pentru camioane;

- Stații de alimentare cu CNG și LNG, Bio LNG și Bio CNG.

Ø Sprijin la operare: Simplificarea procedurilor pentru racord stații de înaltă putere.

UNTRR salută deschiderea Ministrului Mediului, Apelor și Pădurilor la dialog, care a avut o discuție cu grupul de lucru UNTRR privind nevoile actuale ale industriei și măsurile propuse de UNTRR pentru modernizarea parcului firmelor de transport rutier cu vehicule verzi pe combustibili alternativi cu emisii reduse și zero.

Având în vedere bugetele de sute de milioane de lei, alocate în luna martie 2023, pentru sprijinirea achiziției de autoturisme noi și electrice prin programele Rabla Clasic și Rabla Plus, UNTRR solicită sprijin similar și pentru achiziționarea de camioane electrice și cu emisii reduse (CNG/LNG/ Bio LNG și Bio CNG), prin alocarea în perioada următoare a unui buget de minimum 40 milioane de lei printr-un program destinat flotelor de vehicule grele verzi ale firmelor de transport rutier.

Totodată, UNTRR solicită renegocierea PNRR și acțiuni urgente din partea Guvernului și Parlamentului României, precum și a Eurodeputaților români pentru includerea unei linii de finanțare destinate decarbonizării sectorului de transport rutier, corespunzător obiectivelor Comisiei Europene stabilite prin Pachetul „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55), inclusiv prin Regulamentul privind Infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR) care prevede stații alimentare LNG, electrice și pe hidrogen pentru camioane. Reamintim că UNTRR a solicitat încă din 2021 alocarea a 5 mld. Euro prin PNRR pentru digitalizarea și decarbonizarea transporturilor rutiere din România, însă solicitările industriei transporturilor rutiere din România nu se regăsesc în actualul PNRR.", se spune în comunicatul UNTRR din 16 mai 2023.





## COMISIA EUROPEANĂ VREA TAXE DE DRUM ÎN FUNCȚIE ȘI DE CLASA DE POLUARE A RĂMORCILOR

**Comisia a anunțat că a permis diferențierea taxelor rutiere în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub>, atât pentru vehiculele grele, cât și pentru vehiculele ușoare, pentru a stimula operatorii să utilizeze vehicule mai eficiente.**

Comisia Europeană vrea să facă un pas înainte și să impună taxarea remorcilor în funcție de clasa de poluare. Toate acestea sunt stipulate în DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a vehiculelor grele cu remorci.

### Principalele prevederi

La momentul adoptării sale, nu era încă disponibil un cadru juridic pentru certificarea efectului remorcilor asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> ale ansamblelor de vehicule grele de marfă. Prin urmare, remorcile nu au putut fi incluse în diferențierea taxelor rutiere în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub>.

Astfel, în considerentul 31 din Directiva (UE) 2022/362, Comisia

a fost invitată să includă efectul remorcilor și al semiremorcilor asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> ale ansamblelor de vehicule grele de marfă atunci când stabilește reducerea taxelor rutiere, odată ce vor fi disponibile valori certificate legal privind efectul remorcilor și al semiremorcilor asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de ansamblele de vehicule grele de marfă. Condiția prevăzută în considerent

**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALIST

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



a fost îndeplinită prin adoptarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei. Remorcile au un potențial semnificativ de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> ale ansamblelor de vehicule grele de marfă, iar o măsură orientată spre cerere, de reducere a costurilor de exploatare ale remorcilor mai eficiente din punct de vedere energetic, poate stimula utilizarea mai rapidă a acestora. Prin urmare, obiectivul prezentei propuneri este de a stabili normele de includere a efectului remorcilor asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> ale ansamblelor de vehicule grele de marfă în sistemele de taxare rutieră care diferențiază taxele rutiere în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor. Prezenta propunere se aplică părții de cerere din acest sector prin stimularea achiziționării de remorci mai eficiente de către operatorii de transport.

### **Există trei clase de remorci**

Proiectul de propunere care a fost discutat cu părțile interesate a constat în calcularea emisiilor totale de CO<sub>2</sub> ale ansamblelor de vehicule ca produsul dintre emisiile de CO<sub>2</sub> ale autovehiculului în grame pe tonă-kilometru și rata de eficiență a remorcii legate de acesta. Cu toate acestea, atât statele membre, cât și furnizorii de servicii de taxare rutieră au identificat probleme legate de acest proces. Ministerele transporturilor din statele membre au evidențiat posibile neconcordanțe în ceea

ce privește punerea în aplicare de către acestea a Directivei (UE) 2022/362. Mai exact, pentru a pune în aplicare diferențierea în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> în aceste state membre, echipamentele de bord 6 stochează clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a autovehiculului și nu este necesar să stocheze emisiile de CO<sub>2</sub> în grame pe tonă-kilometru. Furnizorii de servicii de taxare rutieră au recunoscut că un astfel de calcul ar necesita stocarea ratei de eficiență pe echipamentele de bord pentru fiecare remorcă de obicei legată de autovehicul.

### **Interfața echipamentelor de bord să rămână simplă**

Conducătorul acestui vehicul ar trebui să selecteze remorca utilizată în timpul unei anumite deplasări dintr-o listă a acestor remorci. O astfel de listă ar putea fi foarte lungă pentru întreprinderile cu un parc mare de remorci. În acest context, furnizorii de servicii de taxare rutieră au subliniat că este important ca interfața echipamentelor de bord să rămână simplă pentru a reduce riscul de interpretare greșită sau de eroare din partea conducătorilor auto. În același timp, furnizorii de servicii de taxare rutieră au comunicat că există deja echipamente de bord cu funcționalități similare, cum ar fi posibilitatea ca un conducător auto să selecteze numărul de axe și greutatea ansamblului de vehicule. Operatorii de transport au prezentat o observație similară cu privire la importanța simplității și la riscul unei sarcini suplimentare.

Ca răspuns la punctele de mai sus, prezenta propunere definește, într-o nouă anexă la directivă, trei clase de remorci pe baza pragurilor ratei de eficiență. Pentru fiecare clasă de remorci, se definește modul în care este afectată variația clasei de emisii de CO<sub>2</sub> a autovehiculului, rezultând clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a ansamblului de vehicule. Această modificare face ca prezenta propunere să fie mai coerentă cu punerea în aplicare în curs a diferențierii taxelor rutiere în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub> introduse în Directiva (UE) 2022/362.

Mai exact, nu este necesar un calcul, astfel cum era inclus în proiectul de propunere care a fost discutat cu părțile interesate, și, în consecință, nu este necesar ca emisiile de CO<sub>2</sub> ale autovehiculului în grame pe tonă-kilometru să fie stocate în echipamentele de bord. În mod similar, nu este necesar ca echipamentul de bord al unui autovehicul să stocheze rata de eficiență a fiecărei remorcii care este utilizată în mod normal cu un autovehicul.

În consecință, conducătorul unui ansamblu de vehicule nu ar fi obligat să selecteze o valoare dintr-o listă de remorci; în schimb, ar fi obligat să selecteze clasa remorcii, ceea ce ar duce la simplificarea interfeței echipamentului de bord și a noii funcționalități.

Pentru a reduce riscul de interpretare greșită sau de eroare din partea conducătorilor auto, furnizorii de servicii de taxare rutieră au sugerat, de asemenea, ca parametrii





remorcilor să fie comunicați electronic echipamentului de bord al autovehiculului prin utilizarea echipamentelor de cântărire la bord ale remorcilor. Prezenta propunere nu detaliază această sugestie din două motive.

### **Probleme la dispozitivele aerodinamice**

Ministerele transporturilor din statele membre și-au exprimat îngrijorarea cu privire la asigurarea respectării normelor. În acest sens, propunerea modifică articolul 7j pentru a impune unui conducător auto sau, după caz, operatorului de transport sau furnizorului serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) să furnizeze agenților de control dovezi privind caracteristicile remorcii. O posibilă complicație

legată de dispozitivele aerodinamice este faptul că aceste dispozitive pot fi îndepărtate relativ ușor de pe remorcă.

Pentru a se asigura că eficiența remorcilor este aceeași cu cea a vehiculului omologat de tip și că nu este diferită din cauza unor modificări aduse dispozitivelor aerodinamice, remorcilor li se va aplica, pe partea din față, o etichetă care include o listă a dispozitivelor aerodinamice instalate pe remorca respectivă.

### **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de evaluarea impactului efectuată pentru revizuirea Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European, care a primit un aviz pozitiv, în urma unei noi transmiteri,

din partea Comitetului de control normativ, la 6 decembrie 2022. Evaluarea impactului a concluzionat că eficiența energetică a remorcilor are un potențial semnificativ de îmbunătățire și că astfel de măsuri ar contribui în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la reducerea emisiilor de CO2 generate de vehiculele grele. Din punct de vedere economic, economiile nete pe durata de viață a vehiculului din perspectivă societală variază, de la aproape 11.500 EUR în cazul remorcilor cu proțap frigorifice, la peste 42.500 EUR pentru o semiremorcă medie cu caroserie furgon. Prin urmare, această revizuire va prevedea un obiectiv obligatoriu de îmbunătățire a eficienței energetice pentru parcul de remorci noi, care,

**MAN INDIVIDUAL  
LION S**  
Simply my truck.





adresându-se producătorilor, este o măsură orientată spre ofertă. La fel ca în cazul autovehiculelor, o astfel de măsură orientată spre ofertă ar fi puternic susținută de o măsură complementară orientată spre cerere.

Reducerea taxelor rutiere și, prin urmare, a costurilor de exploatare ale ansamblelor de vehicule care utilizează remorci mai eficiente din punct de vedere energetic are un efect asupra cererii de astfel de vehicule, prin faptul că sprijină achiziționarea de remorci mai eficiente din punct de vedere energetic și, prin urmare, mai scumpe. Acest efect a fost luat în considerare și în analiza cost-beneficiu a revizuirii legislației privind standardele de CO2 pentru vehiculele grele.

### **Adecvarea reglementărilor și simplificare**

Diferențierea taxelor rutiere introdusă în prezenta propunere se aplică numai remorcilor mai eficiente. Aceasta înseamnă că operatorii rutieri, furnizorii de servicii de taxare rutieră și entitățile care percep taxele rutiere nu trebuie să înregistreze informațiile relevante ale altor remorci. Definierea claselor de remorci are scopul de a simplifica punerea în aplicare pentru întreprinderile cu un număr semnificativ de remorci. Se preconizează că inițiativa va avea un impact pozitiv minor asupra competitivității datorită percepției diferențiate de taxe, ducând la o creștere ușoară a gradului de adoptare a remorcilor mai eficiente

și stimulând inovarea.

Această inițiativă clarifică dispozițiile care stabilesc obligația de a varia taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare în funcție de emisiile de CO2 ale autovehiculelor.

### **MOTIVAREA ADOPTĂRII ACESTEI DIRECTIVE**

În prezent, taxele rutiere ale ansamblelor de vehicule care cuprind un autovehicul și o remorcă variază în funcție de emisiile de CO2 ale autovehiculului, indiferent de caracteristicile remorcii legate de acesta, în special în funcție de efectul său asupra emisiilor de CO2 ale ansamblului de vehicule.

### **Eficiență, scăzută cu 15%**

Deși o remorcă nu consumă singură energie, ea are nevoie de energie de la autovehiculul tractor pentru a fi deplasată. Optimizarea eficienței energetice a remorcilor duce la reducerea emisiilor de CO2 ale vehiculelor convenționale și la creșterea autonomiei vehiculelor. O astfel de optimizare a remorcilor rezultă din îmbunătățirea performanțelor aerodinamice, a rezistenței la rulare și a greutății remorcilor.

