

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR: SOLUȚII
IMEDIATE PENTRU
PIAȚA RCA** PG.12



**RADU DINESCU,
SECRETAR GENERAL
UNTRR
PG.27**

MARTIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

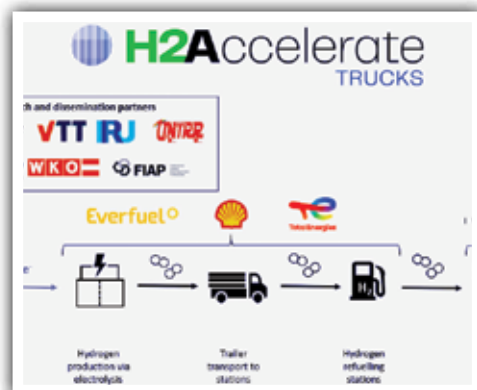
www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



11 H2ACCELERATE - PROIECT EUROPEAN EMBLEMATIC PENTRU CAMIOANELE PE HIDROGEN A FOST LANSAT LA BRUXELLES



13 HOLLEMAN: TRANSPORT AGABARITIC AL UNUI TRANSFORMATOR ELECTRIC PENTRU UCRAINA



14 EUROPA: PROPUNERI-ȘOC PENTRU CAMIOANE PÂNĂ ÎN 2040



20 PREȚUL ROVINIETEI AR PUTEA AJUNGE LA MII DE EURO LA CAMIOANE



UNTRR- SUSTINEREA TRANSPORTATORILOR RUTIERI ROMÂNI URMARE A NEADERĂRII LA SCHENGEN

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită măsuri pentru susținerea competitivității industriei transporturilor rutiere din România urmare neaderării la Schengen.

"Industria de transport rutier, cel mai mare exportator de servicii al României, este cea mai afectată ramură economică de neaderarea la Schengen a României - Stat Membru al UE din 2007.

La 16 ani de la aderarea României la Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, 25% - 30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor

pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

UNTRR solicită autorităților române și europene să intensifice eforturile pentru intrarea României în spațiul european Schengen în 2023 și asigurarea dreptului de liberă circulație în UE pentru transportatorii rutieri și pasagerii români.

A. IMPACTUL NEADERĂRII LA SCHENGEN DIN PERSPECTIVA TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFĂ

1. Pierderi directe - timp pierdut în punctele de trecere a frontierei cu

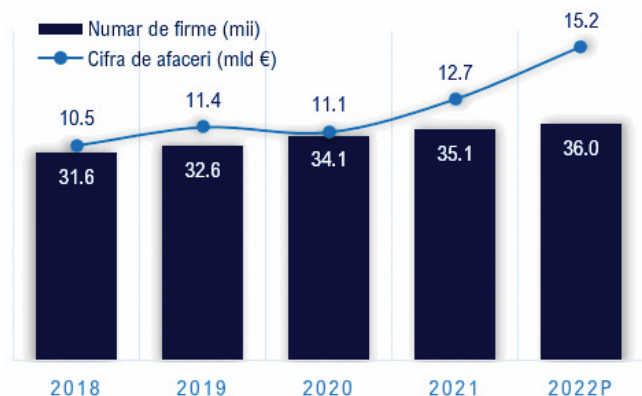
Ungaria și Bulgaria

» În 2022, prin cele 18 puncte de trecere a frontierei cu Ungaria și Bulgaria au fost înregistrate 3,9 milioane de treceri ale camioanelor de marfă, intrări/ieșiri România (exclusiv tranzit).

» Timpii de așteptare la punctele de trecere a frontierei cu Bulgaria și Ungaria variază între minim 30 minute și 72 ore, având o medie de 6 ore/trecere. Astfel, camioanele de marfă staționează forțat 23,5 milioane ore/an. Timpul înseamnă bani.

» Timpul de staționare la punctele de trecere a frontierei cu Ungaria și Bulgaria se traduce printr-o pierdere potențială de venituri de 2,32 miliarde

EVOLUTIA FIRMELOR ACTIVE SPECIALIZATE IN TRANSPORT RUTIER DE MARFA | 2018 - 2022



euro în anul 2022. La acestea se adaugă costuri actuale de 90 milioane euro.

» Astfel, pierderile directe ale transportatorilor rutieri români cauzate de neaderarea României la Schengen se ridică la 2,41 miliarde euro. Pentru piața transporturilor rutiere de marfă, aceste pierderi de venituri reprezintă aprox. 15% din valoarea actuală de 15,2 miliarde euro. Implicit, statul pierde 15% mai multe taxe pe care le-ar plăti transportatorii.

2. Pierderi indirecte – mai puține investiții străine, exporturi mai mici

» Investitorii străini urmăresc eficiența unei investiții, luând în considerare inclusiv costurile logistice și eficiența fluxurilor de materiale.

Studiu de caz: un potențial investitor străin din Germania are de ales între Debrecen (HU) și Oradea (RO). Distanța dintre cele două localități este de doar 70 km. Factorul decisiv în a alege locația va fi eficiența logistică, iar Oradea pierde potențiala investiție întrucât transportul mărfurilor până în Germania durează mai mult cu 14 ore decât din Debrecen, din care 12 ore trecere vamă (intrare-ieșire).

Concluzie: apartenența Schengen ar reduce decalajul față de Ungaria în privința Investițiilor Străine Directe (ISD). Ungaria, jumătate de teritoriu și populație în comparație cu România, a atras de 3,5 ori mai multe ISD în ultimii 20 de ani, adică de 7 ori mai mult decât România - în echivalență. România pierde ISD și reducerea deficitului comercial extern. Prin atragerea investițiilor străine directe (astăzi de 7 ori mai mici decât în Ungaria - țară Schengen), economia României ar putea înregistra o creștere semnificativă cu impact pozitiv și asupra numărului de angajați, precum și a activității de transport.

» Calculele specifice eficienței transportului rutier indică faptul că un camion de marfă din România parcurge aprox. 11.000 km/lună, în timp ce unul din Ungaria sau Polonia parcurge aprox. 13.000 km /lună (+18% față de România).

3. Impact mediu - Poluare inutilă

» Camioanele staționare la frontiere poluează inutil, fără a avea o activitate productivă/economică. În principalele puncte de frontieră trec până la 1000 camioane pe zi/ sens Nădlac, Borș, Giurgiu, Calafat - estimăm câteva

Pierderi cauzate de așteptările la trecerea frontierelor RO cu BG și HU | an 2022



zeci de mii de tone de emisii datorate exclusiv staționării în coloane.

» Flota transportatorilor români pe rute internaționale are o vârstă medie de 6 ani, adică toate sunt Euro 6.

4. Impact social

25% - 30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

» Pe durata staționării la frontieră, șoferii întâmpină diverse dificultăți:

- Lipsă grupuri sanitare;

Probleme

- 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.



- Lipsă spații de alimentație publică și stații de alimentare;

- Nu se pot odihni.

» Profesia de șofer profesionist nu mai este atractivă în România, unul din factori fiind și stresul cauzat de timpii de așteptare din frontiere (cel puțin o zi lucrătoare la o cursă externă, dar s-a ajuns și la un maxim istoric de 5 zile de așteptare). Totodată, depășirea timpilor de conducere strict reglementați în UE, din cauza timpilor de așteptare în coadă la trecerea frontierei poate duce la sancționarea șoferilor profesioniști români de către autoritățile europene de control.

» Dificultăți în a găsi șoferi profesioniști - pleacă în UE (Schengen).

» Dificultăți în utilizarea șoferilor non-rezidenți pe relații în cadrul UE datorită neapartenenței la Schengen. Transportatorii români nu pot utiliza conducătorii auto nerezidenți în curse internaționale, similar firmelor din țări Schengen. În acest moment conducătorii auto angajați din țări terțe nu pot lucra în UE mai mult de 90 de zile într-un interval de 180 zile.

B. MĂSURI DE SUSȚINERE NECESARE PENTRU INDUSTRIA TRANSPORTURILOR RUTIERE

URMARE PIERDERILOR MAJORE GENERATE DE NEADERAREA ROMÂNIEI LA SCHENGEN:

1. Facilitarea reală a importului de șoferi extracomunitari:

România este printre țările europene cele mai afectate de criza conducătorilor auto profesioniști,

având un deficit estimat de 71.000 posturi de conducători auto profesioniști neocupate în 2022. Având în vedere neaderarea României la Schengen, șoferii extracomunitari au nevoie în continuare de viză pentru a călători în UE/Schengen, iar aceasta se acordă pentru o perioadă limitată. Totodată, lipsa de eficiență în utilizarea timpului de conducere al șoferilor existenți cauzată de timpii mari de așteptare la frontieră acutizează și mai mult criza actuală de forță de muncă calificată și afectează atractivitatea profesiei.

Industria transporturilor rutiere solicită autorităților române eliminarea blocajelor care limitează angajarea nerezidenților prin următoarele măsuri:

- formarea profesională inițială a conducătorilor auto extracomunitari care au obținut permisul de conducere categoria C, CE după 9 septembrie 2009 conform Directivei nr. 59/2003 codificată recent în Directiva 2561/2022 și eliberarea atestatului de conducător conform articolului 5 din Regulamentul 1072/2009;

- efectuarea cursurilor de formare profesională și susținerea examenelor pentru atestate și în limba rusă, pentru a se facilita posibilitatea angajării conducătorilor auto ucraineni și extracomunitari vorbitori de limbă rusă care ar putea fi recrutați din țări precum Georgia, Azerbaidjan, Kazahstan, Kârgâzstan, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan etc. Acești conducători auto conduc vehicule extracomunitare care operează în mod curent în spațiul UE și cunosc și respectă legislația europeană deoarece aceste state

extracomunitare sunt membre în Acorduri și Convenții din care fac parte și Statele Membre UE (TIR, CEMT, AETR, ADR, CMR, etc).

- măsuri de reducere a timpului pentru obținerea atestatelor de formare profesională prin care să se permită înscrierea la cursurile de formare profesională și susținerea examenului de CPI/CPC de către șoferii nerezidenți care dețin un permis de conducere eliberat atât de un stat membru al Convenției asupra circulației rutiere, cât și de un stat care nu este membru al acestei Convenții, prin preschimbarea permisului de conducere național fără examinare în condițiile Ordinului nr. 163/2011 privind preschimbarea permiselor de conducere naționale eliberate de autoritățile competente ale altor state cu documente similare românești.