Potențialul de eficiență energetică este de aproximativ 7,5% pentru remorcile cu proțap și de 15% pentru semiremorci, în comparație cu o remorcă de referință din anul 2020. Prin urmare, remorcile ar putea juca un rol important în decarbonizarea sectorului transportului rutier de mărfuri. Cu toate acestea, introducerea pe piață a remorcilor mai eficiente este

îngreunată de prețurile mai ridicate ale acestora și de faptul că, până în prezent, cumpărătorii de remorci nu au avut posibilitatea de a compara diferite remorci în ceea ce privește eficiența lor energetică.

Acest lucru duce la o disponibilitate limitată pe piață a remorcilor eficiente din punct de vedere energetic. Dispozitivele aerodinamice sunt deja disponibile pe piață și vor deveni mai disponibile în viitor, dar nu sunt utilizate în mod obișnuit în parcul actual de vehicule al Uniunii. Întrucât autovehiculele pot fi legate la diferite remorci, includerea remorcilor în sistemele de taxare rutieră bazate pe diferențierea în funcție de emisiile de CO2 ar trebui să se bazeze pe remorca utilizată efectiv.

### **E stabilită o remorcă de referință**

Performanțele remorcilor pot varia în funcție de parametrii lor tehnici. Pentru a evalua performanța remorcilor în ceea ce privește eficiența energetică, performanța în ceea ce privește potențialul de reducere a emisiilor de CO2 al unei anumite remorci este comparată cu performanța unei remorci de referință, care este similară în ceea ce privește configurația axelor, sarcina maximă admisă pe osii și configurația șasiului.

### **Cum se calculează eficiența**

Calculul ratei de eficiență poate fi în funcție de kilometri, tone-kilometri sau m3-kilometri. Pentru toate remorcile, cu excepția celor



# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





destinate transportului de mărfuri voluminoase, ar trebui să se utilizeze rata de eficiență în funcție de tone-kilometri.

Remorcile destinate transportului de mărfuri voluminoase sunt cele proiectate în principal pentru transportul de mărfuri voluminoase. Rata de eficiență în funcție de tone-kilometri nu poate fi utilizată pentru remorcile destinate transportului de mărfuri voluminoase, deoarece aceste remorci au o rezistență la rulare și o masă mai mari decât cele ale remorcilor tradiționale. În cazul remorcilor destinate transportului de mărfuri voluminoase, ar trebui să se utilizeze, în schimb, rata de eficiență în funcție de m3-kilometri.

Clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a unui ansamblu de vehicule cu o remorcă mai eficientă ar trebui să fie mai mare decât clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a autovehiculului, permițând astfel accesul la o reducere mai mare a taxelor rutiere. Efectul potențialului de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> al unei remorci asupra clasei de emisii de CO<sub>2</sub> a unui ansamblu de vehicule ar trebui să se bazeze pe comparația dintre rata de eficiență a remorcii respective și pragurile ratei de eficiență menționate în prezenta directivă.

### **Cum se calculează ratele de poluare**

Pragurile ratei de eficiență ar trebui să se bazeze pe eficiența medie a parcului de remorci atunci când se publică nivelul de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru astfel de vehicule și pe potențialul pe care îl au remorcile de a genera îmbunătățiri ale eficienței. Acestea ar trebui să fie apoi ajustate pentru a reflecta progresul tehnic și o pătrundere tot mai mare a noilor tehnologii, cum ar fi remorcile cu axe motoare.

### **Cum se face controlul**

Pentru a se asigura că toți conducătorii auto declară în mod corect performanța remorcii atașate la autovehicul atunci când utilizează reducerea taxelor în funcție de emisiile de CO<sub>2</sub>, este necesar ca agenții de control să primească, la cerere, dovezi privind clasa de emisii a ansamblului de vehicule, inclusiv dovezi care să ateste performanța remorcii. În cazul în care nu se furnizează astfel de dovezi, un stat membru ar avea dreptul să aplice taxe numai în funcție de clasa de emisii a autovehiculului.

### **Trei categorii de remorci**

Pentru clasele 1 și 2 de remorci, astfel cum sunt identificate în tabelul din anexa VIII, Comisia adoptă un act delegat care stabilește pragurile ratei de eficiență cel târziu la un an de la publicarea nivelului de referință al emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru remorci, în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/1242.

Pentru clasa 3 de remorci, astfel cum este identificată în tabelul din anexa VIII, aplicabilă remorcilor echipate cu un dispozitiv care le susține în mod activ propulsia și care nu are un motor cu ardere internă sau are un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 5 g CO<sub>2</sub>/kWh, Comisia adoptă un act delegat care stabilește pragurile ratei de eficiență după ce sunt disponibile valori certificate legal pentru remorcile respective.

În cazul în care un conducător auto sau, după caz, operatorul de transport sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) nu este în măsură să furnizeze dovezi privind clasa de emisii a vehiculului, statele membre pot aplica taxe de trecere sau de utilizare până la cel mai ridicat nivel posibil. În cazul în care





„ANEXA VIII

CRITERII DE CLASIFICARE A REMORCILOR

Prezenta anexă specifică criteriile de variație în funcție de care se diferențiază clasele de emisii de CO2 ale ansamblurilor de vehicule în conformitate cu articolul 7gc.

Tipul de vehicul tractat	Rata de eficiență		Clasa de emisii de CO2 a autovehiculului în conformitate cu articolul 7ga, fără a lua în considerare efectul remorcii	Clasa de emisii de CO2 atribuită ansamblului de vehicule, luând în considerare efectul remorcii	Clasa remorcii
	Mai mică decât	Mai mare sau egală cu			
Semiremorcă	ST1	ST2	1	2	1
			2	3	
Remorcă, alta decât semiremorcă	T1	T2	1	2	
			2	3	
Semiremorcă	ST2	ST3	1 sau 2	3	2
Remorcă, alta decât semiremorcă	T2	T3			
Semiremorcă	ST3	ST4	1 sau 2 sau 3	4	3
Remorcă, alta decât semiremorcă	T3	T4			

un conducător auto sau, după caz, operatorul de transport sau furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) nu este în măsură să furnizeze dovezi privind clasa de emisii a ansamblului de vehicule în scopul articolului 7gc, statele membre pot aplica taxe de trecere sau de utilizare în funcție de clasa de emisii a autovehiculului.



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorcă 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







# V S

## VERSUS

### VIDEO. VERSUS S03E01: AUTORITĂȚILE ȘI CRIZA DE ȘOFERI PROFESIONIȘTI

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

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

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

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

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

**George Niță, director general Holleman:** Dacă nu mai sunt

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

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





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

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

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

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

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

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

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

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem



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





## CAMIOANELE VOR FI TESTATE EURO NCAP

**În mod tradițional, Euro NCAP oferă consumatorilor informații privind siguranța autoturismelor. Zilele trecute, Euro NCAP a anunțat că organizația de siguranță își va extinde și mai mult domeniul de activitate pentru a oferi informații detaliate privind siguranța camioanelor grele prin intermediul unui sistem inovator de rating Truck Safe City și Highway.**

### **O uriașă provocare**

După cum subliniază Euro NCAP în cel mai recent raport „Safer Trucks: on the Road to Vision Zero” (Camioane mai sigure: pe drumul către Viziunea Zero), noua schemă de rating Truck Safe va permite tuturor părților interesate din industria de transport de marfă să identifice și să evalueze nivelul de siguranță al echipamentelor din flotele lor de camioane grele.

Acest lucru nu numai că va asigura o siguranță sporită pentru șoferi, dar va crea și o piață pentru tehnologii sigure, care le va permite producătorilor să inoveze și să își dezvolte oferta într-un cadru clar de siguranță, bazat pe principiile Euro NCAP. Orașele și autoritățile publice vor putea să identifice în mod clar cele mai bune vehicule pentru drumurile lor și să stimuleze adoptarea acestora, iar

companiile vor putea determina cu ușurință specificațiile vehiculelor pe care trebuie să le respecte în cadrul programelor autorităților rutiere.

### **Testele care salvează vieți**

”În Suedia, considerăm că accidentele frontale, în special cele cu camioane grele, reprezintă una dintre cele mai mari provocări în dezvoltarea unui sistem de transport rutier sigur. Pe baza experienței de succes a testelor Euro NCAP pentru autoturisme, care au salvat vieți, ne așteptăm ca noua schemă de rating Euro NCAP pentru camioanele grele să fie un instrument puternic în abordarea acestei probleme majore pe drumurile țării noastre”, a spus Rikard Fredriksson, consilier pentru siguranța vehiculelor la Administrația suedeză a transporturilor (Trafikverket) și membru al Consiliului

Euro NCAP.

Transportul de mărfuri este un fapt esențial pentru toate societățile moderne, furnizând tot ceea ce avem nevoie pentru a supraviețui și o mare parte din ceea ce ne dorim pentru confort și plăcere. Cea mai mare parte a mărfurilor în Europa este transportată pe cale rutieră. Eforturile de creștere a capacității de transport feroviar de marfă, de promovare a transferului modal, de aprovizionare cu bunuri la nivel local sau de organizare mai eficientă a lanțurilor logistice pot reduce cererea de transport rutier de marfă.

### **Cererea de transport crește**

Creșterea populației și creșterea nivelului de trai tind să crească cererea de transport de mărfuri. Efectul net este o predicție (ITF, 2019) potrivit căreia cererea globală 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)





transport de marfă se va tripla între 2015 și 2050. Camioanele grele vor deveni probabil mai importante, nu mai puțin importante. Camioanele grele reprezintă aproape 1,5% din vehiculele de pe drumurile europene și sunt implicate în aproape 15% din totalul accidentelor rutiere din UE. Viziunea Zero nu va fi atinsă fără a aborda provocările pe care le prezintă camioanele pe drumurile noastre.

„Tehnologiile avansate de asistență pentru șofer sunt acum standard pe majoritatea automobilelor europene și contribuie la reducerea cu peste 40% a anumitor accidente. Camioanele grele se confruntă cu aceleași accidente, dar nu sunt dotate cu această tehnologie, ceea ce duce la un număr disproporționat de victime în accidentele

în care sunt implicate vehiculele grele”, a spus Matthew Avery, responsabil principal cu strategia de cercetare, Thatcham Research.

### **Ce este Euro NCAP**

Testele de siguranță Euro NCAP au devenit cruciale atunci când îți cumperi o mașină nouă sau mai veche. Modul în care te protejează în timpul accidentelor îți poate salva viața sau nu. De aceea, trebuie să știi și cum se fac aceste teste. Euro NCAP (The European New Car Assessment Programme) este o organizație privată care are propriile standarde, dar sunt corelate cu normele de siguranță auto prevăzute de Uniunea Europeană.

Testele Euro NCAP au devenit un reper de necontestat atunci când vrei să știi

cât de sigură e mașina pe care ți-o dorești. Producătorii au tendința să-ți „ia ochii” cu un design frumos și un consum redus de carburant, dar să-ți pună viața în pericol chiar și la cele mai mici tamponări în trafic.

### **Cum alege Euro NCAP mașinile pe care le testează**

Compania de teste de siguranță nu are posibilitatea să testeze toate automobilele de pe piață. Pur și simplu, sunt prea multe și nu toate prezintă un interes special, chiar dacă te întâlnești cu aproape toate pe șosele. E un adevăr dur, dar trebuie știut.

În fiecare an, sunt alese cele mai populare și mai interesante mașini de la producători din întreaga lume care le comercializează în Europa. Sunt testate atât mașini care urmează să intre pe piață, cât și cele care sunt deja la vânzare. Deci, producătorii au un motiv în plus să se teamă că le pot scădea vânzările.

Cei de la Euro NCAP consultă piața și cer producătorilor informații despre gradul de siguranță la cele mai vândute modele din gama lor. Companiile au tot interesul să accepte testul atât timp cât nu vor să-și păcălească clienții. La teste se trimit doar mașinile care au echipare standard cu tehnologii de siguranță. Adică n-ai voie să trimiți mașini „măsluite”, care să ia punctajul maxim. Trebuie să fie aceleași mașini care ajung pe mâna consumatorilor. Nu înseamnă că s-a respectat regula întotdeauna.







## CUM SE VEDE PIAȚA REMORCILOR PE TERMEN LUNG

**După o cerere slabă de remorci în 2020, cauzată de covid-19, a existat o creștere de 42% a înmatriculărilor de remorci în regiunea Europei de Est în 2021, ajutată de o creștere uriașă în special în Polonia și Turcia.**

În termeni procentuali, creșterea în 2021 a variat de la 6,0 la sută în Rusia, la 112 la sută în Lituania și, prin urmare, a fost pozitivă în fiecare țară.

### **Polonia a înregistrat o scădere mare a cererii**

În anul 2022 s-a înregistrat o scădere de 4,1 la sută a cererii de remorci în regiune, ca urmare a scăderilor substanțiale ale cererii în țările cele mai afectate de războiul din Ucraina, printre care se numără Rusia și Belarus. Polonia a înregistrat, de asemenea, o scădere mare a cererii, dar aceasta s-a datorat faptului că a avut o cerere record de remorci în 2021, ceea ce a dus vânzările la un nivel nesustenabil.

În 2023 se preconizează o nouă scădere de 13% în regiune, din cauza continuării războiului din Ucraina, a crizei energetice, a inflației, a sancțiunilor și, bineînțeles, a lipsei de încredere a mediului de

afaceri, care va întârzia investițiile în echipamente de transport. Excepția din regiune a fost Turcia, care a înregistrat o creștere de 38% a cererii de remorci în 2022. Motivul a fost că, în condițiile în care inflația este de 70%, companiile care au bani în bancă preferă să îi cheltuiască pe active care își vor păstra o anumită valoare decât să privească cum se depreciază. În plus, Turcia a avut o cerere relativ scăzută de camioane și remorci în perioada 2016-2020, astfel încât s-a acumulat o cantitate mare de cerere de recuperare.

### **Proгноza, îmbunătățită**

Vânzarea de remorci în 2018 a fost a treia cea mai mare din istorie, fiind depășită doar de cea din 2007 și 2008. În prezent, prognoza este că înmatriculările de remorci noi vor depăși nivelul din 2007 în 2027, după ce au depășit nivelul din 2018 în 2021.

Prognoza pentru perioada 2023-2027 a fost îmbunătățită în fiecare an, în special în cadrul Turciei, Cehiei și Bulgariei.

Rusia, cea mai mare piață de remorci din Europa de Est până în 2010, a suferit o scădere cu 50% a cererii între 2011 și 2015, în mare





parte ca urmare a anexării Crimeei, dar a avut o revenire uimitoare în 2017/18 și a fost din nou cea mai mare piață în 2019-2020. Cererea din Turcia a atins un nou minim în 2019, dar redresarea este deja bine stabilită și va rămâne aproximativ la același nivel cu cel al Poloniei până la sfârșitul perioadei de prognoză. În timp ce cererea de transport rutier (măsurată în tone-km) în Europa de Vest nu și-a revenit încă la nivelurile tipice de dinaintea recesiunii din 2009, în Europa de Est, atât cererea de transport rutier intern, cât și cea internațională a continuat să crească în fiecare an. Încetinirile din Bulgaria, Cehia,

Estonia, Polonia și Ungaria au fost suficiente pentru a opri creșterea care fusese continuă din anul 2000. În 2019 a existat o creștere de aproximativ 5,6% a cererii, dar aceasta s-a datorat în principal activității internaționale din Polonia și Lituania. A existat o creștere suplimentară de 3,2% și 8,0% în 2020 și, respectiv, 2021, iar pentru 2020 a fost o creștere de 2,3%. Efectiv, cererea de transport s-a transferat dinspre Europa de Vest spre Europa de Est.

„Intervenția rusă în Ucraina va avea ca rezultat faptul că piața sa de remorci va reveni la nivelurile înregistrate ultima dată după

ocuparea Crimeei în 2014”, a declarat directorul general al CLEAR International, Gary Beecroft.

### **Sancțiunile impuse Rusiei (din nou) au un efect profund**

„În schimb, Polonia, Turcia și Lituania vor reveni la piețele puternice în perioada de prognoză post-covid.”

Multe țări est-europene au aderat la UE în perioada 2004-2007, ceea ce a dus la o cerere de remorci în plină expansiune. În special, cererea de semiremorci a crescut vertiginos pe măsură ce volumul transportului rutier internațional a crescut, atât în Europa de Est, cât și între Est și Vest. Din 2002 până în 2007, rata anuală compusă de creștere a cererii de remorci a fost de 25,7%. Cererea de remorci a depășit bariera de 100.000 de unități în 2007, dar a scăzut la 40.000 în 2009, ca urmare a crizei economice mondiale.

CLEAR International estimează că 77% din mărfurile din Europa sunt transportate pe șosea, iar cea mai mare parte din această proporție este transportată într-o remorcă.





NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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







## COZILE DE CAMIOANE, O REALITATE PE TERMEN NEDETERMINAT

**Camioanele care stau adesea ore întregi la frontieră, dar și mașinile care nu se pot apropia decât încet de controlul pașapoartelor, emit multe gaze de eșapament. Așa va rămâne mult timp de acum încolo, după ce ministrul austriac de Interne a refuzat să ofere o dată pentru intrarea României în Schengen.**

Prin urmare, eliminarea frontierelor în spațiul Schengen a dus, de asemenea, la o reducere a poluării în ultimii ani. La granița Schengen dintre alte state UE și România, însă, aerul continuă să fie poluat, deoarece Austria -în mod complet neașteptat- a pus anul trecut un veto la aderarea țării est-europene.

### **Vizită la Viena pentru schimbarea veto-ului**

Acum există un studiu realizat de o firmă de consultanță, care arată cât de mult mai multe emisii de CO2 continuă să fie eliberate în aer ca urmare a acestui fapt. Fostul ministru român al Energiei Răzvan Nicolescu a declarat: "Sunt foarte îngrijorat de aceste emisii absurde de CO2 cauzate de camioanele și mașinile care trebuie să aștepte la granițele dintre România și unele state membre". De asemenea, Nicolescu atrage

atenția că România nu se află pe ruta migrației, așa cum a susținut cancelarul Karl Nehammer (ÖVP). "În plus, 4.000 de funcționari români trebuie să continue acum să protejeze frontierele interne ale UE între România și Bulgaria sau România și Ungaria, în loc de frontierele externe problematice, cum ar fi cele dintre Serbia și Ungaria", adaugă Nicolescu.

### **Petiție în Parlamentul European**

Studiul mai sus menționat subliniază că aderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen ar duce la reducerea timpului de călătorie, atât pentru transportul rutier de marfă, cât și pentru cel de pasageri, ceea ce ar avea un impact direct asupra consumului de combustibil și, astfel, ar reduce emisiile de CO2 și alte gaze cu efect de seră.

### **311.000 de arbori**

"Întrucât obiectivele UE în materie de schimbări climatice sunt foarte ambițioase, toate deciziile și măsurile luate în cadrul UE ar trebui evaluate și din perspectiva schimbărilor climatice", se arată în studiu. Au fost calculate numărul și tipul de vehicule și timpul mediu de așteptare, care variază între 30 de minute și 72 de ore la frontiera României cu Ungaria și Bulgaria, de exemplu.

Autorii studiului concluzionează că, în fiecare an în care România și Bulgaria nu sunt membre ale spațiului Schengen, sunt eliberate în atmosferă emisii suplimentare de CO2 de peste 46.000 de tone de dioxid de carbon. Acest lucru ar corespunde la 56 de milioane de kilowați-oră de energie electrică generată într-una dintre centralele electrice pe cărbune deosebit de poluante. Pentru a capta aceste



# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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





emisiu, ar fi nevoie de un total de 311.000 de copaci. Poluarea inutilă crește amprenta de carbon a întregii UE și provoacă, de asemenea, poluarea aerului pentru comunitățile care se află în apropierea frontierei.

### **România, interzisă în Schengen pe perioadă nedeterminată**

Ministrul de Interne al Austriei, Gerhard Karner, cel care a blocat aderarea României la Schengen, nu cedează nici după vizita sa la București care a avut loc în aprilie. El le-a transmis românilor că are „mare înțelegere” pentru așteptările lor, că autoritățile au făcut progrese în privința securizării frontierelor și a gestionării migrației, dar că mai este „cale lungă”. Oficialul de la Viena a susținut că „cetățenii austrieci au aceeași dilemă atunci când sunt supuși unor controale cu Germania”. Oficialul de la Viena a reluat aceleași cifre cu care a împiedicat aderarea României la Schengen: anul trecut, în Austria au intrat ilegal peste 110.000 de persoane, din care peste 80.000 neînregistrate, iar sistemul de protecție a frontierelor este în continuare nefuncțional. El a spus că a văzut „lucruri minunate” la sediul Poliției române de Frontieră, că România „a făcut progrese și este pe calea cea bună, dar că mai este o cale lungă”.

„Am mare înțelegere pentru doleanța domnului ministru și pentru așteptările poporului român în ceea ce privește următoarea etapă de aderare la Schengen, dar la momentul de față trebuie să gândiți că cetățenii austrieci au aceeași dilemă în momentul în care sunt

supuși unor controale la granița cu Germania.

Ați făcut progrese foarte bune, sunteți pe calea cea bună, dar trebuie să vă și spunem că mai este o cale lungă”, a declarat oficialul austriac.

### **Ce a declarat ministrul austriac la București**

Am semnat acorduri pentru lupta împotriva călăuzelor și mulțumesc Poliției române de Frontieră, care a dus la arestarea unor călăuze inclusiv de origine română. Avem nevoie de presiune pe care să o punem pe Comisia Europeană pentru o securitate mai mare la frontiere.

Anul trecut în Austria am avut peste 110.000 de persoane intrate ilegal, din care peste 80.000 neînregistrate. Asta înseamnă că sistemul nu funcționează.

E necesar să avem instrumente pentru a face schimb de informații ca să putem reacționa în fața migrației ilegale.

Am fost și la Poliția de Frontieră, unde am văzut ce lucruri minunate se fac pe zona lor de competență. România și ministrul Bode sunt partenerul meu pentru a crea presiune la CE pentru îmbunătățirea sistemului la frontiere.

Am mare înțelegere pentru doleanța domnului ministru Bode și pentru așteptările poporului român în ceea ce privește următoarea etapă de aderare la Schengen, dar la momentul de față trebuie să gândiți că cetățenii austrieci au aceeași dilemă în momentul în care sunt supuși unor controale cu Germania. Ați făcut progrese foarte bune, sunteți pe calea cea bună, dar trebuie să vă și spunem că mai este o cale lungă.







# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



## ROMÂNIA VREA CAMIOANE MAJORITAR VERZI DIN 2050

**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 într-o conferință de presă, 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 a acestei neutralități până în 2050", a spus ministrul Mediului. Neutralitate zero implică și faptul că pe străzile din România vor circula vehicule nepoluante, inclusiv camioane.

### **Să nu încălzim planeta**

„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 ministrul Mediului.

„E o bornă în care România și-a asumat că dezvoltarea economică va fi practic decuplată de creșterea emisiilor și vom asigura o creștere

economică care nu va pune o presiune și mai mare asupra naturii și, alături de celelalte state membre ale Uniunii Europene, vom arăta calea pentru întregul Glob, întregul mapamond, calea dezvoltării economice care nu generează emisii și mai multe și nu contribuie și mai mult la creșterea temperaturii medii și contribuim astfel și noi la atingerea țintei de 1,5 grade C creștere medie care să nu pună în pericol habitatele, natura și echilibrul ecologic", a precizat Tanczos Barna. Potrivit MMAP, proiectul Strategiei pe termen lung (2050) a României privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, obiectiv: "România Neutră în 2050", prezintă viziunea strategică națională privind contribuția României la atingerea obiectivului de neutralitate climatică al Uniunii Europene.