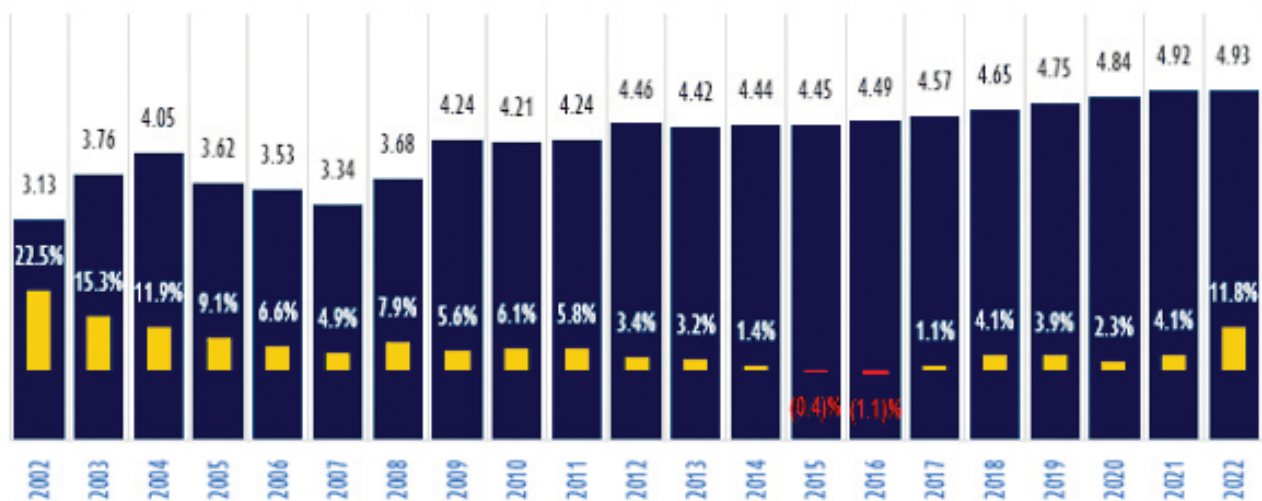
- măsuri de facilitare a procesului de angajare al șoferilor nerezidenți prin modificarea Ordinului MTI 1214/2015 prin care să se simplifice eliberarea avizului de angajare solicitat de IGI, numai prin prezentarea permisului de conducere categoria C, CE al șoferului extracomunitar.

2. Indemnizație de hrană neimpozabilă pentru șoferii detașați

Introducerea conceptului de indemnizație de hrană în Codul Fiscal pentru conducătorii auto detașați care să fie neimpozabilă la nivelul sumelor impuse de țările unde aceasta este obligatorie (de exemplu, indemnizația pentru hrană de aproximativ 15 euro/zi în Franța și Germania) și să fie opțională și neimpozabilă într-o anumită limită pentru țările unde indemnizația de hrană nu este obligatorie.

Evoluția indicatorilor cheie pentru indexarea diurnei zilnice a șoferilor

■ Curs mediu de schimb (Leu / Euro) ■ HICP



Surse: INS, Eurostat

3. Actualizarea cu inflația a nivelului legal stabilit pentru indemnizația zilnică (diurna), prin hotărâre a Guvernului (conform Anexa 1 HG 518/1995)

Codul Fiscal prevede un plafon neimpozabil pentru indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în HG nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, (...), precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare (...)

- în străinătate, plafonul neimpozabil este de 2,5 ori nivelul legal stabilit

pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat

HG nr. 518/1995 privind unele drepturi și obligații ale personalului român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar stabilește în anexă un nivel minim al indemnizației zilnice (diurnă), care nu a mai fost actualizat din 2002.

Raportând la inflația medie anuală și cursul mediu de schimb în perioada 2002-2022, nivelul legal al indemnizației zilnice (diurna) șoferilor ar trebui să crească de la 35 euro/zi în 2002 la valoarea de 76 euro/zi în 2023. Analiza UNTRR este

prezentată la secțiunea 3.1. de mai jos - ACTUALIZAREA NIVELULUI LEGAL AL INDEMNIZAȚIEI ZILNICE RAPORTAT LA PERIOADA 2002-2022.

Raportând la inflația medie anuală și cursul mediu de schimb din ultimii 5 ani, diurna zilnică a șoferilor ar trebui să crească de la 35 euro/zi în 2017 la valoarea de 43 euro/zi în 2023. Analiza UNTRR este prezentată la secțiunea 3.2. de mai jos - ACTUALIZAREA NIVELULUI LEGAL AL INDEMNIZAȚIEI ZILNICE (DIURNEI) RAPORTAT LA ULTIMII 5 ANI (2018-2022).

3.1. ACTUALIZAREA NIVELULUI LEGAL AL INDEMNIZAȚIEI ZILNICE RAPORTAT LA PERIOADA 2002-2022

» Raportând la inflația medie anuală

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu

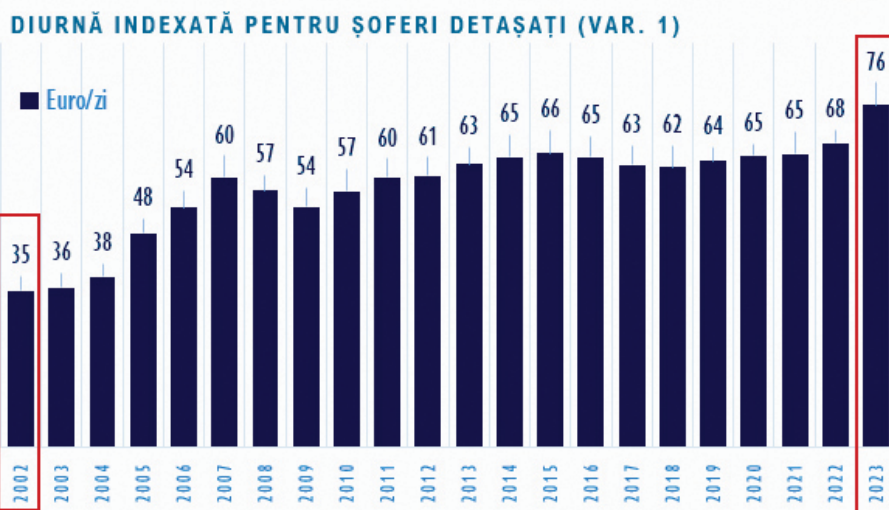


și cursul mediu de schimb, nivelul legal al indemnizației zilnice a șoferilor (diurna) ar trebui să crească de la 35 Euro/zi în 2002 la valoarea de 76 Euro/zi în 2023.

» Valoarea este aproape aceeași indiferent de metoda de raportare; calcul în Lei cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual sau calcul în Euro cu raportare la inflația medie din UE pentru perioada 2002 – 2022.

Varianta 1: Indexare nivel legal al indemnizației zilnice(diurnă) cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual

Varianta 2: Indexare nivel legal al indemnizației zilnice cu raportare la inflația medie din UE, raportarea în euro



Sursa: calcul UNTRR



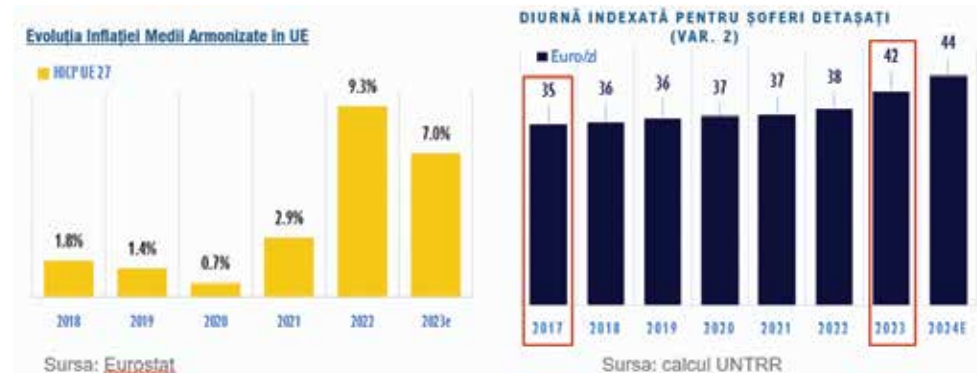
3.2.ACTUALIZAREA NIVELULUI LEGAL AL INDEMNIZAȚIEI ZILNICE (DIURNEI) RAPORTAT LA ULTIMII 5 ANI (2018-2022)

» Raportând la inflația medie anuală și cursul mediu de schimb, diurna zilnică a șoferilor ar trebui să crească de la 35 euro/zi în 2017 la valoarea de 43 euro/zi în 2023.

» Valoarea este aproape aceeași indiferent de metoda de raportare; calcul în Lei cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual sau calcul în Euro cu raportare la inflația medie din UE pentru perioada 2018 – 2022. În plus, toate prognozele macroeconomice ale diverselor instituții indică o inflație mare și pentru anul 2023.

Varianta 1: Indexare nivel legal al indemnizației zilnice (diurnă) cu raportare la inflația medie din România și cursul de schimb mediu anual

Varianta 2: Indexare nivel



legal al indemnizației zilnice cu raportare la inflația medie din UE, raportarea în euro

4. Creșterea plafonului neimpozabil de la 3 la 4 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat pentru

indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului.

5. Menținerea schemei de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la combustibil, prin care se rambursează firmelor de transport rutier 50 de bani pe litrul de combustibil achiziționat și realizarea plăților la timp

Primele plăți au fost făcute în a doua săptămână din noiembrie 2022,

de cca 60 mil. lei pentru Trim. 2, din cele 300 mil. lei alocate, care au rămas necheltuiți până la finalul anului 2022. Aproximativ 5.000 de transportatori rutieri din totalul celor 53.797 firme de transport rutier licențiate (din care 34.747 firme transport rutier de mărfuri operând vehicule peste 3,5 tone) au beneficiat de schema de ajutor cu 0,5 lei/litru anul trecut. Măsura a fost benefică pentru industrie, iar suma rambursată de autoritățile române este cea mai mare de până acum, comparativ cu maximum de 40 mil. lei pentru rambursarea accizei la motorină în anii trecuți. Conform ARR, au fost 9.351 de dosare transmise din care au fost aprobate 6.960. Suma solicitată a fost de 254.504.290 lei și suma restituită 209.504.290 lei. Suma de 44.586.146 lei a fost respinsă pentru că firmele nu îndeplineau condițiile de restituire sau cererile nu au fost completate corect și în timpul prevăzut de lege. UNTRR solicită ca această măsură să se aplice integral prin menținerea schemei de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la combustibil, prin

care se rambursează firmelor de transport rutier 50 de bani pe litrul de combustibil achiziționat și realizarea plăților la timp în 2023.

6. Neintroducerea unor noi restricții de circulație, conform surse

Conform surselor, inițiator deputat Vela se dorește introducerea restricțiilor de circulație cu caracter permanent pentru vehicule comerciale – demers inacceptabil, mai ales în contextual neintrării României în Schengen.

7. Eliminarea controalelor la frontiera cu Bulgaria

România și Bulgaria au aderat împreună la Uniunea Europeană și au făcut în permanență echipă pentru intrarea în spațiul Schengen împreună, fiind necesară continuarea eforturilor comune pentru aderarea la spațiul Schengen. În acest spirit de solidaritate, UNTRR solicită Guvernului României ca împreună cu Guvernul Bulgariei să soluționeze urgent și pragmatic simplificarea până la eliminare a controalelor în frontiera dintre cele două țări.

Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load

2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



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

8. RCA- ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ

UNTRR solicită stabilitate pe piața RCA, menținerea unor tarife cât mai aproape de tariful de referință pentru vehiculele încadrate în clasa Bonus și măsuri pentru creșterea gradului de cuprindere în asigurare, măsuri care încă nu au fost implementate din 2017 până în prezent. După falimentul City Insurance, UNTRR consideră necesară continuarea eficientizării sectorului de asigurări RCA precum și o mai mare responsabilizare a factorilor de decizie din piață.