### **Ce zice Strategia energetică a României**

Un alt document, aprobat acum doi ani, mai este de realizat. Este Strategia energetică a României





2020-2030, cu perspectiva anului 2050.

Aproape 60% din parcul auto ar urma să aibă, în 2050, o formă de propulsie electrică și, dintre autovehiculele pe motorină și benzină, o bună parte ar putea folosi produse energetice pe bază de biomasă.

Scenariile de dezvoltare analizate estimează tranziția României către electromobilitate în perioada 2030-2050. Aceasta va depinde de evoluția pieței la nivel național și european și susținerea investițiilor necesare pentru dezvoltarea infrastructurii publice de reîncărcare. În perspectiva tranziției României către electromobilitate și condiționat de contextul de piață, ar putea deveni oportună susținerea prin intermediul unor scheme de sprijin, coordonată cu dezvoltarea industriei autovehiculelor electrice în România, spun autorii proiectului.

"Se estimează că aproape 60% din parcul auto ar urma să aibă, în 2050, o formă de propulsie electrică. Dintre autovehiculele pe motorină și benzină, o bună parte ar putea folosi produse energetice pe bază de biomasă. Bineînțeles, tranziția către electromobilitate poate avea loc mai rapid sau mai lent", arată documentul.

Strategia vorbește de rolul pe termen lung al autovehiculului electric în transporturi.

"Mobilitatea electrică reprezintă o alternativă sustenabilă posibilă, pe termen lung, la motorul cu ardere internă. Gazele naturale, GPL-ul și hidrogenul sunt combustibili alternativi viabili pentru sectorul transporturilor, însă este puțin probabil să ofere o soluție de înlocuire pe scară largă a produselor petroliere în mixul energetic. Pe de altă parte, principala problemă a autovehiculului electric constă în dificultatea stocării energiei electrice. Din punct de vedere al sustenabilității, se pune și problema emisiilor aferente producției de energie electrică, dominată de combustibilii fosili. Pe termen lung însă, autovehiculele electrice sunt de așteptat să dețină un rol central, pe măsură ce crește eficiența bateriilor, respectiv producția în cantități mari a energiei electrice curate", se precizează în Strategie.

### **Vor fi trei etape**

Tranziția de la motorul cu ardere internă către cel electric este probabil să aibă loc trecând prin etapa intermediară a autovehiculelor hibride (echipate cu ambele tipuri de motor), cu sau fără alimentare din rețeaua de energie electrică. Cea mai timpurie dezvoltare o vor avea autovehiculele hibride pentru care motorul electric are doar un rol marginal, la viteze mici, în traficul urban.

Etapa a doua va consta în creșterea numărului de autovehicule hibride de tip plug-in, a căror baterie de capacitate medie se poate încărca de la o sursă externă de energie electrică.

În fine, a treia etapă va consta în creșterea rapidă a ponderii autovehiculelor pur electrice, cu baterii de mare capacitate, pe măsură ce costul lor scade, iar energia electrică provine în cea mai mare parte din surse cu emisii scăzute de GES.

"În domeniul transporturilor sunt necesare economii anuale noi de aproximativ 0,6 milioane tone echivalent petrol în perioada 2021 – 2030. Pentru atingerea obiectivelor anuale vor fi necesare măsuri susținute în modernizarea transportului public urban și a celui feroviar. Nu în ultimul rând, încurajarea mobilității alternative poate contribui semnificativ la reducerea consumului de energie finală în transporturi. Prin promovarea instalării de stații de reîncărcare a autovehiculelor electrice în anumite tipuri de clădiri noi, directiva contribuie și la dezvoltarea electromobilității. Contractele de Performanță Energetică vor deveni un instrument mai eficient în promovarea eficienței energetice a clădirilor prin creșterea transparenței și a accesului la know-how", mai arată documentul.





# CELE ȘASE SCHIMBĂRI SOLICITATE DE LUCRĂTORII DIN INDUSTRIA DE TRANSPORTURI

**COVID-19 a evidențiat dependența lumii de sectorul transporturilor. Prin deplasarea persoanelor, a bunurilor și a serviciilor, sectorul transporturilor joacă un rol crucial în economiile globale. Lucrătorii din transporturi și sindicatele acestora solicită acțiuni în legătură cu șase revendicări: siguranță, durabilitate, responsabilitate corporativă în lanțurile de aprovizionare, viitorul muncii, egalitate și drepturi.**

## **Lucrătorii din transporturi pun lumea în mișcare**

Pandemia COVID-19 a scos în evidență acest lucru. Pe măsură ce lumea se închidea, lucrătorii din domeniul transporturilor au fost mai vizibili ca niciodată. Aceștia au transportat provizii medicale, au menținut lanțurile de aprovizionare conectate, au pus în mișcare orașele pentru ca medicii, asistentele și alți lucrători cheie să poată continua să lucreze și au livrat alimente și bunuri esențiale la ușile noastre pentru ca noi să putem supraviețui și să rămânem în siguranță.

Lucrătorii din domeniul transporturilor au făcut ceea ce fac întotdeauna pentru țări, pentru economii și pentru societățile noastre.

## **81% cred că transporturile sunt esențiale**

Sondajul global al ITF din 2022, realizat pe teren de You Gov, este o dovadă

a recunoașterii de către oameni a rolului esențial pe care transporturile și lucrătorii din transporturi îl joacă în economia globală. Dintre toți cei intervievați, 81% au declarat că sunt de părere că economia mondială se bazează pe lucrătorii din transporturi pentru circulația mărfurilor și a persoanelor. Oamenii din întreaga lume recunosc cât de mult se bazează societatea noastră pe transport. Nouă din zece persoane îl identifică drept un serviciu public important. Dar, în acest moment, oamenii sunt îngrijorați de transport și de tratamentul și drepturile lucrătorilor din transporturi. Una din două persoane consideră că guvernul din țara lor gestionează prost transportul în țara lor. Guvernele îi dezamăgesc pe cei care le-au ales și îi dezamăgesc pe lucrătorii din domeniul transporturilor care le alimentează economiile.

## **Costuri tot mai mari**

Îngrijorările variază de la costurile tot mai mari pentru a ajunge la locul de muncă, la haosul din timpul călătoriilor atunci când încearcă să-și viziteze familia și prietenii, până la preocupările legate de eșecul lanțurilor de aprovizionare care provoacă penuria de alimente, medicamente și alte bunuri esențiale de care depind; 64% dintre oameni sunt îngrijorați de lipsa de bunuri în magazine din cauza întreruperii lanțului de aprovizionare.

Pe măsură ce globalizarea sporește comerțul internațional, guvernele au permis întreprinderilor să concureze necontrolat, fără a asigura o protecție suficientă pentru lucrătorii din lanțurile lor de aprovizionare. Guvernele au eliminat măsurile de protecție a forței de muncă pentru a încuraja și spori concurența. Standardele de muncă din industria transporturilor au fost erodate pe măsură ce întreprinderile au căutat modalități mai ieftine de a transporta



# 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.





oameni și bunuri.

### **Violența și hărțuirea lucrătorilor din transporturi sunt în creștere**

De zeci de ani, lucrătorii din domeniul transporturilor și-au văzut locurile de muncă înrăutățite. Locurile lor de muncă sunt din ce în ce mai nesigure, locurile lor de muncă sunt din ce în ce mai precare, iar standardele lor de viață au scăzut. ITF atrage atenția asupra condițiilor lucrătorilor din transporturi în lanțurile globale de aprovizionare pentru a se asigura că guvernele și angajatorii sunt responsabili pentru toți lucrătorii din transporturi din lanțurile lor de aprovizionare, arată o analiză a Forumului Economic Mondial.

Trebuie să rescriem regulile de transport în lanțurile de aprovizionare în legile și reglementările internaționale, în legislația națională și locală și în acordurile industriale. Sindicatele din transporturi joacă un rol esențial în stabilirea, verificarea și aplicarea acestor standarde.

80% dintre oameni ar dori ca guvernul lor să pună în aplicare politici care să pună capăt abuzurilor la adresa lucrătorilor din transporturi în lanțurile de aprovizionare. Iar 81% susțin legile care obligă companiile să răspundă pentru abuzurile asupra drepturilor de mediu și a drepturilor de muncă în lanțurile lor de aprovizionare în domeniul transporturilor.

### **Lucrătorii din transporturi solicită schimbări**

Lucrătorii din transporturi și sindicatele solicită acțiuni în șase domenii: siguranță, durabilitate, responsabilitate corporativă în lanțurile de aprovizionare, viitorul muncii, egalitate și drepturi.

Protejarea siguranței lucrătorilor din transporturi - 87% dintre cei intervievați doresc ca guvernul lor să protejeze lucrătorii din transporturi împotriva violenței și hărțuirii.

### **Asigurarea transportului durabil prin investiții și planificare națională**

80% dintre cei chestionați doresc ca guvernul lor să crească investițiile în transportul durabil.

Construirea responsabilității corporatiste în lanțurile de aprovizionare globale - 81% dintre cei chestionați susțin legile care obligă companiile să răspundă pentru abuzurile în materie de mediu și de drepturi ale muncii în lanțurile lor de aprovizionare.

Viitorul lucrătorilor din transporturi - 81% dintre cei chestionați doresc ca guvernul lor să investească în crearea de locuri de muncă în sectorul transporturilor.

Egalitatea pentru lucrătorii din transporturi - 77% dintre cei chestionați consideră că transportul este important pentru reducerea inegalității economice. Drepturi pentru lucrătorii din transporturi - 67% dintre cei chestionați susțin ca lucrătorii din transporturi să aibă dreptul la grevă.

### **Parlamentul European s-a sesizat**

Într-o zonă de servicii din apropierea orașului german Frankfurt, peste 60 de șoferi de camion (majoritatea din Georgia și Uzbekistan) erau în grevă de o lună din cauza condițiilor de muncă abuzive și a salariilor neplătite de către angajatorul lor, consorțiul polonez de transport Lukmaz, Agmaz și Imperia. Parlamentul European a plecat de la acest exemplu și a dezbătut situația șoferilor de camion dintr-o a treia țară

care sunt exploatați de patroni.

La jumătatea lunii martie, compania, care lucrează în lanțul de aprovizionare al unor mari multinaționale precum Volkswagen, și-a anunțat lucrătorii că nu vor mai fi plătiți.

Aceasta a fost picătura care a umplut paharul. Șoferii uzbeki și georgieni au încetat să mai lucreze și au blocat camioanele companiei în zona de service din Germania, așteptând să fie plătiți pentru perioada în care au lucrat pentru grupul logistic polonez. Acolo, ei au improvizat chiar și cantine în interiorul remorcilor goale.

"Greva a fost singura opțiune pentru a ne schimba situația", se arată într-o petiție făcută la vremea respectivă de șoferi.

Plățile neregulate și mai mici decât cele promise, lipsa unui minim de 45 de ore de odihnă, dificultatea de a obține zilele libere convenite și nopțile de dormit în cabinele camioanelor lor au fost doar câteva dintre condițiile în care lucrătorii migranți au muncit timp de luni de zile. În condițiile în care au fost angajați de Agmaz.

"Suntem tratați ca niște sclavi", a declarat pentru ziarul Frankfurter Allgemeine un șofer georgian în vârstă de 44 de ani, care își întreține cele două fiice, soția și părinții în Georgia.

În Vinerea Mare (7 aprilie), compania a încercat să recupereze camioanele cu forța - fără succes, datorită prezenței poliției și a sindicatelor.

Acesta a fost contextul în care Parlamentul European a lansat dezbateri despre „Salvgardarea mobilității forței de muncă și a drepturilor sociale ale șoferilor de camion în grevă din țări terțe”. Rezultatele sunt așteptate să apară într-o rezoluție.