9. SUBVENȚIONAREA ACHIZIȚIEI DE CAMIOANE VERZI ȘI A DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII AFERENTE

Pentru a atinge obiectivele climatice stabilite de Comisia Europeană în "European Green Deal" este necesară o transformare semnificativă a sectorului transporturilor rutiere către vehicule cu emisii reduse și zero. Utilizarea pe scară largă a camioanelor electrice și cu alți combustibili curați (CNG, LNG, hidrogen) poate fi atinsă atât prin stimularea achiziției camioanelor, cât și prin extinderea intensivă a infrastructurii asociate. 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 electrice/CNG/LNG/ Hidrogen.

În prezent, în România sunt înmatriculate doar trei camioane electrice, în timp ce alte țări au deja sute de camioane electrice pe drumurile publice.

Pentru a sprijini tranziția către un transport rutier curat, UNTRR solicită o schemă de sprijin guvernamental care trebuie să includă atât achiziția camioanelor verzi cât și partea de operare. Camioanele electrice/CNG/ LNG ar trebui exceptate de la plata taxelor, impozitelor și accizelor.

10. TIR/TIR-EPD declarație electronică

UNTRR semnalează de aproape un an, creșterea traficului și a timpilor de așteptare la frontierele României din cauza războiului din Ucraina și în acest context solicită măsuri administrative care să fluidizeze traficul vehiculelor comerciale.

În 2022, transportatorilor rutieri au stat în cozi de peste 40 km la intrarea în țară pe partea ucraineană și la cozi de peste 10 km pe partea română, așteptând și o săptămână pentru trecerea frontierei.

Timpii mari de așteptare sunt și la frontiera României cu Republica Moldova, firmele de transport rutier se plâng că situația se înrăutățește pe zi ce trece, iar conducătorii auto profesioniști nu au condiții adecvate de așteptare.

Pentru deblocarea urgentă a acestei situații, UNTRR solicită să se acorde

prioritate autovehiculelor care utilizează sistemul TIR și care au trimis predeclarații electronice TIR-EPD, facilitând trecerea frontierei pentru autovehiculele cu documente vamale procesate.

Sistemul TIR oferă o soluție imediată pentru facilitarea trecerii frontierei României cu Ucraina și Rep. Moldova. Reamintim faptul că obiectivul Convenției vamale privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) este de a facilita tranzitul internațional printr-o procedură simplificată de tranzit vamal, utilizată cu succes în ultimii 70 de ani la nivel global. Prin simpla stimulare a utilizării acestei convenții internaționale de tradiție, sigure, de încredere, cunoscută și aplicată în regiune, beneficiile sunt semnificative fiind demonstrat faptul că utilizarea TIR reduce timpii de transport cu până la 80%, facilitându-se trecerea mai rapidă a frontierei și astfel mărirea capacității de procesare a autorităților vamale. Acordând prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - TIR, numărul zilnic de camioane care pot trece frontiera României cu Ucraina și Rep. Moldova poate crește de două-trei ori în 24 de ore.

Astfel că UNTRR a identificat două Puncte de trecere a frontierei care pot fi dedicate pentru transport TIR/ TIR-EPD:

Pentru frontiera cu Ucraina, UNTRR a identificat Vama Vicovul de Sus-Krasnoilsk (UA), pentru frontiera cu Rep. Moldova Bumbăta – Leova (MD).", se spune în comunicatul UNTRR din 02 martie 2023.

H2ACCELERATE - PROIECT EUROPEAN EMBLEMATIC PENTRU CAMIOANELE PE HIDROGEN A FOST LANSAT LA BRUXELLES

UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, alături de IRU și asociațiile profesionale de transport rutier din Italia și Austria s-au alăturat proiectului H2Accelerate TRUCKS pentru a promova decarbonizarea camioanelor pe distanțe lungi în întreaga Uniune Europeană.

UNTRR, IRU - Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere și asociațiile profesionale membre IRU - FIAP (Italia) și Camera Economică Austriacă (prin AISO, membru IRU), s-au alăturat unuia dintre cele mai mari proiecte pentru vehicule cu emisii zero din UE.

H2Accelerate TRUCKS, care este format din producători de hidrogen, operatori de infrastructură și producători de vehicule, va testa 150 de vehicule grele cu hidrogen pe principalele coridoare nord-sud care leagă Scandinavia de Italia.

UNTRR a participat la întâlnirea de lansare a H2Accelerate TRUCKS, proiect cheie finanțat de UE pentru implementarea camioanelor cu hidrogen, condus de parteneriatul H2Accelerate.

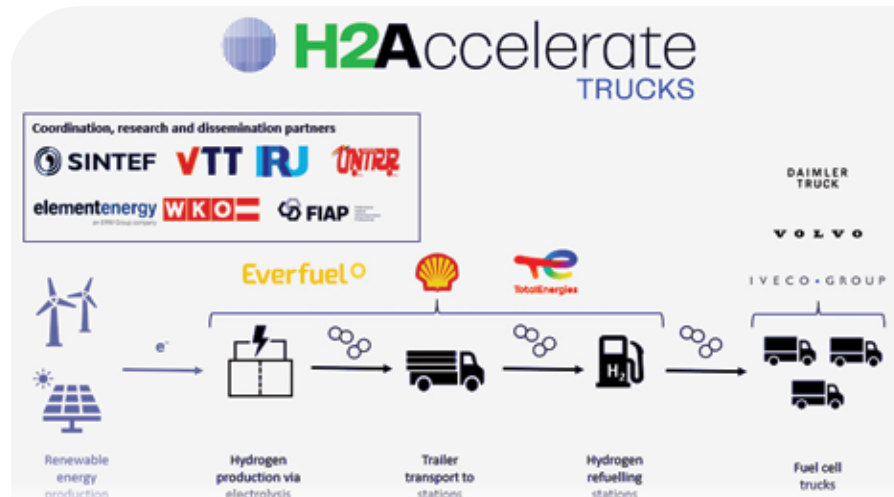
Secretarul General UNTRR Radu Dinescu a declarat: „Având în vedere obiectivele europene ambițioase ale Pactului Verde European și ale pachetului Fit for 55, presiunea asupra sectorului de transport rutier este foarte mare, pentru atingerea țintelor de decarbonizare stabilite de UE. UNTRR este onorată să se alăture proiectului H2Accelerate și să sprijine activitățile de diseminare a

rezultatelor proiectului în România și Europa Centrală și de Est, pentru promovarea implementării concrete a camioanelor pe hidrogen în transporturile rutiere .”

Colaboratorii proiectului – Daimler Truck, Everfuel, Volvo și membrii asociații IRU Iveco Group, Shell și TotalEnergies – lucrează împreună pentru a permite utilizarea hidrogenului pentru decarbonizarea transportului de mărfuri pe distanțe lungi în toată Europa.

Parteneriatul H2Accelerate a asigurat, de asemenea, finanțare pentru realizarea a opt stații de realimenta-

re cu hidrogen de mare capacitate prin instrumentul de finanțare al UE „Connecting Europe Facility”. Industria are nevoie de o rețea europeană densă de încărcare și realimentare pentru a se decarboniza, continuând să sprijine clienții și comerțul în UE și nu numai. Importanța dosarelor legislative UE precum Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR) și standardele de CO2 pentru vehiculele grele vor fi esențiale în facilitarea lansării vehiculelor cu emisii zero.



GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





UNTRR: ESTE NEVOIE DE DIALOG ȘI SOLUȚII IMEDIATE PENTRU EVITAREA ESCĂLADĂRII SITUAȚIEI DIN PIAȚA RCA!

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR - își manifestă îngrijorarea privind destabilizarea pieței RCA, ca urmare a deciziei ASF privind retragerea autorizației de funcționare a societății Euroins România și intrarea în insolvență la mai puțin de 2 ani de la falimentarea City Insurance.

“Atragem atenția că este nevoie rapid de continuarea dialogului și identificarea soluțiilor pe termen scurt, astfel încât operatorii de transport rutier deja afectați de o scădere accentuată a volumelor de mărfuri și de o presiune în creștere asupra tarifelor de transport, să nu fie din nou supuși unui șoc financiar ca urmare a acestei noi evoluții negative din piața de asigurări. Riscul iminent este ca mulți operatori de transport să fie serios afectați, ajungându-se la imposibilitatea de a își continua activitatea sau chiar la închiderea companiilor. Astfel, se va accentua tendința de scădere a parcului auto licențiat de peste 3,5 tone, înregistrându-se o scădere de circa 5% recent, pentru prima dată din 2009”, a declarat domnul Radu Dinescu, Secretar General UNTRR. UNTRR solicită autorităților ASF și BAAR să ia măsuri urgente și să modifice „Politicele și procedurile BAAR pentru gestionarea asigurărilor RCA aplicabile

asiguratului cu risc ridicat”, pentru a permite unui asigurat cu risc ridicat să se adreseze la BAAR prezentând doar o ofertă de la un asigurator și BAAR să repartizeze în aceeași zi, asiguratul cu risc către un asigurator. Considerăm că astfel prin reducerea timpului de răspuns din partea BAAR de la 20 de zile la o zi, se va fluidiza și procesul de întocmire a unor polițe noi și se va evita un eventual blocaj al pieței RCA, precum și o eventuală creștere nejustificată a primelor RCA în acest context de criză. Având în vedere că nu se cunoaște cât timp vor fi valabile polițele RCA emise deja de Euroins, UNTRR este alături de transportatorii rutieri pentru a identifica soluții imediate ce vor fi prezentate autorităților și societăților de asigurare pentru a permite operatorilor de transport să încheie, în continuare, polițe RCA în condiții rezonabile și pentru a evita deteriorarea și mai accentuată a situației actuale de pe piața RCA.

În acest context, UNTRR solicită ASF verificarea validității contractelor de reasigurare ale tuturor firmelor de asigurare autorizate în prezent să emită polițe RCA. De asemenea, solicităm ca ASF să (re)verifice dacă firmele de asigurări au rezerve de daune, rezerve de prime și dacă dețin fonduri proprii prin care să acopere cerința minimă de capital (MCR) și dacă dețin capitalul de solvabilitate declarat (SCR). Urmare a acestor verificări, solicităm ca ASF să informeze piața asupra aspectelor identificate. După soluțiile pe termen scurt, UNTRR își manifestă deschiderea pentru continuarea unui dialog pragmatic și constructiv cu autoritățile și societățile de asigurare pentru identificarea și implementarea unor măsuri care să prevină reapariția unei asemenea situații de criză pe piața RCA.”, se spune în comunicatul UNTRR din 17 martie 2023.



HOLLEMAN: TRANSPORT AGABARITIC AL UNUI TRANSFORMATOR ELECTRIC PENTRU UCRAINA

Compania Holleman Special Transport & Project Cargo a fost nominalizată pentru efectuarea unui transport agabaritic și greu al unui transformator electric, în perioada 20-28 februarie 2023, pe ruta Constanța – Punct de trecere a frontierei Siret, județul Suceava.

Transformatorul electric a fost donat de Comunitatea Europeană către Ucraina sub formă de ajutor umanitar. Județele ce vor fi traversate sunt Constanța, Ialomița, Buzău, Vrancea, Bacău, Neamț, Iași, Suceava.

Dimensiunile transformatorului sunt:
Lungime: 12.26 m

Lățime: 3.7 m
Înălțime: 4.85 m
Greutate totală: 197.2 to

Transformatorul a fost transportat pe un trailer modular, format din 24 de axe, fiecare axă având 8 roți. Dimensiunile totale și greutatea totală, respectiv pe roată, sunt următoarele:

Lungime = 48 m
Lățime = 3.7 m
Înălțime = 5.9 m cu posibilitate de scădere la 5.8 m
Greutate totală = 303.6 to.
Greutate repartizată pe fiecare roată: 1.385 tone (197 tone transformatorul + 69,6 tone trailerul) / 24 axe/ 8 roți/axă = 1,385 tone/roată).