## 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**



# SMART TACHOGRAF 2 AJUTĂ ȘOFERII LA GRANIȚĂ

**Comisia Europeană propune Smart Tachograf 2 care elimină introducerea manuală la schimbarea țărilor.**

Acest tahograf de tranziție urmărește automat punctele de trecere a frontierei. Aceasta este o autentificare suplimentară a poziției. De îndată ce un vehicul este echipat cu tahograful de tranziție, punctul de trecere a frontierei se înregistrează automat. Prin urmare, șoferul nu trebuie să oprească la frontieră pentru a opera dispozitivul manual.

## **Acest tahograf de tranziție ar trebui să primească o actualizare software**

Actualizarea va avea loc în timpul următoarei calibrări periodice a tahografului și, cel mai probabil, va trebui să fie efectuată cu echipamente de atelier de la același furnizor ca și tahograful. Începând cu 2 februarie 2022, șoferii de camion trebuie să înregistreze manual trecerea granițelor în tahograful digital, dacă acest lucru nu se face automat. Această cerință a fost stipulată în cadrul Pachetului Mobilitate 1, aprobat în iulie 2020.

Anumite prevederi au intrat în vigoare încă din vara anului 2021. Este vorba de cele legate de timpii de conducere și de odihnă.

La data de 2 februarie 2022 au intrat în vigoare alte prevederi din Pachetul

Mobilitate 1 printre care și cele legate de tahografe.

Șoferii de camion vor trebui să înregistreze manual, în tahograf, fiecare trecere de frontieră, dacă aparatul tahograf nu face acest lucru automat. Înregistrarea se face la începutul primei opriri în noua țară, cât mai aproape de graniță cu puțință.

Dacă trecerea frontierei se face în timpul unei călătorii cu feribotul sau trenul, șoferul trebuie să facă înregistrarea manuală în portul sau stația de sosire.

## **Cerință în Pachetul Mobilitate**

Începând cu 2 februarie, șoferii de camion trebuie să înregistreze manual trecerea granițelor în tahograful digital, dacă acest lucru nu se face automat. Această cerință a fost stipulată în cadrul Pachetului Mobilitate 1, aprobat în iulie 2020. Anumite prevederi au intrat în vigoare încă din vara anului trecut. Este vorba de cele legate de timpii de condus și de repaos.

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

Șoferii de camion vor trebui să înregistreze manual, în tahograf, fiecare

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

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

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

„(f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv.

Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.”





# TARIFELE RCA AU FOST PLAFONATE LA NIVELUL DIN 28 FEBRUARIE 2023

**Guvernul a adoptat Hotărârea de Guvern care prevede plafonarea prețului la polițele RCA pentru șase luni.**

Premierul Nicolae Ciucă a anunțat la începutul ședinței de Guvern că va condiționa această plafonare de elaborarea în șase luni a modificărilor legislative care să asigure evitarea unor astfel de derapaje pe piața asigurărilor. Tarifele RCA urmează să fie plafonate pentru următoarele 6 luni, la nivelul prețurilor de primă proprii practicate de fiecare asigurător RCA la data de 28 februarie 2023, potrivit proiectului ASF. Reprezentantul ASF, Cristian Rușu, a spus în ședință că elementele acestei hotărâri de guvern se referă la modul de vânzare efectivă a polițelor RCA pentru următoarele șase luni, iar aceste tarife calculate și oferite către asigurători vor fi cele de la sfârșitul lunii februarie 2023. Acesta a precizat că se vor plafona „și comisioanele de distribuție, la nivelul de 8%, iar toți asiguratorii vor calcula aceste tarife la nivelul B0, însemnând baza de la care se pornește orice calcul care ulterior va fi bonusat sau malusat în funcție de istoricul de daune și de comportament a acestora în anii ulteriori. Acest lucru se va aplica și BAR, Biroul asiguratorilor din România.” „Am convenit cu toții, ne-am luat angajamentul și toată lumea a agreat această măsură, cu aplicabilitate pe șase luni de zile”, a declarat Rușu.

## **Declarații de la Guvern după anunțul deciziei**

Valentin Ionescu, director ASF: Mulțumesc. Astăzi s-au aprobat, după cum ați aflat, hotărârea de Guvern propusă de Autoritatea de Supraveghere Financiară. Principalul scop al acestei propuneri pe care noi am avansat-o în urma discuțiilor cu toate părțile implicate, a fost ca, pe următoarele șase luni, tarifele practicate de societățile de asigurări să nu crească pe această perioadă, de asemenea, pentru protejarea populației am avut

mai multe prevederi în această hotărâre de guvern, care se referă la limitarea comisionului brokerilor din prima netă la 8%, limitarea numărului de zile pentru lipsa de folosință la 30 de zile - dar ea se poate prelungi numai pe documente care respectă legalitatea și cu aprobarea asigurătorului - acestea sunt cele mai importante schimbări sau propuneri în această hotărâre. Dar cel mai important este ca, în următoarele șase luni, să nu avem creșteri de tarife pe piața RCA și, doi, să venim cu soluții în această perioadă pentru a adresa problemele identificate legislative pe care le avem în legislația actuală în piața RCA. Vom veni cu o propunere pentru modificarea Legii 132, legii RCA, undeva până la sfârșitul acestei sesiuni parlamentare, dar cel mai probabil undeva în luna mai. În această propunere vom adresa problemele identificate, dar și vom implementa recomandările Directivei MTPI, directivei RCA, care este obligatoriu a fi implementată și în România de la 1 ianuarie 2024. Mulțumesc.

**Reporter:** Bună ziua! Domnule Ionescu, această formă de plafonare a prețurilor RCA afectează anumiți șoferi care vor plăti mai mult decât dacă s-ar fi plafonat la nivelul din martie 2023. Vă rugăm să ne spuneți ce categorii de șoferi vor plăti mai mult. Și ce pot face ei ca să...?

**Valentin Ionescu:** Da, mulțumesc pentru întrebare. În urma analizelor pe care noi le-am efectuat în ceea ce privește tarifele practicate în luna februarie, comparativ cu tarifele de referință publicate în 7 martie de către autoritate, dar calculate independent de către un auditor, a rezultat faptul că, per ansamblu, tarifele practicate de

societățile de asigurări sunt mai mici decât tarifele de referință. Am spus per ansamblu, în cazul persoanelor fizice media este cu 12% mai mică. Într-adevăr pot fi segmente în care tarifele pot fi în jurul tarifelor de referință sau poate ceva mai mari, dar acele segmente sunt mai puține ca număr. Depinde foarte mult de categoria de bonus-malus în care se află șoferul, respectiv, de capacitate cilindrică, de categoria de vârstă. Pot exista excepții sau situații când tarifele sunt mai mari. Vorbim de tarife practicate de societățile de asigurări la sfârșitul lunii februarie, nu vorbim doar de un singur tarif pentru fiecare categorie în parte.

**Reporter:** Sunt șoferi din orașele mari, din București, care au clasă de bonus undeva pe la B3, B4, B5, an de an nu au făcut accidente și, în loc să le scadă, prima RCA a crescut. Sunt firme de transport iarăși care au tarife foarte mari la RCA, oferite de asigurători, peste nivelul tarifului de referință. Care e explicația? Și ce pot face ei? Unde se pot adresa?

**Valentin Ionescu:** După cum bine ați punctat, în orașele mari încărcarea în ceea ce privește tariful calculat de către societățile de asigurări este ceva mai mare datorită riscurilor și a frecvenței daunelor, care este mai mare. În București, frecvența este cea mai mare dintre toate orașele țării, ca urmare și tariful pentru o anumită categorie poate fi ceva mai mare decât într-o altă zonă din țară, având în vedere, așa cum spuneam, frecvența accidentelor din orașele mari, în speță din București.

**Reporter:** Și ce pot face...? E vreo soluție pentru...?

**Valentin Ionescu:** Există soluții,



În sensul că un conducător auto, dacă dorește să obțină un tarif mai mic, se poate adresa unui intermediar, care poate să-i prezinte mai multe oferte, să aleagă oferta cea mai bună, care i se potrivește cel mai mult, și bineînțeles să încerce să-și negocieze și comisionul. El nu trebuie să fie în plafonul maxim, comisionul poate fi chiar mai mic.

**Reporter:** Eu vorbesc de situații în care toate ofertele din piață intermediare - mă rog, sunt prezentate de asigurători - toate sunt peste tariful de referință. Ce soluție au? Biroul Asigurătorilor Auto să se ducă aici?

**Valentin Ionescu:** Aceste situații nu sunt majoritare. Analiza noastră are în vedere majoritatea populației, și așa cum am spus la început, în cazul majorității segmentelor sau a populației vizate, tarifele pe medie sunt mai mici. Există situații, excepții, în care pot fi mai mari. Tocmai de aceea, aceste tarife calculate independent de un auditor, în care ASF nu poate interveni, conform legislației, sunt tarife de referință, tarife orientative.

Deci nu sunt tarife maxime. Dar haideți să ne raportăm la ce prevede hotărârea de guvern; hotărârea de guvern face trimitere la tarifele practice de societățile de asigurări la sfârșitul lunii februarie. Intenția principală era ca aceste tarife în următoarele șase luni să nu mai crească, timp în care autoritatea, împreună cu ministerele de resort, să propună schimbări în legislația RCA.

**Reporter:** O singură modificare este în proiectul de HG față de cel de săptămâna trecută. Înțeleg că

transportatorii au insistat la premierul Nicolae Ciucă să existe la Biroul Asigurătorilor Auto aplicarea de bonus-malus la prima de risc pentru asiguratul de risc ridicat. Vorbim de firme de transport - exact ce v-am spus mai adineauri: șoferi care primesc de la asigurători prețuri foarte mari la RCA, peste tariful de referință, și acum, în legislație, singura posibilitate este să se adreseze la Biroul Asigurătorilor Auto. Ceea ce ați făcut dvs. în proiectul de HG, acea mențiune că și BAAR va aplica bonus-malus, modifică cu ceva actuala legislație? Pentru că, din ceea ce am văzut, actuala formulă pentru calculul primei de risc pentru asigurat ridicat are inclusă această componentă. Deci nu pare nicio schimbare. Luminăm.

**Valentin Ionescu:** Această precizare făcută în hotărârea de Guvern este pentru mai multă claritate. Așa cum ați spus și dumneavoastră, atunci când se fac ofertele pentru orice categorie, nu numai pentru transportatori, se ia în considerare bonus malus. Ca urmare, în calculul tarifului de referință sau în calculul clientului cu risc ridicat se ia în calcul bonus malus. Deci, e pentru o claritate mai mare.

**Reporter:** Dar nu e nimic în plus. Adică și Biroul Asigurătorilor Auto aplică aceasta...

**Valentin Ionescu:** Ar trebui să aplice acest bonus malus.

**Reporter:** Ar trebui? Nu îl aplica până acum?

**Valentin Ionescu:** Îl aplica, da, da.

**Reporter:** Ok, deci, nu e nicio modificare. Bun, această soluție este singura pentru stabilizarea pieței, acest proiect de plafonare a prețurilor RCA. Problema este că, de cel puțin doi ani, ați dat amenzi modice, 16 milioane de lei în trei ani de zile pentru Euroins, în condițiile în care această firmă încasa 8 milioane de lei, zilnic, din RCA. Deci, niște tarife modice. Anul trecut v-ați dat bonusuri de performanță, conducerea ASF. Dvs. ați luat bonus de performanță? Că văd că dl. Roșu lipsește, a plecat. E mai mare decât dvs. în funcție, dar nu, nu e prezent aici, deși a fost în ședința de guvern. Ați luat bonus de performanță anul trecut, pentru anul în care a intrat în faliment City Insurance? Și știați și de Euroins.

**Valentin Ionescu:** Haideți să clarificăm puțin care sunt atribuțiile Autorității de Supraveghere Financiară. Dacă Autoritatea de Supraveghere Financiară sau dacă noi, în exercițiul nostru, într-un control sau din supraveghere, identificăm o încălcare pe care o societate de asigurări o face, nu ar trebui să luăm măsuri? În cazul Euroins am avut 17 controale, soldate cu 26 de sancțiuni și cu amenzi istorice. Nu sunt amenzi modice.

**Reporter:** 16 milioane lei în trei ani. Firma asta încasa 8 milioane lei pe zi.

**Valentin Ionescu:** 16 milioane de lei sunt amenzi istorice date de către ASF, comparativ cu alți ani. Mă ocup de acest sector, după cum bine știți, din 2021. În urma verificărilor făcute atât la





City, cât și la Euroins au fost identificate probleme, încălcări ale legislației. Conform atribuțiilor noastre, am sancționat în funcție de contravenția pe care am identificat-o. În cazul în care am avut alte suspiciuni, pentru că nu erau în atribuțiile noastre, am informat Ministerul Public și organele competente.

**Reporter:** Domnule Ionescu, aș vrea să vă rog să ne explicați și dacă în perioada următoare am putea să asistăm, iar, la un faliment pe piața asigurărilor și care sunt perspectivele. Știam că CEC ar fi trebuit să lanseze o divizie, au făcut către dvs. o solicitare de autorizare în acest sens?

**Valentin Ionescu:** În momentul de față avem o altă solicitare care se află în a doua fază de autorizare a unei companii private. Această companie a trecut de prima etapă, conform legislației de autorizare, și anume, de avizul de înființare și acum compania aduce documente pentru avizul de funcționare. Conform discuțiilor pe care le-am avut chiar săptămâna aceasta cu compania privată care urmează să intre pe piață, estimăm, undeva în iunie-iulie, dacă toate documentele sunt în regulă și verificările noastre sunt în regulă, să le acordăm avizul de funcționare. Această companie va vinde mai multe clase de asigurări conform solicitărilor, dar, încă o dată, dacă vor îndeplini condițiile și pentru a doua etapă, va vinde, pe lângă asigurări RCA, asigurări CASCO, asigurări de sănătate și de locuință. Deci, vom avea o nouă companie, undeva în a doua parte a anului, care va vinde inclusiv RCA. În ceea ce privește discuția cu CEC, am

avut întâlniri cu reprezentanții băncii, le-am spus care sunt documentele pe care trebuie să le aducă, ce prevede legislația primară și secundară. Suntem în etapa în care reprezentanții CEC trimit documente la Autoritate. Ținem legătura cu ei și sperăm ca, cât mai repede, să vedem și o companie de stat care să vândă RCA.

**Reporter:** La ce ne așteptăm în luna iunie, vă rog? Datele dvs. ce arată? Ce se întâmplă cu prețul asigurărilor RCA atunci când intră pe piață această companie, dacă intră, și ce se întâmplă după cele șase luni?

**Valentin Ionescu:** În mod normal, așa cum spuneam mai devreme, când m-a întrebat colegul dvs. - a avut o întrebare similară -, pentru a avea un tarif cât mai OK, sau cât mai rezonabil, e nevoie de cât mai multe societăți care să vândă acel produs de asigurare, o dispersie cât mai mare, astfel încât să funcționeze principiul mutualității. Atunci când sunt doar câteva companii în piață care vând RCA, este dificil să sperăm la un tarif mult mai mic, având în vedere că în România frecvența accidentelor este mult peste media europeană. Această componentă este foarte importantă în tariful RCA și cred că ar trebui să vorbim despre ce se întâmplă în România pe șosele, despre frecvența accidentelor și despre daunele plătite. Dauna este un element foarte important, și m-aș fi așteptat să primesc această întrebare de la cei care urmăresc acest subiect. În ultimii trei ani a crescut de la o medie de 7.000 lei la o medie de 9.500 lei dauna medie, deci avem o creștere

foarte mare pe daunalitate. Frecvența accidentelor în București este 7 - adică șapte mașini dintr-o sută fac accidente, față de anumite zone ale țării unde frecvența e mai mică, undeva la 4-5%. Ca urmare, toate aceste elemente trebuie luate în considerare când se calculează tariful RCA. Și o altă problemă structurală este că vorbim de un produs obligatoriu vândut de companii private - companii private care unele dintre ele au avut pierderi în ultimii ani. Una dintre companiile cele mai mari din piață s-a retras de pe RCA din cauza pierderilor cumulate, de sute de milioane în ultimii 7-8 ani, și anume Unica. După cum știți, după ieșirea City, Unica a depus cerere să iasă de pe asigurarea RCA. Deci, putem avea și situații de genul acesta, în care companiile nu doresc să mai vândă din cauza pierderilor pe care le fac.

### **Cum motivează ASF înghețarea prețurilor la nivelul din 28 februarie 2023**

„Prima medie RCA subscrisă de societățile de asigurare autorizate și supravegheate de ASF în luna februarie 2023, ultima lună încheiată la data propunerii proiectului de act normativ, pentru polițele cu valabilitate de 12 luni, convertită în clasa de Bonus-Malus B0, este mai mică decât tariful de referință RCA publicat de ASF în data 07 martie 2023, pentru majoritatea categoriilor de vehicule.

În cazul asiguraților persoane juridice, tariful de referință RCA actual este mai mare decât prima medie RCA la nivelul pieței din luna februarie 2023 pentru majoritatea categoriilor tarifare. Pentru categoria de autoturisme



deținute de persoanele juridice, tariful de referință este mai mare decât prima medie RCA subscrisă în luna februarie 2023 pentru toate segmentele tarifare corespunzătoare acestei categorii (în funcție de capacitatea cilindrică a motorului).

### Cât e variația medie

Variația medie (tarif de referință 2023 versus prime medii februarie 2023) pe total categorie este de aproximativ +16%, în funcție de capacitatea cilindrică a motorului, iar cea mai mare variație, de aproximativ +27%, fiind înregistrată în cazul autoturismelor cu capacitate cilindrică <= 1200 cmc. În cazul autoturismelor deținute de persoane fizice, categorie cu ponderea cea mai mare din totalul vehiculelor, tariful de referință actual este mai mare decât prima medie RCA la nivelul pieței din luna februarie 2023 pentru majoritatea categoriilor tarifare. Variația medie (tarif de referință 2023 versus prime medii februarie 2023)

pe total categorie este de aproximativ +12%, în funcție de capacitatea cilindrică a motorului și vârsta asiguratului, iar cea mai mare variație, de aproximativ +64%, fiind înregistrată în cazul autoturismelor cu capacitate cilindrică >2500 cmc, pentru asigurații cu vârsta sub 30 de ani (inclusiv).

### Se vor plafona și prețurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat

În același timp, având în vedere măsura înghețării tarifelor de primă pe o perioadă de 6 luni și faptul că primele încasate de către asigurații RCA trebuie să acopere obligațiile care derivă din subscrierea riscurilor, deci implicit să plătească daunele produse în această perioadă, autoritățile propun măsuri care să conducă la acordarea unor despăgubiri echitabile.

„În acest caz, despăgubirile acordate de către asigurații RCA, în baza contractelor încheiate în această perioadă trebuie să acopere costurile

de înlocuire temporară a vehiculului avariat doar în situația în care acesta nu mai poate fi utilizat din punct de vedere tehnic.

În aceste situații legislația trebuie să protejeze persoanele prejudiciate ca și beneficiari finali ai drepturilor la despăgubire, dar și asigurații având în vedere faptul că despăgubirile pentru acoperirea costurilor de înlocuire temporară a vehiculului avariat plătite de către asigurații RCA se regăsesc întotdeauna în costul viitoarelor contracte RCA.”, se menționează în document.

### Care e argumentul

Inițiatorii proiectului de HG spun că persoana vinovată sau asigurații RCA al acesteia nu pot fi ținuți responsabili să acorde aceste despăgubiri persoanei prejudiciate pentru o perioadă de timp și la o valoare nelimitată.

„Ca atare, în cadrul proiectului, s-a avut în vedere acoperirea acestui risc pentru o perioadă de maximum 30 de zile fie de la data eliberării autorizației de reparație de către poliție, fie de la data eliberării documentului de intrare în reparație eliberat de către asigurații RCA, perioada fiind în concordanță cu perioada de valabilitate a autorizației de reparație emisă de către poliție. Aceasta poate fi totuși prelungită numai cu aprobarea asigurații RCA în situații justificate, probate cu documente.

Totodată, pentru astfel de despăgubiri, asigurații RCA vor avea în vedere un tarif ce nu poate depăși tariful mediu practicat de reprezentanțele rent-a-car. În același timp, pentru vehiculele care nu se mai repară și se încadrează în situația de dauna totală economică, se aplică o limitare a valorii acestor

#### 4. Tractoare rutiere, PERSOANE FIZICE:

Tip asigurat	Putere (CP)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PF	<=45	23	14,7%	20,3%	20,8%	44,6%	55	35,0%	27,4%	5,0%	124
PF	>45	45	14,7%	20,3%	20,8%	39,3%	105	35,0%	27,4%	5,0%	239

#### 4. Tractoare rutiere, PERSOANE JURIDICE:

Tip asigurat	Putere (CP)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PJ	<=45	97	36,1%	20,3%	20,8%	23,6%	237	18,8%	27,4%	5,0%	432
PJ	>45	109	36,1%	20,3%	20,8%	12,7%	243	18,8%	27,4%	5,0%	442

#### 5. Autovehicule pentru transportul bunurilor, PERSOANE FIZICE:

Tip asigurat	Massa (kg)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PF	<3500	389	21,8%	20,3%	20,8%	9,6%	750	33,9%	27,4%	5,0%	1.677
PF	3500-15999	541	21,8%	20,3%	20,8%	9,4%	1.047	33,9%	27,4%	5,0%	2.342
PF	>=16000	1.456	21,8%	20,3%	20,8%	9,6%	2.822	33,9%	27,4%	5,0%	6.313



despăgubiri acordate ce este legată de nivelul valorii de piață a vehiculului avariata.

Se propune astfel și instituirea unui mecanism transparent de stabilire a despăgubirilor acordate pentru acoperirea costurilor de înlocuire temporară a vehiculului avariata cu un vehicul din aceeași clasă sau o clasă inferioară în situația în care vehiculul avariata nu mai poate fi utilizat din punct de vedere tehnic", se mai arată în nota de fundamentare.

### Asiguratorii se opun

Frecvența accidentelor rutiere despăgubite în baza polițelor RCA este, în medie, de peste 6% în România, față de circa 4% în Bulgaria sau 1,65% în Croația, țara noastră aflându-se în top și în ceea ce privește despăgubirile în baza polițelor RCA, de circa 2.160 euro pentru fiecare accident, conform unei analize realizate de Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare (UNRAR).

"Cel puțin 6 autovehicule din 100 înmatriculate în România produc anual accidente rutiere, soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese. Astfel, țara noastră deține trista "performanță" de a fi "campioană" în Europa Centrală și de Est la acest capitol, dacă nu chiar în întreaga Uniune Europeană. Practic, în România, frecvența accidentelor rutiere despăgubite în baza polițelor RCA este, în medie, de peste 6%, față de circa 4% în Bulgaria, 3,2% în Polonia, 2,8% în Cehia, 2,3% în Ungaria și 1,65% în Croația. Cu alte cuvinte, mai puțin de două mașini din 100 înmatriculate în Croația produc accidente, de aproape patru ori mai puțin decât în țara noastră", se arată în analiza realizată de UNRAR în rândul mai multor asociații naționale ale asiguratorilor din Europa.