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



EUROPA: PROPUNERI-SOC PENTRU CAMIOANE PÂNĂ ÎN 2040

Comisia Europeană a propus noi obiective ambițioase privind emisiile de CO2 pentru noile vehicule grele (HDV) începând cu anul 2030.

Aceste obiective vor contribui la reducerea emisiilor de CO2 în sectorul transporturilor. Camioanele, autobuzele urbane și autobuzele de cursă lungă sunt responsabile pentru peste 6% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din UE și pentru peste 25% din emisiile de GES provenite din transportul rutier. Aceste standarde de emisii consolidate ar asigura că acest segment al sectorului transportului rutier contribuie la trecerea la o mobilitate cu emisii zero și la obiectivele UE în materie de climă și de poluare zero. Comisia propune introducerea treptată a unor standarde mai stricte privind emisiile de CO2 pentru aproape toate vehiculele de mare tonaj noi cu emisii de CO2 certificate, comparativ cu nivelurile din 2019, mai exact:

- reduceri de 45% ale emisiilor începând cu 2030;
- reduceri de 65% ale emisiilor începând cu 2035;
- reducerea emisiilor cu 90% începând cu 2040.

Autobuzele urbane, zero emisii

Pentru a stimula implementarea mai rapidă a autobuzelor cu emisii zero în orașe, Comisia propune, de asemenea,

ca toate autobuzele urbane noi să aibă emisii zero începând cu 2030.

În concordanță cu obiectivele European Green Deal și REPowerEU, această propunere va avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra tranziției energetice, prin reducerea cererii de combustibili fosili importați și sporirea economiilor de energie și a eficienței în sectorul transporturilor din UE. Ea va aduce beneficii pentru operatorii și utilizatorii europeni de transport, prin reducerea costurilor de combustibil și a costului total de proprietate, și va asigura o răspândire mai largă a vehiculelor mai eficiente din punct de vedere energetic. De asemenea, va îmbunătăți calitatea aerului, în special în orașe, precum și sănătatea europenilor. În plus, acesta este un sector-cheie pentru a sprijini industria europeană a tehnologiilor curate și pentru a stimula competitivitatea internațională. UE este lider de piață în ceea ce privește producția de camioane și autobuze iar un cadru juridic comun contribuie la asigurarea acestei poziții pentru viitor. În special, standardele revizuite oferă un semnal clar și pe termen lung pentru a ghida investițiile industriei UE în tehnologii inovatoare cu emisii zero și pentru a stimula dezvoltarea

infrastructurii de reîncărcare și realimentare.

Trei state se aliază pentru a încetini ritmul trecerii la „camioanele verzi”

Italia dorește să facă echipă cu Franța și Germania pentru „a influența” și a încetini ritmul legilor Uniunii Europene privind reducerea emisiilor auto și ale camioanelor, potrivit ministrului italian al Industriei, Adolfo Urso, transmite Reuters.

Guvernul de dreapta al premierului Giorgia Meloni s-a declarat deja ferm împotriva deciziei blocului de a scoate în afara legii vânzarea de mașini noi pe benzină și diesel până în 2035, unul dintre miniștri numind trecerea forțată la electricitate drept „sinucidere” și „o cadou” pentru industria chineză.

Vorbind pentru canalul de știri TGcom, Urso a cerut Comisiei Europene să adopte o abordare „pragmatică, concretă, non-ideologică” a legilor privind schimbările climatice și a spus că dorește să construiască „o alianță” cu Parisul și Berlinul în vederea reducerii costurilor pentru industrie și consumatori.

El a spus că a discutat problema la Berlin cu ministrul german al Economiei,

Robert Habeck, pe 20 februarie, și că va face același lucru la Roma, pe 3 martie, cu ministrul francez al Economiei Bruno Le Maire.

"Cele trei mari țări industriale europene pot influența... reglementările europene", a spus el, referindu-se la Italia, Franța și Germania.

Urso a menționat în mod special două proiecte de legi ale UE: regulile de emisii mai stricte Euro 7 pentru mașini, camionete, camioane și autobuze și propunerea din această lună de a reduce în continuare emisiile camioanelor și autobuzelor.

El a spus că Italia va fi "hotărâtă" să blocheze aprobarea celor două proiecte de lege până după următoarele alegeri parlamentare UE din 2024, dacă nu vor fi îndeplinite cererile Romei de moderare.

Nu suntem realiști

"Sunt două dosare importante care trebuie abordate în mod realist, oferind cetățenilor și întreprinderilor șansa reală de a se adapta în timp util", a spus el.

Urso a mai indicat că Italia va face lobby pentru o revizuire mai amplă "a etapelor și modalităților tranziției ecologice" în 2026, când Comisia Europeană urmează să revizuiască progresele înregistrate în direcția obiectivului pentru 2035, de a atinge emisii zero cu mașinile și autoutilitarele noi.

Reluând îngrijorările exprimate de ministrul italian al Transporturilor Matteo Salvini, Urso a spus că UE riscă să treacă de la "supunere energetică" față de Rusia pentru aprovizionarea cu combustibili fosili la "o dependență și mai serioasă" de China pentru tehnologiile verzi și materii prime.

Reglementările UE privind emisiile din sectorul transporturilor fac parte dintr-un pachet mai larg de politici mai dure împotriva schimbărilor climatice, concepute pentru a îndeplini obiectivele



blocului de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră în acest deceniu.

Transportul de marfă, mare poluator?

Emisiile din sectorul vehiculelor de mare tonaj au crescut de la an la an începând cu 2014, cu excepția anului 2020, din cauza pandemiei COVID-19. În special în sectorul de transport de marfă, emisiile cresc rapid. Acest lucru se datorează în principal cererii tot mai mari de transport rutier, care se preconizează că va continua să crească în viitor. În 2019, emisiile generate de transportul de marfă au fost cu 44% mai mari decât emisiile din sectorul aviației și cu 37% mai mari decât emisiile din transportul maritim.

Marea majoritate a vehiculelor grele din parcul auto al UE (99%) funcționează în prezent cu motoare cu ardere internă, alimentate în mare parte cu combustibili fosili importați, cum ar fi motorina. Acest lucru contribuie la dependența energetică a UE și la volatilitatea actuală a pieței energetice.

Standardele actuale privind emisiile vehiculelor de mare tonaj datează din 2019, dar nu mai sunt în conformitate cu obiectivele UE în materie de climă. Legislația existentă nu oferă

investitorilor un semnal suficient de clar și pe termen lung și nu reflectă noua realitate din sectorul energetic și evoluțiile rapide ale industriei HDV la nivel mondial. Noile standarde CO2 propuse sunt în conformitate cu ambițiile climatice sporite ale UE, cu pachetul "Fit for 55" și cu Acordul de la Paris.

Pentru a sprijini această propunere, trebuie canalizate investiții în vehiculele cu emisii zero și în infrastructura de reîncărcare și realimentare, iar Comisia a propus deja Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a dezvolta infrastructura de încărcare necesară pentru a sprijini tranziția ecologică a sectorului vehiculelor grele. În special, Comisia a propus instalarea de puncte de încărcare și de realimentare la intervale regulate pe autostrăzile principale: la fiecare 60 de kilometri pentru încărcarea electrică și la fiecare 150 de kilometri pentru realimentarea cu hidrogen. Comisia colaborează intens cu colegiului pentru a finaliza negocierile privind aceste propuneri.

TIR Magazin prezintă documentul integral: „Pregătiți pentru 55”

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALISTS

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



Consiliul European a stabilit obiectivul ca UE să își reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030, comparativ cu 1990, și să devină neutră din punct de vedere climatic până în 2050. Prin Legea europeană a climei, aceste obiective sunt obligatorii pentru UE și statele sale membre, iar țintele sunt foarte ambițioase, care ar necesita schimbări profunde și nepopulare. Pentru a atinge aceste obiective, România trebuie să ia măsuri concrete pentru a reduce emisiile și a decarboniza economia. În momentul de față se pregătesc noi norme și actualizări ale legislației UE pentru ca tranziția verde să devină realitate. Pachetul „Pregătiți pentru 55” este un set de propuneri legislative și de modificări ale legislației existente a UE care va ajuta la reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră și să se atingă neutralitatea climatică.

Sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii

Există un set cuprinzător de modificări ale sistemului existent de comercializare a certificatelor de emisii, care ar trebui să conducă la o reducere globală a emisiilor în sectoarele vizate cu 62% până în 2030, comparativ cu 2005. Noile obligații:

- includerea emisiilor generate de transportul maritim în sistemul penalizator al certificatelor de emisii,
- eliminarea treptată a alocării cu titlul gratuit a certificatelor de emisii pentru

sectorul aviației și pentru sectoarele care urmează să facă obiectul mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon,

- implementarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională la nivel mondial,
- obligația taxării emisiilor generate de clădiri și transportul rutier. Prin această propunere, ar trebui realizate reduceri de emisii de 43% pentru aceste sectoare până în 2030, comparativ cu 2005.

De asemenea se propune creșterea finanțării disponibile din fondul pentru modernizare și din fondul pentru inovare.

Mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon

Obiectivul propunerii Comisiei privind un mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM) este de a preveni –în deplină conformitate cu normele comerțului internațional– ca eforturile UE de reducere a emisiilor să fie neutralizate prin creșterea emisiilor în afara granițelor sale prin relocarea producției în țări din afara UE (unde politicile aplicate pentru combaterea schimbărilor climatice sunt mai puțin ambițioase decât cele ale UE) sau prin creșterea importurilor de produse cu emisii ridicate de dioxid de carbon. În prima fază, CBAM ar urma să acopere sectoarele cu emisii ridicate de dioxid de carbon și un risc ridicat de relocare a emisiilor:

- fier și oțel
- ciment
- îngrășăminte
- aluminiu
- energie electrică
- producția de hidrogen.

Obiectivele de reducere a emisiilor ale statelor membre

Regulamentul privind partajarea eforturilor stabilește în prezent obiective anuale obligatorii în materie de emisii de gaze cu efect de seră pentru statele membre în sectoare care nu fac obiectul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii sau al Regulamentului privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF). Principala modificare propusă de Comisie față de legislația existentă se referă la obiectivele care trebuie atinse până în 2030 în aceste sectoare. Propunerea majorează obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul UE de la 29% la 40%, comparativ cu 2005, și actualizează obiectivele naționale în consecință. Metoda de calcul pentru stabilirea obiectivelor naționale se bazează în continuare pe PIB-ul pe cap de locuitor, cu un număr limitat de corecții specifice pentru a răspunde preocupărilor legate de eficiența din punctul de vedere al costurilor.

Emisiile și absorbțiile care rezultă din exploatarea terenurilor, schimbarea



destinației terenurilor și silvicultură

Inversarea tendințelor actuale de scădere a eliminării dioxidului de carbon și sporirea absorbției naturale de carbon în întreaga UE. Mai precis, prin revizuirea legislației actuale se propune:

- stabilirea unui obiectiv la nivelul UE de eliminare netă a gazelor cu efect de seră în valoare de cel puțin 310 milioane de tone de echivalent CO2 până în 2030, care să fie distribuit între statele membre ca obiectiv obligatoriu;
- simplificarea normelor privind contabilitatea și conformitatea și îmbunătățirea monitorizării.