### Frecvența medie a accidentelor este de circa 6%

Analiza mai semnaleză că, dacă în țara noastră frecvența medie a accidentelor este de circa 6%, în cazul autovehiculelor de transport marfă frecvența este și mai mare, de 20,4%, iar în cazul autovehiculelor destinate transportului de călători de 18,9%. "Nu în ultimul rând, menționăm că frecvența atinge valori duble față de medie (12,7%) în cazul tinerilor de până în 30 de ani care conduc autovehicule cu motoare de peste 2.500 cmc, arată datele ASF - Autoritatea de

TARIFE DE REFERINȚĂ PENTRU ASIGURAREA RCA PERSOANE FIZICE - FEBRUARIE 2023								
	≤1200 cmc	1201-1400 cmc	1401-1600 cmc	1601-1800 cmc	1801-2000 cmc	2001-2500 cmc	>2500 cmc	ELECTRIC
≤30 ani	1.822	1.931	2.187	2.327	2.505	3.304	4.709	2.742
31-40 ani	1.114	1.123	1.236	1.364	1.481	1.972	2.832	1.643
41-50 ani	1.076	1.129	1.265	1.356	1.445	1.974	2.912	1.509
51-60 ani	1.006	1.048	1.195	1.337	1.410	1.899	2.853	1.397
>60 ani	1.036	1.079	1.204	1.325	1.392	1.966	2.767	1.440

Tarifele de referință sunt exprimate în lei

Supraveghere Financiară", subliniază reprezentanții UNRAR, menționând că toți acești factori, și nu numai, se regăsesc și în nivelul primelor de asigurare RCA.

De asemenea, potrivit sursei citate, la fel de îngrijorător este și faptul că, în ceea ce privește dauna medie, adică despăgubirile plătite în cazul fiecărui accident în baza polițelor RCA, România se situează în top. Concret, pentru fiecare accident, asiguratorii din România plătesc în baza polițelor RCA despăgubiri de circa 2.160 euro, față de 1.690 euro în Polonia, 2.020 euro în Slovacia sau 2.060 euro în Cehia.

### Severitate mai mare a accidentelor

În plus, România înregistrează și o severitate ridicată a accidentelor, cu o rată de două ori mai mare decât media europeană în ceea ce privește decesele provocate de accidente în trafic. Astfel, conform Eurostat, datele statistice arată că rata deceselor cauzate de accidente rutiere înregistrată în România este de 86 la un milion de locuitori, comparativ cu media UE de 46 la un milion de locuitori - deși eforturile autorităților au dus la o scădere a acestui indicator. Toate acestea în contextul în care anul

2022 a fost considerat cel mai sigur an din punct de vedere rutier în România, se arată în comunicat.

### Ce este factorul Bonus Malus

Factorul Bonus-Malus (BM) a fost determinat prin referire la cadrul aplicabil stabilit în Norma A.S.F. nr. 20/2017 privind asigurările auto din România, cu modificările și completările ulterioare (Norma ASF nr. 20/2017), în funcție de distribuția expunerii la risc grupată pe clasele de B-M detaliate în tabelul din Anexa nr. 5 a Normei ASF nr. 20/2017.

Factorul BM a fost calculat ca media ponderată a expunerilor din fiecare clasa de Bonus Malus în totalul expunerii la risc, pentru polițele subscrise în ultimele 12 luni anterioare datei de referință 30 iunie 2022, separat pentru persoane fizice, persoane juridice și la nivelul următoarelor categorii de vehicule:

- vehicule destinate transportului de călători, SUV-uri și autovehicule mixte cu o masă autorizată maximă de sub 3,5 tone și maxim 9 locuri;
- autovehicule pentru transportul bunurilor;
- restul vehiculelor.

#### 5. Autovehicule pentru transportul bunurilor, PERSOANE JURIDICE:

Tip asigurat	Masa (Kg)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PJ	<3500	629	15,0%	20,3%	20,8%	5,2%	1.107	17,0%	27,4%	5,0%	1.972
PJ	3500-15999	1.019	15,0%	20,3%	20,8%	4,9%	1.786	17,0%	27,4%	5,0%	3.181
PJ	>=16000	2.732	15,0%	20,3%	20,8%	8,1%	4.936	17,0%	27,4%	5,0%	8.794

#### 6. Remorci și semi-remorci, PERSOANE FIZICE:

Tip asigurat	Masa (Kg)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PF	<=3500	11	25,1%	20,3%	20,8%	36,7%	28	35,0%	27,4%	5,0%	63
PF	>3500	22	25,1%	20,3%	20,8%	27,9%	51	35,0%	27,4%	5,0%	116

#### 6. Remorci și semi-remorci, PERSOANE JURIDICE:

Tip asigurat	Masa (Kg)	Prima de risc (RON)	Factor daune mari	Factor IBNR	Trendul daunelor	Marja de siguranță	Prima de risc de referință (RON)	Factor Bonus-Malus	Cheltuieli	Marja de profit	Prima brută de referință (RON)
PJ	<=3500	34	14,1%	20,3%	20,8%	29,5%	72	18,8%	27,4%	5,0%	131
PJ	>3500	119	14,1%	20,3%	20,8%	31,5%	259	18,8%	27,4%	5,0%	471



**GIROD Semnalizare Rutieră S.R.L.**  
Calea Lugoșului 9A, Ghiroda  
Jud. Timiș, România  
Tel.: 0356-437.400  
www.girod-semnalizare.ro

EN 12899-1:2007

14

15

16

17

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

IX

## GIROD - PRODUSE DE O CALITATE DUBIOASĂ CUMPĂRATE CONSTANT DE CNAIR

**De o perioadă de timp publicația noastră se ocupă de informarea cititorilor cu privire la semnalizarea rutieră, aspect care are un impact major asupra siguranței circulației.**

Până acum am prezentat cu prioritate marcajele rutiere, unde am constatat că problemele identificate sunt tratate în mod fundamental diferit.

Nu contează starea necorespunzătoare a lucrărilor de marcaj, importanță are relația personală dintre executanți și cei cu putere de decizie de la nivelul administratorilor drumurilor.

În ultimul caz prezentat am arătat cum structuri teritoriale din cadrul CNAIR tratează diferit problemele existente.

Astfel pentru întârzierea nejustificată a execuției lucrărilor de marcaj de pe raza DRDP Craiova, această instituție a emis document constatator negativ executantului Dumava.

Însă la DRDP București, odată cu instalarea noului director regional, DUMAVA, deși nu a executat nici o lucrare dintre cele comandate în cei doi ani de la semnarea acordului-cadru, impune tipul de marcaje pe care "ar fi dispus" să-l execute. Aceeași situație o regăsim și în cazul semnalizării verticale, adică

a indicatoarelor și altor mijloace de semnalizare rutieră.

De peste 10 ani este bine cunoscut la nivelul CNAIR modul în care societatea Girod Semnalizare Rutieră derapează constant de la cerințele minime pe care produsele sale de semnalizare rutieră ar trebui să le îndeplinească, cerințe tehnice obligatorii de respectat conform Codului rutier și normelor în vigoare. Consecințele deosebit de periculoase ale acestor derapaje au fost semnalate de către utilizatorii drumului public, constructori de drumuri, mass media, dar chiar și de către unitățile subordonate ale CNAIR.

Cu toate acestea și în ciuda obligațiilor legale care îi revin, când este vorba despre isprăvile Girod Semnalizare Rutieră, CNAIR pare complet anesteziată. Ba, mai mult, Girod este în continuare în grațiile CNAIR, fiind acceptată în continuare ca furnizor atât al constructorilor care au contracte pe drumurile naționale, cât și direct în contractele de achiziție ale CNAIR.

Însă, ca la marcaje, "năzdrăvăniile"

firmei Girod nu sunt tolerate de toți factorii implicați în domeniu. Dacă CNAIR dă dovadă de iresponsabilitate și nu are încă nicio reacție - urmare și a faptului că este "inundată" de adrese, sesizări, explicații, mai mult sau mai puțin pe lângă subiect, ale Girod-, nu același lucru se poate spune despre Inspectoratul de Stat în Construcții (ISC) sau Consiliul Județean Dâmbovița.

Încă din decembrie 2013, ISC a dispus măsuri de interdicere a introducerii pe piață a produselor Girod:

În urma controalelor efectuate de către inspectorii de specialitate din cadrul Direcției Regionale în Construcții Vest la fabricantul SC GIROD SEMNALIZARE RUTIERĂ SRL au fost constatate neconformități cu privire la procedura de atestare a conformității, respectiv încercări care nu au fost efectuate de laboratoare notificate sau care nu au fost recunoscute de laboratoare notificate, pentru acestea fiind dispuse măsurile de interdicere a introducerii pe piață și de interdicere a punerii la dispoziție pe piață a produselor în cauză și a fost sancționată contravențional societatea.

SC GIROD SEMNALIZARE RUTIERĂ SRL a formulat plângere contravențională împotriva procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, fiind deschis dosarul nr. 26471/325/2013, aflat pe rolul Judecătoriei Timișoara. Potrivit dispozițiilor art. 32 alin. (3) din O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, plângerea suspendă executarea.

INSPECTOR GENERAL DÂMBOVIȚA  
Paul RACU





În februarie 2023, CJ Dâmbovița a dispus înlocuirea indicatoarelor rutiere fabricate de Girod pe zeci de km de drumuri reabilitate.

Referință obiectiv:  
„Dezvoltarea infrastructurii de transport județean prin modernizarea DJ720, DJ720B, DJ711 și DJ101B pe traseul limită Județ Prahova - Moreni - Gura Ocnajei - Râzvad - Ulmi - Târgoviște - Comăni - Bucșani - Băleai - Dobru - Finta - Bălcărești - Cojocna - Cornești - Bufimani - Niculești - Limită Județ Ilfov” - lot 3 și lot 4.

Urmare adresei înregistrată la Consiliul Județean Dâmbovița nr. \_\_\_\_\_, vă comunicăm că indicatoarele rutiere au fost înlocuite, conform proceselor verbale de demontare și montare a acestora din data de 07.02.2023, însoțite de factorii implicați (Șef șantier, Responsabil Tehnic cu Execuția, Diriginte de Șantier, Proiectant).

Pentru conformitatea noilor indicatoare rutiere montate a fost prezentată declarația de performanță de la producător cu nr. 201/06.02.2023.

Vă mulțumim pentru colaborare,

PREȘEDINTE,

CNAIR a avut nenumărate situații în care ar fi trebuit să procedeze la fel:

- în 2015 - DN1C, A2 interchange Medgidia și Autostrada Arad-Nădlac;
- în 2016 - Centura Ocolitoare a Sucevei și Autostrada - Lugoj-Deva;
- în 2019 - Autostrada A3 Turda-Gilau;
- în 2020 - Gilău Nodul rutier dintre DN1 și A3;
- în 2022 - Autostrada A1 Arad-Nădlac.

Iar exemplele pot continua!  
Dacă pe CNAIR nu o interesează cum se risipesc banii publici pe produsele neconforme ale lui Girod, poate ar trebui măcar să se gândească la consecințele inclusiv de natură penală prevăzute de art. 5 alin. 6 din OUG 195/2002 ca urmare a semnalezării necorespunzătoare a drumului public.

### DN1C

REGISTRUL NAȚIONAL AL ÎNREGISTRĂRII ȘI DRUMURILE NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI CLUJ

Cluj, Central C.N.A.D.N.R. S.A.

Referință la adresa dumneavoastră nr. \_\_\_\_\_ înregistrată la Direcția Regională Drumuri și Poduri Cluj cu următoarele:

Urmare a verificărilor efectuate de către reprezentantul instituției noastre și de către comisia de recepție la terminarea lucrărilor, comisia de recepție a luat decizia suspendării procesului de recepție, cu stabilirea termenelor de remediere, fapt menționat în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor.

La data prezentei, SC PORR CONSTRUCT SRL, în calitate de executant, a transmis către Direcția Regională Drumuri și Poduri Cluj, adresa înregistrată cu nr. 1567/08.02.2023, privind modul de rezolvare a măsurilor dispuse în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor, respectiv, înlocuirea indicatoarelor rutiere.

Direcția Regională Drumuri și Poduri Cluj  
Ing. Valinel NEAGU

### A2 interchange Medgidia

Vă adreșăm la comenziile faptului și se înregistră cu nr. 28/07.2013 a societății ANOTIEREA ASTALEX SPA - MAX BOGEI, ROMÂNIA SRL.