Standardele privind emisiile de CO2 pentru autoturisme și

camionete

Propunerea introduce obiective sporite de reducere la nivelul UE pentru 2030 și stabilește un nou obiectiv de 100% reducere a emisiilor de CO2 pentru 2035. În practică, acest lucru înseamnă că, începând din 2035, nu va mai fi posibilă introducerea pe piața UE a autoturismelor sau a camionetelor cu motoare cu ardere internă. Până în anul 2035 se vor impune noi standarde mai stricte pentru emisiile de CO2 pentru autoturisme și camionete care se pot vinde în UE.

Combustibilii de aviație durabili

Propunerea ReFuelEU în domeniul aviației este ca, până în 2030, 6% din

combustibili să fie de tip combustibili durabili și, în anul 2050, 63% din combustibili să fie de tip combustibili durabili.

Combustibili mai ecologici în transportul maritim

Obiectivul propunerii privind utilizarea combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (FuelEU în domeniul maritim) este de a reduce intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor cu până la 75% până în 2050, prin promovarea utilizării de către nave a combustibililor mai ecologici.

Infrastructura pentru

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





combustibili alternativi

Accelerarea instalării infrastructurii pentru reîncărcarea sau realimentarea cu combustibili alternativi a vehiculelor și de a oferi surse alternative de alimentare cu energie pentru navele aflate în port și aeronavele staționare. Se stabilește obligația ca fiecare stat să aibă o infrastructură rutieră de alimentare de cel puțin:

- stații electrice la fiecare 60 km pe drumurile principale;
- până în 2025 pentru mașini cu masa până în 3,5t;
- până în 2030 pentru mașini cu masa peste 3,5t;
- stații de hidrogen la fiecare 200 km pe drumurile principale;
- stații LNG pe drumurile principale.

Până în 2030 fiecare port trebuie să aibă o stație proprie de producere a energiei electrice și care să alimenteze obligatoriu cu energie electrică navele de la mal (cel puțin 90% din navele containere).

Până în 2025 este obligatorie alimentarea exclusivă cu energie electrică a aeronavelor aflate la terminal și până în 2030 aeronavele care nu sunt conectate la terminal.

Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice

Propunerea privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice are scopul de a aborda impactul social și distributiv al noului sistem propus de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier. Pe baza planurilor pentru atenuarea

impactului social al acțiunilor climatice care urmează să fie elaborate de statele membre, fondul urmărește să ofere măsuri de sprijin și investiții în beneficiul:

- gospodăriilor vulnerabile;
- microîntreprinderilor vulnerabile;
- utilizatorilor de transport vulnerabili.

Fondul poate acoperi, de asemenea, sprijinul temporar direct pentru venit.

Energia din surse regenerabile

Propunerea este de a crește obiectivul actual de la nivelul UE, care este de cel puțin 32% de energie din surse regenerabile în mixul energetic global, la cel puțin 40% până în 2030.

Se propune, de asemenea, introducerea de obiective secundare și măsuri sectoriale, obligatorii până în 2030, astfel:

- 49% energie regenerabile în clădiri;
- 1,1%/an energie regenerabilă în industrie;
- 1,1%/an energie regenerabilă în încălzire și răcire;
- 35% din consumului în industrii să fie hidrogen;
- 5,4% biocombustibili în transport.

Eficiența energetică

Comisia a propus revizuirea actualei directive privind eficiența energetică prin creșterea valorii obiectivului actual la nivelul UE privind eficiența energetică, de la 32,5% la 36% pentru consumul final și la 39% pentru consumul de energie primară.

În plus, propunerea cuprindea mai multe dispoziții pentru a accelera eforturile statelor membre în materie de eficiență energetică, cum ar fi:

- obligații anuale sporite privind economiile de energie la un nivel total de minim 1,5%;
- obligații anuale sporite privind economiile de energie în sectorul public la un nivel total de minim 1,9%;
- renovarea anuală a 3% din suprafața clădirilor publice.

Performanța energetică a clădirilor

Obiectivele principale ale noilor norme privind eficiența energetică sunt:

- toate clădirile noi ar trebui să fie clădiri cu emisii zero până în 2030;
- clădirile existente ar trebui transformate în clădiri cu emisii zero până în 2050.

Impozitarea energiei

Propunerea de revizuire a directivei Consiliului privind impozitarea produselor energetice și a energiei electrice urmărește:

- Combustibilii cei mai poluanți (cărbune, țiței, gaz) vor avea ratele de impozitare cele mai ridicate;
- Combustibilii din sectorul aviației și cel maritim vor fi supuși impozitării pe o perioadă de 10 ani, ratele minime de impozitare pentru combustibilii utilizați în aceste sectoare (kerosen și păcură grea) se vor majora treptat; în schimb, combustibilii durabili destinați acestor sectoare vor beneficia de o rată minimă de impozitare egală cu zero pentru a se promova adoptarea lor;
- Nu se va face distincție între tipurile de utilizare a combustibililor și energiei electrice (utilizare comercială sau necomercială, pentru activități de afaceri sau private).

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





PREȚUL ROVINIETEI AR PUTEA AJUNGE LA MII DE EURO LA CAMIOANE

Rovinieta pentru camioane s-ar putea scumpi de la 1.200 de euro pe an, la peste 7.000 de euro din 2026.

Propunerea, care-i nemulțumește pe transportatori, face parte dintr-un scenariu mai amplu, analizat de Ministerul Transporturilor, pentru modificarea taxei drum. Transportatorii susțin că afacerile din domeniu vor fi puternic afectate dacă tarifele propuse se vor materializa.

Noul sistem prin care va fi calculat prețul rovinietei va avea în vedere nivelul de poluare al mașinii, adică va fi în funcție de clasa EURO din care face parte autovehiculul. În prezent, se calculează în funcție de tipul de mașini și numărul de locuri.

Măsura propusă îi revoltă pe transportatori

De altfel, la Ministerul Transporturilor au avut loc dezbateri tensionate după ce transportatorilor le-au fost prezentate propunerile de modificare a legii.

„Deci acum un camion peste 16 tone plătește 1.200 de euro pe an. Ei recomandă, din 2026, 7.100 de euro iar, din 2035, 16.500 de euro per camion, per cap tractor. Cei

care au făcut acest studiu n-au venit la noi să discute cu noi, cu transportatorii. Au fost și ei prin țară, s-au plimbat pe drumurile astea naționale sau așa-zisele autostrăzi?”, spune un reprezentant al industriei de transport. Tot în cazul transportatorilor se propune și o taxare în funcție de distanță. Aceștia spun că nu vor putea suporta scumpirile și vor fi nevoiți să scumpească serviciile sau chiar să își închidă afacerile.

Modificată prin PNRR

„Într-un final am rămas așa cu gura căscată, băi băieți, voi v-ați gândit bine ce spuneți aici? Eu nu înțeleg cum poți să vii cu aberațiile astea, n-avem o autostradă în 30 de ani cap-coadă și tu îmi spui că din 2026 plătesc de 6 ori mai mult rovinieta. Noi n-avem baniiăștia să suportăm, vă dați seama, dacă noi nu mai producem mâine, tragem mașinile pe dreapta, cu activitățile noastre conexe 18% din PIB-ul României dispăre, nu-i de colea.”, spune un transportator.

Rovinieta va fi modificată, așa cum România și-a asumat prin PNRR, și pentru autoturisme și vehicule cu masa mai mică sau egală cu 3 tone și jumătate.

PNRR pare totuși mai blând

Alte surse vorbesc de creșteri ale valorii rovinietei dar mai mici. România și-a asumat prin PNRR să schimbe modalitatea de taxare pentru folosirea drumurilor, în speță tarifele pentru roviniete, un prim scenariu fiind prezentat la Ministerul Transporturilor.

România nu a mai schimbat din anul 2010 cuantumul rovinietei, fiind obligată ca până la începutul verii să transpună în legislația națională Directiva europeană care instituie taxa de drum în funcție de poluare, dar și în funcție de distanța parcursă, nu ca acum pe perioade de timp. Surse apropiate discuțiilor au declarat că a fost prezentat un prim scenariu privind modificarea nivelului rovinietelor, în funcție de distanța parcursă, adică pe număr de kilometri, în funcție de tonaj, dar



și în funcție de tipul de carburant folosit.

„Scenariul prezentat astăzi prevede taxări diferite, pe kilometru, deci în funcție de distanță, dar și în funcție de tipul de carburant - benzină, motorină, hibrid, electric sau GPL - pentru că nu poți taxa la fel o mașină pe motorină cu una electrică, chiar dacă parcurg aceeași distanță. Repet, este doar un scenariu care a fost prezentat astăzi de consultant.

Nu înseamnă că așa se va aplica. România are obligația de a transpune directiva europeană în legislația națională, așa cum și-a asumat prin PNRR, până la începutul verii din acest an”, a declarat sursa citată, precizând că România are cele mai mici taxe de drum din UE, pe care nu le-a mai modificat din anul 2010.

Noile tarife ar urma să fie aplicate din anul 2026

Potrivit scenariului prezentat, autoturismele ar urma să plătească o rovinietă valabilă pe o perioadă de timp (o săptămână, o lună, un an), diferențiată în funcție de norma de

poluare a mașinii.

Scenariul prezentat de consultant prevede ca rovinietă valabilă un an pentru mașinile Euro 6 să crească de la 28 de euro, cât este acum, la aproape 39 de euro, o creștere de aproape 40%. Ea ar urma să se scumpească gradual, începând cu 2026 și până în 2035, astfel încât în 2035 să ajungă undeva la 46,5 euro, adică o creștere față de nivelul actual de aproape 66%. Mașinile care au norme de poluare ceva mai mici vor avea creșteri suplimentare pentru rovinietă: între 30% și 10% Scenariul prevede și că pentru vehiculele de marfă, rovinietă s-ar putea plăti în funcție de distanța parcursă pe rețeaua de drumuri și autostrăzi a României și în funcție de norma de poluare.

Iohannis a semnat: amendă mai mare fără rovinietă

Legea care prevede majorarea amenzilor pentru șoferii care fac o greșeală frecventă a fost promulgată de către președintele Klaus Iohannis. Este vorba despre persoanele care circulă fără rovinietă pe drumurile publice.

În cazul vehiculelor de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 7,5 tone, amenda este de minimum 1.550 de lei și de maximum 3.100 de lei.

Pe de altă parte, pentru camioanele cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, dar de cel mult 12 tone, amenda va fi de acum de minimum 2.750 de lei și de maximum 5.500 de lei, în timp ce pentru vehiculele de categoria următoare (masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu maximum 3 axe) suprataxa pentru neplata rovinietei este de minimum 3.550 de lei și de maximum 7.100 de lei. Cea mai mare amendă se înregistrează, așa cum era și normal, la categoria camion cu semiremorcă, cota minimă fiind de 5.950 de lei, iar cea maxima atingând 11.900 de lei.



Încărcare optimizată. Produse robuste

Semiremorcă basculantă S.KI cu izolație termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Bena basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcții.

Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro
Birouri: București 0723.266.287;
0721.250.751 · Iași 0727.770.326
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



UN AN DE COȘMAR PENTRU ȘOFERII DE CAMION LA GRANIȚA CU UCRAINA

Traficul camioanelor din Ucraina în vama din orașul Tulcea Isaccea a ajuns din nou la un nivel ridicat, după o perioadă în care autovehiculele au eliberat orașul. Primarul Anastase Moraru anunță că în vara acestui an circulația în zona va fi afectată, din cauza inexistenței unei parări și a unui drum corespunzător pentru autovehiculele grele.

Edilul a declarat că a făcut primele demersuri pentru amenajarea celor două obiective încă din vara anului trecut, însă până acum adresele înaintate autorităților naționale nu s-au concretizat în alocări de fonduri.

Stăm de câteva ore bune și nu avem nimic de mâncare

La început de martie, la 5 kilometri de orașul Isaccea, pe unul dintre drumurile care merg spre dealurile Niculițelului, zeci de camioane cu numere de înmatriculare de Ucraina așteptau semnalele polițiștilor pentru a-și continua drumul spre bacul care trece Dunărea de la vama româno-ucraineană. "Stăm de câteva ore bune și nu avem nimic de mâncare. Am vrea să mergem la magazin. Ne ajutați și pe noi?", întreabă unul dintre șoferi, Valentin Buruiană, în vârstă de 60 de ani, din Kilia, raionul Ismail.

Vorbește românește și este șofer de camion de 40 de ani. Înainte de declanșarea războiului făcea curse în Europa, dar apoi, la fel ca ceilalți colegi de breaslă, nu a mai avut voie să plece din țară decât pentru a ajunge în Portul Constanța. „Eu am fost când m-au chemat (la Armată - n.red.), dar mi-au spus că, până când sunt oameni, să-mi văd de treabă. Și m-am angajat pentru transport în România. Inițial, au zis că ne dau 3.000 de euro, iar acum 1.500 de euro. De ce ne amăgește, nu știu", se arată el nemulțumit.

Drumurile din România sunt înguste

La fel ca alți colegi ucraineni, vrea ca la Isaccea să plătească pentru un duș și spune că drumurile din România sunt înguste și pline de crengi. Parcă ar ști deja ce le reproșează șoferii români conducătorilor de camioane din

Ucraina. "TIR-ul se ferește de crengi și lovește un alt șofer. Trebuie făcut ca în Europa. Sunt aparate care taie crengile", adaugă el.

Ca să ajungă la un magazin de la marginea orașului Isaccea, șoferii de camion din Ucraina trebuie să meargă pe jos. Nu au numere de telefon pentru a chema un taxi și nimeni nu vine până la ei cu mâncare. "Eu îmi iau mâncare pentru trei zile. Trebuie să merg pe jos sau să iau un taxi. De unde taxi? În Ucraina, femeile aduc prăjituri, lapte, kefir. Și le plătim în plus", spune el.

În mașină, alături de un alt șofer de camion care nu știe română, pe drumul spre magazin, povestește că în satul în care locuiește nu se aud bombe, dar se înmormântează tineri. "La Kilia, nu sunt bombe. Dar aduc băieți morți de la război. Nu e drept. Păi, dacă te duci la război, vine tancul și tu mergi cu automatul?"



Nu poți face nimic. În 1941, au dat cu grenada, cu sticla cu benzină, dar acum vine racheta, te-a ucis și gata!", afirmă ucraineanul.

Pe unii îi recunoaștem după papuci

În magazin, el și prietenul lui își umplu sacoșele cu pâine, preparate din carne și legume, iar una dintre vânzătoare se miră că i-am adus pe amândoi până în oraș.

„Îi vedem des pe la noi. Pe unii îi recunoaștem după papuci. Își cumpără papuci de la noi, pentru a sta mai confortabil în TIR. Dar ne e teamă să-i ducem cu mașină până unde-și lasă camioanele, suntem femei. O colegă a văzut odată că o femeie și un bărbat, ambii ucraineni, au venit pe jos și a îndrăznit să-i ducă ea cu mașina, doar pentru că erau împreună", a afirmat Mirela Stan, una dintre angajatele unui magazin din Isaccea.

Pe drumul spre camion, Valentin Buruiană spune că le-a scris autorităților din Galați, nemulțumit de o amendă primită de la polițiști, din cauza lipsei rovinietei. "Nu mi-au dat voie să cumpăr o vinieta pe teritoriul lor. Era omăt. Am stat un kilometru, dar să las mașina, nu pot, că vin alții și iau din ea. Lasă că ajung mai aproape și o să merg să iau vinieta. Și polițiștii nu mi-au dat voie. Probabil că vorbesc împreună. Și m-au amendat cu 600 de euro. Au pățit și alții. Și plătesc, ca să nu șed acasă să mor de foame", a povestit șoferul de camion.

Îl întreb cum de nu-i convine angajatorului să trimită încărcătura pe apă, de la noul punct amenajat în apropiere de Orlivka, vama de pe malul ucrainean al Dunării. "Vara,

vedeam cum se încărcău barjele, și se încărcău și nu puteau să se miște. Trebuie făcut un terminal ca în America", a explicat el.

Le amintesc că pot primi mâncare caldă gratuită în apropiere de trecerea vămii și-i întreb dacă nu vor să meargă până acolo, iar ei se sfătuiesc. "Nu, că avem bani. Mai mâncăm și acolo, dar sunt unii dintre noi mai grași care nu vor să ceară încă o porție", glumește Valentin Buruiană.

Provocarea ultimului an a fost traficul intens

La capătul drumului cu cei doi camionagii din Ucraina, kilometrajul mașinii arată fix 10 kilometri. Primarul orașului Isaccea, Anastase Moraru, recunoaște că cea mai importantă provocare a ultimului an a fost traficul intens, în condițiile în care în zonă nu există nicio parcare, iar vama a fost proiectată la parametri normali pentru vreme de pace.

"Traficul a fost dirijat spre zone care altădată erau liniștite. Și mă refer la zona străzilor care aparțin de oraș, unde și acum sunt staționate TIR-uri, care constituie un disconfort. În perioada verii, traseul a fost pe dig, dar este un dig de apărare împotriva inundațiilor făcut din pământ și piatră și de neutilizat în timpul iernii, inclusiv din motive de siguranță. În timpul iernii, TIR-urile au fost plasate mai mult în zona Capaclia, la carieră, pe strada Câmpia Libertății care duce spre o mică zonă industrială, unde avem un punct de încărcare piatră, o stație de gaz metan, dar și pe drumul secundar către cariera de piatră", a afirmat primarul.

El a amintit că traficul intens a dus la creșterea poluării, fapt dovedit de stația de monitorizare a calității aerului, dar a perturbat și activitatea carierei de piatră.

"Am făcut demersuri de vreo două sau trei ori către Guvernul României să aloce în regim de urgență bani, astfel încât să demarăm un studiu de fezabilitate și să putem da drumul la o proiectare cu execuție, lucru la care până acum nu am primit niciun fel de răspuns pozitiv. Problema este că vine vara, cu foarte multe proiecte pe care le avem în implementare, proiecte în cadrul Programului Operațional Regional și nu numai, proiecte care vor perturba serios traficul TIR-urilor", a menționat edilul orașului Isaccea.

E nevoie de bani

În lipsa celor 12 milioane de euro, sumă cerută de autoritatea locală pentru amenajarea celor două facilități care să permită transporturile de marfă din Ucraina spre portul românesc Constanța, în timpul verii, atunci când se va începe proiectul de modernizare a drumului de acces spre vamă, proiect realizat în cadrul unui program transfrontalier, traficul TIR-urilor în zonă va fi suspendat. "Odată ce intrăm în activitatea de modernizare, vă dați seama că traficul se va reduce simțitor sau chiar va opri accesul în vamă și asta înseamnă că implicit activitatea vămii e posibil să fie oprită în perioada lucrărilor de modernizare. Pe dig, ar fi o variantă, să zicem, dar e un drum de piatră cu pământ și are un singur sens. (...) Noi acum facem documentele pentru a da



drumul la licitație. Gândiți-vă că o licitație de asta poate să dureze minimum trei luni. Deci, undeva după 1 iunie - 1 iulie, putem discuta că dăm ordinul de începere. Vă dați seama că va fi o vară fierbinte din punctul ăsta de vedere, în punctul de frontieră Isaccea", a apreciat primarul Moraru.

Mai mult, odată cu finalizarea lucrărilor de modernizare a portului Isaccea realizate de Administrația Porturilor Dunării Maritime Galați, în zonă se va deschide o nouă activitate.

Digul va ajunge să fie singura cale de acces

"Pe lângă vamă, vom avea și două puncte de încărcare produse, iar digul va ajunge să fie singura cale de acces. Vom fi de râsul lumii. (...) Răspunsul primit de la Ministerul Dezvoltării la solicitarea noastră pentru alocarea de fonduri necesare amenajării parcurii și întăririi digului a fost simplu, ministerul nu are sume alocate și, dacă vrem să facem o investiție de interes local, să facem împrumut. Există un memorandum la nivelul Guvernului României încheiat cu Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor, dar Ministerul Dezvoltării nu este parte în acest memorandum care are ca priorități proiectele importante pentru Isaccea, amenajarea drumului, a parcurii și realizarea punctului de frontieră naval", a afirmat primarul orașului Isaccea. Transportatorii rutieri nu sunt afectați de lipsa unei vămi navale, dar cei care apelează la transportul pe Dunăre trebuie să facă formalitățile la Galați sau Brăila, cele mai apropiate puncte de vamă navale, în condițiile în care o

asemenea infrastructură lipsește și din orașul Tulcea.

Punct de frontieră naval

„Recent, în Guvern a fost aprobat un memorandum astfel încât și Isaccea să devină un punct de frontieră naval. Urmează să se facă schimb de documente cu partea ucraineană și va fi funcțional. Adică, se vor putea face și schimburi de mărfuri pe apă, se vor putea încărca cereale, de exemplu de aici din Isaccea pentru a fi transportate pe apă, așa cum în anii trecuți se încărca piatră aici pentru Moldova, Ucraina", a mai spus Anastase Moraru.

Referindu-se la problemele șoferilor ucraineni, el a menționat că un investitor privat s-a arătat interesat de amplasarea în orașul Isaccea a unor containere cu dușuri pe bază de fise, însă discuția nu s-a încheiat până acum și cu emiterea unei autorizații. În schimb, Inspectoratul pentru Situații de Urgență (ISU) Delta are deja două containere care vor fi montate după ce primăria va finaliza rețeaua de energie electrică. Potrivit datelor furnizate inițial de ISU Delta, cele două containere vor fi deschise gratuit doar persoanelor care primesc asistență în punctul de trecere a frontierei româno-ucrainene.

„Noi nu ne putem permite să facem pachete cu mâncare caldă pentru șoferi, dar cred că treaba asta poate fi gândită și ca o afacere. Cred însă că varianta cea mai bună e cea pe care am lucrat la început cu organizațiile neguvernamentale care mergeau la ei și le ofereau mâncare. Am avut recent o discuție cu reprezentanții unei organizații pentru a relua această activitate", a

menționat primarul orașului Isaccea.