Referință la adresa dumneavoastră nr. \_\_\_\_\_ înregistrată la ANOTIEREA ASTALEX SPA - MAX BOGEI, ROMÂNIA SRL cu următoarele:

Urmare a verificărilor efectuate de către reprezentantul instituției noastre și de către comisia de recepție la terminarea lucrărilor, comisia de recepție a luat decizia suspendării procesului de recepție, cu stabilirea termenelor de remediere, fapt menționat în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor.

La data prezentei, SC PORR CONSTRUCT SRL, în calitate de executant, a transmis către ANOTIEREA ASTALEX SPA - MAX BOGEI, ROMÂNIA SRL, adresa înregistrată cu nr. 1567/08.02.2023, privind modul de rezolvare a măsurilor dispuse în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor, respectiv, înlocuirea indicatoarelor rutiere.

ANOTIEREA ASTALEX SPA - MAX BOGEI, ROMÂNIA SRL  
Ing. Valinel NEAGU

### Arad-Nădlac

ULTIMA ORA

TIR MAGAZIN

CNAADR VA DESPAGUBI SOFERII CU MASINILE AVARIATE DE FURTUNA PE AUTOSTRADA ARAD-NADLAC

Șoferii ale căror mașini au fost avariate pe autostrada Arad-Nădlac de pannoniile ardelene amare de furtună, acum două zile, vor fi despăgubiți de Compania de Drumuri.

Este promisiunea șefului de direcție societății înfrunzite, Nănel Nănel, într-o intervenție la televiziunea publică. Mai multe mașini au fost agățate pe o secțiune cu rigle din beton de baci în de plastic împănate pe drum, chiar pe o porțiune inaugurată acum o lună.

„Pe autostradă unde pe drumul bătănie anterioară - sunt 600 de metri, nu pe 20 km care înseamnă trei secțiuni. E a gresită a construcției, din informația de la Direcția de Drumuri și Poduri Treptușca. Unmădată să se îndrepte lucrările de construcție, cu care au suferit daune sunt riglele și să fie plăgite ca să recupereze banii de la noi, iar noi să ne întoarcem de la construcție. E a problemă a constructorului”, a spus Nănel Nănel.

Sursa: dig24.ro

### Centura Ocolitoare Suceava

REGISTRUL NAȚIONAL AL ÎNREGISTRĂRII ȘI DRUMURILE NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI SUCEAVA

Suceava, Central C.N.A.D.N.R. S.A.

Referință la adresa dumneavoastră nr. \_\_\_\_\_ înregistrată la Direcția Regională Drumuri și Poduri Suceava cu următoarele:

Urmare a verificărilor efectuate de către reprezentantul instituției noastre și de către comisia de recepție la terminarea lucrărilor, comisia de recepție a luat decizia suspendării procesului de recepție, cu stabilirea termenelor de remediere, fapt menționat în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor.

La data prezentei, SC PORR CONSTRUCT SRL, în calitate de executant, a transmis către Direcția Regională Drumuri și Poduri Suceava, adresa înregistrată cu nr. 1567/08.02.2023, privind modul de rezolvare a măsurilor dispuse în procesele verbale de suspendare a procesului de recepție la terminarea lucrărilor, respectiv, înlocuirea indicatoarelor rutiere.

Direcția Regională Drumuri și Poduri Suceava  
Ing. Valinel NEAGU

### Autostrada Lugoj-Deva

20 BUSINESS INFRASTRUCTURĂ

Șoferii, puși în pericol, cu bună știință, de CNAADR

PERICOL: Direcția de Construcții și Montaj a Autostrăzii Lugoj-Deva a fost criticată pentru că nu a luat în considerare faptul că șoferii nu pot vedea bine din cauza condițiilor de iluminare și a faptului că nu au fost montate indicatoare de avertizare în timp util. CNAADR este acuzată de faptul că nu a luat în considerare faptul că șoferii nu pot vedea bine din cauza condițiilor de iluminare și a faptului că nu au fost montate indicatoare de avertizare în timp util.

Șoferii au fost puși în pericol de către CNAADR din cauza faptului că nu au fost montate în timp util indicatoare de avertizare în zona de intrare pe autostrada Lugoj-Deva. CNAADR este acuzată de faptul că nu a luat în considerare faptul că șoferii nu pot vedea bine din cauza condițiilor de iluminare și a faptului că nu au fost montate indicatoare de avertizare în timp util.

Jale pe Autostrada Lugoj - Deva, din pricina furtunii! Ce a lăsat în urmă? FOTO și VIDEO!

17 august 2016 - 06:54 PM

Auto - Accident

Categorie: [EXCLUSIV] News

TIMB. Furtuna a distrus în Timiș o parte din suprastructura și a provocat un accident deosebit și pe buclă circulară din autostrada Lugoj - Deva.

Văzută printr-o șosea aproape ca un pământ albăstrui, în seara vântului puternic din zilele trecute.

Mai multe mașini au fost avariate în urma furtunii și au fost servite cu traga pe banda de circulație a autostrăzii.

De asemenea, trasa a rămas în stadiu de lucrări de reparații.

„La fel cum în multe alte părți din țară, șoferii sunt puși în pericol de către CNAADR. În acest caz, pe trasa de intrare pe autostrada Lugoj-Deva, șoferii au fost puși în pericol de către CNAADR din cauza faptului că nu au fost montate în timp util indicatoare de avertizare în zona de intrare pe autostrada Lugoj-Deva. CNAADR este acuzată de faptul că nu a luat în considerare faptul că șoferii nu pot vedea bine din cauza condițiilor de iluminare și a faptului că nu au fost montate indicatoare de avertizare în timp util.”







### Șefa de la RAR o face din nou de "Oaie"

Combi-națiile imobiliare ale tandemului "Oaia" de la RAR-"Grobianu" de la Gruiu ating stratosfera.

Ne cerem scuze fază de cititorii noștri pentru că într-un pamflet anterior am numit-o pe Alina Niță, director general Registrul Auto Român (RAR), zisă "Oaia", "specialista combinațiilor imobiliare". Am subestimat-o mult! Ea este superspecialista megacombi-națiilor imobiliare!

Combi-națiile veroase prin care tandemul Alina Niță "Oaia" - Viorel Grigore, zis "Grobianu", și-a tras RAR-ul "pă persoană fizică" merg înainte în ritm halucinant.

În cele ce urmează, din multitudinea de informații care ne-au parvenit, vă supunem atenției numai câteza isprăvi de-ale "cuplului împărătesc" de la Registrul Auto. Construcția noului sediu RAR de la Alexandria, contractată de fosta conducere a regiei, a fost finalizată în decembrie 2022

pentru suma de 17 milioane de lei. În dispreț total față de gestionarea banului public, Oaia a impus Consiliului de Administrație al RAR -în fapt o adevărată "cooperativă" condusă de controversatul secretar de stat Bogdan Mîndrescu-, ca valoarea estimată pentru construcția noului sediu al reprezentanței de la Cluj să fie de 38 de milioane de lei.

Adică mai mult decât dublu în decurs de numai câteva luni și în condițiile în care costul cu



Beeeei... Mîndrescule!!!... Ți-a poruncit Grobi să semnezi foarte tunurile pe care le bag eu în CA-ul RAR, pe ultima sută de metri a ministeriatului lui Grindeanu! În felul ăsta, poate ne transferă de la DNA la DIICOT, pentru că ne constituim în grup infracțional organizat!

Alina Niță, zisă "Oaia", director general RAR, se "Mîndrescu" peste tot că îl are la degetul mic pe secretarul de stat Bogdan.

materialele a scăzut comparativ cu anul trecut!

Bineînțeles că membrii "Cooperativei" de Administrație a RAR, în totală conivență cu Oaia, au aprobat exorbitanta sumă, semnând "ca primarii". Totodată, Oaia, în buna tradiție, a conceput caietul de sarcini astfel încât licitația să fie câștigată de cine trebuie. Alte două reprezentanțe RAR, din Târgoviște și Satu Mare, au fost construite cu 10 milioane de lei fiecare, în anii 2019 și 2018.

Pentru acuratețea informației, chiar dacă reprezentanța Cluj are trei linii de inspecție, față de două câte au celelalte, regula de trei simplă ar fi limitat costul maxim estimat la 25 de milioane de lei și asta în cel mai costisitor caz. Dacă o reprezentanță cu două linii de inspecție costă între două și trei milioane de euro, una cu trei linii costă între trei și patru milioane și jumătate de euro. În niciun caz opt milioane de euro, cât a impus Oaia.

**În loc de concluzie:** Parandărătul a ajuns să fie mai mare decât valoarea întregii construcții!

### **Cu chichinetă, fără chichinetă**

Ultima tentativă de mutare a sediului de pe șoseaua Vergului într-o locație din Sectorul 1 a fost atât de grobian făcută încât până și Oii i s-a făcut frică! Se observa de pe Lună că acel caiet de sarcini era făcut cu dedicație. De la localizarea în Sectorul 1, la suprafața cerută, la numărul de locuri de parcare, la existența chichinetei,

la termenul de numai cinci zile de depunere a ofertelor și până la menținerea numai pentru o săptămână a anunțului pe site-ul RAR-ului (când alte anunțuri sunt menținute peste un an de zile!) făcătura era prea mare și prea vizibilă!

Dându-și seama de prostia făcută, cuplul a convenit cu proprietarul spațiului ca acesta din urmă să își retragă oferta, cu toate că a fost singurul candidat, iar o numeroasă delegație de la RAR tocmai vizitase sediul pentru a începe instalarea.

Mai mult, prețul ofertat doar pentru chiria celor 10 locuri de parcare se apropia de valoarea întregului sediu de pe Vergului, care include și 30 de locuri de parcare. Proprietarul imobilului cu pricina și-a constituit firma în aprilie, cu care în septembrie 2022 a cumpărat spațiul. Imediat după semnarea contractului de vânzare-cumpărare, Oaia a început manevrele de mutare.

Deși a eșuat cu mutarea sediului din Vergului în două rânduri, perseverența cuplului Oaia-Grobianu este de speriat! Cei doi își pavează acum terenul pentru o a treia încercare de mutare a sediului din Vergului la "destinația de distracție" din Sectorul 1. Oaia a trecut din nou mutarea sediului prin același Consiliu de Administrație al RAR, prietenos până peste cap cu ea.

**În loc de concluzie:** La dispoziția Alinei Niță, se coace acum un nou caiet de sarcini, cu aceeași neostoită dedicație și tot cu sediul în Sectorul 1, dar ceva mai puțin grobiană!

### **Pițipoancă marca RAR**

Dacă, în prima situație, celebrul cuplu prăduiește bugetul public, în cel de-al doilea caz, își bate joc, în plus, și de angajații RAR care lucrează acolo.

Nebunia nu se oprește aici. De la perceperea de comisioane pentru tot ce mișcă, la contractarea unei firme externe care întocmește facturile RAR-ului, de la panouri solare care nu funcționează, până la trucarea procedurilor de achiziții, un jaf generalizat a cuprins Registrul Auto Român. Angajații normali la cap își iau concedii pentru a nu mai fi implicați în aceste infracțiuni. Iar Oaia ce face în acest timp?! A început să defileze cu accesorii de superlux, de exemplu genți Louis Vuitton, iar când se dă jos din mașină pretinde să i se deschidă portiera.

Vorba unui vechi proverb:

Asta se întâmplă când ajunge "romul împărat" sau "milițeanca" șefă la RAR!

**În loc de concluzie:** Alina Niță de la RAR se crede scăpată, dar ce nu știe ea este că de Paști se sacrifică mielul și nu "Oaia".

**Genul programului: PAMFLET!**  
Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.

*Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium. Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa:*

**director@tirmagazin.ro.**



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



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

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





# **NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA**



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

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

**SCANIA**