Rusia a aplicat o blocadă asupra porturilor din zona Odesa

Anul trecut, după ce a invadat Ucraina, Rusia a aplicat o blocadă asupra porturilor din zona Odesa, principalul punct de încărcare a cerealelor ucrainene destinate exportului. La finalul lunii iulie, blocada a fost ridicată pentru trei porturi ucrainene de la Marea Neagră, în baza unui acord încheiat în Turcia de Moscova și Kiev, cu medierea Națiunilor Unite, Inițiativa Cereale pe Marea Neagră (BSGI), însă și acele porturi sunt foarte solicitate.

Acordul a fost extins cu încă 120 de zile în luna noiembrie și ar urma să expire în martie, dar Rusia a lăsat să se înțeleagă că dorește schimbarea unor aspecte ale acestuia și a cerut ridicarea sancțiunilor care îi afectează exporturile de cereale. Din vara anului trecut, zilnic, sute de camioane tranzitează orașul Isaccea, în unele perioade șoferii așteptând chiar și două săptămâni pentru a ajunge de pe malul românesc al Dunării pe cel ucrainean. Timpii mari de așteptare sunt cauzați de capacitatea restrânsă a bacului care traversează fluviul, dar și de infrastructura redusă a punctului de trecere a frontierei, în contextul în care punctul Orlivka-Isaccea se află pe traseul cel mai scurt dintre porturile Odesa și Constanța.

Timpii de așteptare: câteva zile

În ultimele luni, timpii de așteptare în cazul camioanelor ucrainene în



orașul Tulcea Isaccea au ajuns la câteva zile.

Pentru a-și suplimenta capacitatea de export, în apropiere de Orlivka, vama de pe malul ucrainean al Dunării, a fost amenajat un punct naval de încărcare-descărcare produse.

Blocada cerealelor a creat și mai multe incidente pe canalul maritim Sulina, evenimentele înregistrate de Căpitania Portului Tulcea neavând însă urmări grave pe șenalul navigabil.

Inițiativa Cereale pe Marea Neagră (BSGI) a creat un coridor de tranzit pe mare și a fost menită să soluționeze penuria alimentară la nivel mondial, clienții exporturilor de cereale ucrainene fiind unele dintre cele mai sărace țări din lume. Țări în curs de dezvoltare, precum Somalia și Eritreea, se bazează și ele masiv pe importuri de grâu din Rusia. Kievul a acuzat în mod repetat Rusia de întârzierea inspecțiilor vaselor ce transportă produse agricole ucrainene, ceea ce a dus la pierderi pentru producători. Moscova a respins acuzațiile, susținând că își respectă toate obligațiile care îi revin în virtutea BSGI.

Pe 24 februarie 2022, Rusia a lansat o agresiune militară neprovocată și nejustificată contra Ucrainei. Moscova susținea că este vorba despre o "operațiune militară specială de denazificare" a țării

vecine și de protejare a comunității rusofone din estul Ucrainei.

Cozi imense și la Vama Siret

Știrile privind camioane care așteaptă ore în șir la vama Siret au devenit o banalitate. Reporterii europalibera.org au găsit cozi de peste 20 de kilometri, iar timpul de așteptare pentru ieșirea din România era de 600 de minute. Transportatorii români spun că nu sunt lucrători vamali suficienți și că, după izbucnirea războiului din Ucraina, traficul vamal s-a intensificat. În plus, mai spun transportatorii, timpii de așteptare sunt peste tot la fel de mari, nu numai la Vama Siret.

Un reprezentant al transportatorilor arată că patronii români riscă în aceste condiții să rămână fără angajați. „Și așa avem lipsă de șoferi de tir, dar dacă îi ții pe oameni 6-7 zile, nu mai stau nici aștia pe care îi avem, pleacă. Noi am cerut să facem parcări în toate vămile, inclusiv la Siret. Să stea șoferii liniștiți până intră în vamă. Așa, stau în camioane”, a spus Miron Sporea. Acesta susține că România ar trebui să ia exemplul Poloniei, care a făcut vamă comună cu Ucraina și lucrează împreună.

„Erau probleme dinainte de război, nu sunt numai de acum. Sunt probleme la toate vămile. În prezent, la Vama Nădlac sunt cozi de 19 kilometri. Peste tot sunt cozi,

și la Giurgiu, și la Calafat”, a fost concluzia generală a anului 2022.

Care era realitatea la Siret în vara lui 2022

„În momentul de față vorbim de un flux masiv de camioane, atât pe sensul de intrare, cât și pe cel de ieșire, prin PTF Siret. Timpii de așteptare sunt de 120 minute pe sensul intrare, iar pe sensul de ieșire 600 minute. Pe teritoriul României pe sensul de ieșire sunt în așteptare aproximativ 250 de camioane”, arată Poliția de Frontieră într-un răspuns pentru Europa Liberă de acum câteva luni.

Iulia Stan, purtătorul de cuvânt de la Poliția de Frontieră de la Vama Siret, arată că polițiștii de frontieră fac controlul documentelor de călătorie în aproximativ 5 minute. „Însă, în Punctul de Trecere a Frontierei Siret, vorbim de un control multiplu, adică mai vorbim și de un control vamal, unul fito-sanitar, unul sanitar veterinar, dar și de controlul rovinietei, autorizațiilor de transport, precum și al greutății încărcăturii camioanelor conform normele prevăzute de lege”, explică Iulia Stan întârzierea din vamă.

În plus, mai arată lucrătorul vamal, în urma războiului din Ucraina, transportatorii de marfă și-au redirecționat transporturile înspre România, Republica Moldova, Polonia, Letonia.

„În acest context avem un flux



mare de camioane care se prezintă la Vama Siret”, a spus Iulia Stan. Reprezenții Poliției de Frontieră arată că numărul lucrătorilor a fost suplimentat.

„În continuare, Poliția de Frontieră are rezerve de personal pregătit, aparatură de verificare disponibilă, precum și capacitate organizatorică, pentru a gestiona întregul flux de camioane astfel încât timpul de așteptare la camioane să fie unul foarte redus”, mai arată Poliția de Frontieră.

Care e situația în 2023

Coadă de camioane de pe DN2/ E85 spre Vama Siret capătă din nou proporții și afectează tot traficul rutier din zona de nord a județului Suceava, anunța presa luna trecută. Numărul autovehiculelor care așteaptă să intre în Ucraina a ajuns la ordinul miilor, iar coada se întinde pe o distanță de 30 de kilometri, până la Dărmănești, susțineau jurnaliștii.

Din cauza camioanelor care ocupă efectiv banda de mers spre Siret, circulația între Suceava și Siret sau Rădăuți se formează ambuteiaje, iar unii șoferi au povestit că s-au chinuit și aproape două ore pentru a parcurge cei trei-patru kilometri între Dănila și intersecția de la Românești, spre Rădăuți. Deși problema trenează deja de jumătate de an, autoritățile nu au reușit să identifice până acum nicio soluție funcțională pentru fluidizarea traficului.

PTF Racovăț-Diakivți

Punctul de Trecere a Frontierei (PTF) Racovăț-Diakivți, dintre

România și Ucraina, a devenit operațional la aproape 13 ani de la închiderea sa.

PTF Racovăț-Diakivți a fost deschis în regim de trafic internațional pietonal și rutier, fără marfă, cu program de funcționare permanent. La inaugurarea noului punct de trecere a frontierei au participat reprezentanți ai administrației centrale și regionale din România și Ucraina, printre care și șeful Cancelariei premierului, Mircea Abrudan, omologul său ucrainean, Oleg Nemcinov, ministrul Muncii, Marius Budăi, președintele Consiliului Județean (CJ) Botoșani, Doina Federovici, șeful Administrației Regionale Militare de Stat Cernăuți, Ruslan Zaparaniuk, precum și parlamentari și primari din județul Botoșani.

Șeful Cancelariei premierului, Mircea Abrudan, a declarat că "dezvoltarea infrastructurii de transport între țările noastre reprezintă un important instrument al cooperării bilaterale". "Dezvoltarea infrastructurii de transport între țările noastre reprezintă un important instrument al cooperării bilaterale, fără de care sprijinul umanitar, energetic, alimentar ar fi greu de imaginat. Suntem direct implicați în crearea coridoarelor de solidaritate pe teritoriul României", a afirmat Mircea Abrudan.

La rândul său, oficialul Guvernului de la Kiev a apreciat deschiderea PTF Racovăț-Diakivți.

"Vreau să mulțumesc că am reușit într-un termen atât de scurt să deschidem acest punct de trecere a frontierei. E un efort al unor oameni

care în această perioadă grea pentru Ucraina au avut curajul să lucreze la acest proiect", a afirmat Oleg Nemcinov.

Punctul de Trecere a Frontierei Racovăț a funcționat în regim de mic trafic până în anul 2010, când activitatea a fost suspendată ca urmare a faptului că nu îndeplinea cerințele necesare unui punct de trecere a frontierei externe, conform Catalogului Schengen.

Președintele CJ Botoșani, Doina Federovici, a subliniat că "Vama Racovăț a fost adusă la standardele Schengen și nu va fi o vulnerabilitate pentru Uniunea Europeană".

"Punctul Vamal Racovăț are o importanță strategică pentru județ, mai ales în actuala arhitectură geopolitică modelată brutal, din păcate, de războiul din Ucraina. Atât din postura de președinte al CJ, cât și din cea de senator, am cerut în mai rânduri redeschiderea acestui punct de frontieră, iar astăzi, iată că astăzi, în acest context, reușim să operaționalizăm Vama Racovăț. Este într-adevăr o deschidere parțială, dar pe parcursul anului activitatea acestui punct vamal va fi extinsă astfel încât să preia o parte din traficul de la Siret. După ce a fost închisă în 2010, Vama Racovăț a fost adusă la standardele Schengen și nu va fi o vulnerabilitate pentru Uniunea Europeană, ba, din contră, va contribui la conturarea unui coridor pan-european umanitar și economic, în special pentru comerțul exterior al Ucrainei și României", a spus Doina Federovici.



VIDEO. STAREA TRANSPORTURILOR, CU RADU DINESCU, SECRETAR GENERAL UNTRR - MARTIE 2023

Secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Radu Dinescu, expune principalele probleme cu care se confruntă transportatorii români la începutul anului 2023.

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

Ce înseamnă pentru transportatorii de la noi neaderarea la Schengen a României, la finalul anului trecut?

Industria de transport rutier, cel mai mare exportator de servicii al României, este cea mai afectată ramură economică de neaderarea la Schengen a României, situație care menține industria de transport rutier din România într-o zonă de pierderi considerabile și afectează competitivitatea la nivel european. Pierderile directe ale

transportatorilor rutieri români cauzate de neaderarea României la Schengen se ridică la 2,41 miliarde euro. Pentru piața transporturilor rutiere de marfă, aceste pierderi de venituri reprezintă aproximativ 15% din valoarea actuală de 15,2 miliarde euro. Implicat, statul pierde 15% mai multe taxe pe care le-ar plăti transportatorii.

Și, dacă ne uităm, avem o medie de staționare de șase ore la fiecare trecere de frontieră pentru vehicule care transportă mărfuri, deci camioanele de marfă staționează forțat 23,5 milioane ore pe an, timp în care conducătorii vehiculelor comerciale nu mai știu dacă sunt conducători profesioniști sau paznicii vehiculelor pe care le





conduc. Cu cât e mai scurtă o cursă efectuată din România spre alte state din Uniunea Europeană, cu atât timpul petrecut la trecerea frontierei Schengen atârână mai greu în ponderea lipsei de eficiență. Astfel, dacă o cursă de trei zile este afectată de o zi petrecută la trecerea acestei frontiere, putem să vedem că aproape între 25 și 30 la sută poate să fie timpul de așteptare din total necesar efectuării unei curse. Asta îmi amintește de un studiu făcut de IRU acum 15-16 ani în state din afara Uniunii Europene, când s-a identificat că timpul de așteptare la trecerea frontierei era de 39,5% din timpul total necesar efectuării unei curse. Dar acolo vorbim de țări diferite, cu regimuri vamale diferite. În cazul României, la 16 ani de la aderarea la Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, 25%-30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întâzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile

logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

Și nu trebuie să uităm că toate camioanele, indiferent de naționalitate, trebuie să stea la aceeași coadă la trecerea frontierelor Schengen ale României și, de asemenea, toți pasagerii aflați în toate autocarele care trec frontiera sunt subiectul controlului pașapoartelor. Și am văzut, și în timpul pandemiei și în timpul anului trecut, când a fost declanșat războiul din Ucraina, că s-au înregistrat timpi de așteptare considerabili, chiar și pentru autocarele care transportau refugiați. Bineînțeles că acest lucru este valabil și pentru pasagerii autoturismelor care circulă peste această frontieră. Deci, în esență, o pierdere financiară directă pentru companiile de transport și pentru economia României, fiind afectați și producătorii și furnizorii de mărfuri și servicii din România către clienți din Uniunea Europeană, pentru că își pierd competitivitatea. Și, nu în ultimul rând, neaderarea

României la Schengen conduce la lipsa atractivității investițiilor străine directe în România, tocmai din cauza acestei lipse de eficiență în transporturile rutiere.

Poate anul trecut a fost un an atipic sau poate s-au bazat investitorii străini tocmai pe estimarea că România va intra în Schengen și de aceea și-au deschis apetitul mai mult pentru România decât în anii precedenți.

Totodată, trebuie precizat impactul semnificativ al neaderării României la Schengen pe partea de poluare, pentru că aceste vehicule trebuie să aștepte la frontieră, precum și referitor la condițiile inadecvate din punct de vedere sanitar și uman pentru conducătorii vehiculelor care trebuie să uneori și 72 de ore în aceste cozi pentru a trece o frontieră. Profesia de șofer profesionist nu mai este atractivă în România, fiind tot mai greu să găsești șoferi profesioniști, să îi atragi în această meserie, având în vedere stresul cauzat de timpii de așteptare din frontiere (cel puțin o zi lucrătoare la o cursă externă, dar s-a ajuns și la un maxim istoric de 5

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





zile de așteptare), deci faptul că ei petrec foarte mult timp ca paznici, nu ca șoferi profesioniști atunci când trec o frontieră Schengen.

În plus, este foarte dificil să angajezi șoferi extracomunitari pe relații în cadrul UE datorită neapartenenței la Schengen. Transportatorii români nu pot utiliza conducătorii auto nerezidenți în curse internaționale, similar firmelor din țări Schengen. În acest moment, conducătorii auto angajați din țări terțe nu pot lucra în UE mai mult de 90 de zile, într-un interval de 180 zile.

Deci, per total, sunt niște pierderi considerabile, care sunt menținute în continuare oarecum artificial având în vedere că acest sistem, așa cum s-a menționat de către premierul Austriei, s-a dorit să nu fie extins pentru că nu funcționează. Prin votul negativ al Austriei, motivat cu informații publice false, industria de transport rutier, cel mai mare exportator de servicii al României, este cea mai afectată ramură economică. În acest mod, Austria dă o puternică lovitură economiei românești în care are interese majore.

Dacă Austria ar fi vrut să transmită un semnal, așa cum pretinde,

împotriva extinderii Schengen, atunci ar fi trebuit să nu accepte nicio țară candidată.

În măsura în care una dintre țările candidate a fost acceptată și celelalte două nu, atunci se pare că această abordare nu stă în picioare și vorbim de o admitere selectivă, adică toate criteriile sunt aplicate în mod selectiv, ceea ce este destul de frustrant la nivelul Uniunii Europene din anul 2022-2023.

Reprezintă aducerea de extracomunitari soluția pentru actuala criză de șoferi profesioniști din România?

Studiile realizate de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere în vara anului trecut, în 2022, indică o criză acută de șoferi profesioniști în mai toate țările de pe această planetă.

În mod surprinzător, o să vedeți că există criză de șoferi profesioniști până și în China. De asemenea, chiar în Statele Unite lipsesc 80.000 de șoferi profesioniști, față de 3,5 milioane de șoferi care există în această țară. Iar în România a fost identificată o lipsă de 71.000 de șoferi profesioniști, în condițiile în

care noi avem circa 250.000 până în 300.000 de șoferi profesioniști care lucrează pentru companiile din România și mai avem 200.000 de șoferi profesioniști români care nu mai lucrează pentru firme din România, ci lucrează pentru alte firme din Uniunea Europeană. Practic, în ultimul an ne-am confruntat pentru prima dată, după 2008-2009, cu o ușoară scădere a numărului de vehicule din parcul de operat de operatorii cu vehicule de peste 3,5t. Sigur, a crescut numărul vehiculelor înregistrate între 2,5 și 3,5t, licențiate, începând cu mai anul trecut. Astăzi avem 15.000 de firme care operează 50.000 de astfel de vehicule. Dar, dacă vorbim de companiile care operează vehicule mari, de peste 3,5 tone, sunt 38.000 de firme care operează sub 170.000 de vehicule, ceva mai puțin decât în anul precedent.

Una dintre cauze este aceea a lipsei șoferilor profesioniști. Companiile din România în general au o expertiză, au clienți la nivel european sau în România, au capacitatea de a-și dezvolta afacerile. Primesc și ele vehicule, mai repede sau cu un timp de așteptare mai îndelungat. Dar locul

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



cel mai îngust este dat de lipsa șoferilor profesioniști. Sigur că am încercat să utilizăm, atât în România cât și la nivel european, aceeași abordare: să folosești întâi resursele proprii, din casă.

Asta înseamnă să dai posibilitatea tinerilor din România să profeseze aceste meserii începând cu 18 ani, lucru care s-a dovedit de succes până acum, cel puțin prin perspectivă legislativă. Din 2 februarie, tinerii de 18 ani au posibilitatea să facă școala de șoferi profesioniști și să obțină permis categoria C+E. Astfel încât, cu această permis de conducere cu categoria C+E dar și cu o restricție în permisul de conducere că nu au voie să conducă C+E decât în prezența unui instructor sau a unui examinator, totuși pot să se ducă și să facă o școală profesională pentru a da un examen și a-și obține atestatul profesional. Iar în urma obținerii acestui atestat acești tineri conducători auto ar trebui să poată să conducă un camion având permis categoria C+E pe teritoriul României și practic să li se ridice acea restricție din permis.

Aici avem niște mici neclarități vizavi de modul în care se va ridica această restricție. Dar vedem că această abordare este de durată iar numărul celor care sunt interesați e relativ mic, deși avem un șomaj extraordinar de mare în rândul tinerilor, de peste 22%, care este prezent nu numai în România ci și în celelalte state din Uniunea Europeană.

Dacă ne uităm la principalii noștri competitori, ai transportatorilor români, pe piața europeană, vedem că ei sunt Polonia și Lituania. Polonia și Lituania sunt țările UE care angajează cel mai mare număr de șoferi din afara UE conform raportului IRU - 2022: din totalul de 228.000 de atestate de conducători auto extracomunitari în transportul rutier de marfă aflate în circulație în UE, 103.000 atestate au fost eliberate în Polonia și 67.000 în Lituania – majoritatea pentru șoferi ucraineni. Conform ARR, numai 348 atestate au fost eliberate în România pentru conducători auto extracomunitari. România se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (8,3%) și cabotaj (5,8%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a XIII-a economie ca mărime din UE.

Totuși am ajuns în situația în care, deși industria transporturilor e primul contributor la exportul de servicii, înaintea IT-ului, care mai beneficiază de anumite facilități, ei bine, se pare că va fi din ce în ce mai dificil ca industria transportului rutier să își păstreze această poziție având în vedere lipsa șoferilor profesioniști. De aceea insistăm pe lângă autoritățile din România să faciliteze accesul șoferilor nonrezidenți, în principal din țări care au aderat la diferite convenții ale Națiunilor Unite și ale UE care le permit efectuarea transporturilor în Europa și care au o astfel de

expertiză. Și aici mă refer în special la conducătorii auto din țările din Asia Centrală. Un conducător auto din Uzbekistan, din Kirghistan, din Kazakhstan, de exemplu, conduce un camion înmatriculat în aceste țări. La fel și cei din Ucraina! Ei au condus și conduc camioane pe teritoriul Uniunii Europene. Statele lor sunt membre ale unor convenții precum AETR, ADR. Astfel încât un certificat, de exemplu, ADR obținut într-unul din astfel de state este perfect valabil atunci când acest șofer va veni să lucreze pentru o companie de transport din România. Totuși procedura este extrem de greoaie și anevoioasă. Nu putem să zicem că nu se poate, pentru că sunt 348 de șoferi non-rezidenți în România, dar durează această procedură peste șase luni de zile și costurile se ridică la peste 6-7000 €. Considerăm că sunt anumite măsuri, cât se poate de simple și banale, care ar putea să faciliteze accesul acestor șoferi pe piața din România. Și aici venim și spunem: chiar din țările cu care România are recunoașterea bilaterală a permisului de conducere, șoferii din aceste țări nu pot să fie încadrați pe post de conducător auto profesionist la importul în România, ci trebuie să fie aduși pe orice altă poziție decât cea de șofer profesionist. Trebuie să aștepte două-patru luni să-și schimbe acest permis de conducere extracomunitar în permis românesc. Și, practic, doar această procedură de obținere a "plasticului" e foarte îndelungată, deși el figurează în



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



lista statelor cu care România are o recunoaștere bilaterală.

Noi solicităm autorităților să le permită acestor conducători auto să intre deja la partea de formare profesională în vederea obținerii atestatului. Și acolo e o problemă că atât cursurile cât și examinarea nu se pot derula decât în limba română, engleză sau spaniolă. Noi am solicitat și limba rusă (limba rusă n-a fost inventată de cineva recent, acum!) și ne-ar da acces la un rezervor de recrutare din Asia Centrală, repet, din categoria unor șoferi care au profesat pe teritoriul Uniunii Europene și care sunt familiarizați cu convențiile Națiunilor Unite, convenții majore din domeniul transporturilor rutiere.

Deci, practic, am dori ca să fie câteva elemente care să permită importul acestor conducători auto profesioniști, în principal din aceste state, dar fără a ne limita la ele. Adică putem să aducem și vorbitori de engleză din alte țări, ca Nepal, Pakistan.

De exemplu, India, din păcate, nu are o recunoaștere bilaterală a permiselor cu România și atunci lucrurile sunt mai dificile. Doar dacă un cetățean indian și-a obținut permisul într-unul din statele din Golf și a profesat acolo, poate să vină ulterior să profeseze și în România.

Dar cred că autoritățile din România

ar trebui să se uite mult mai serios la această problemă. Din păcate, văd așa o abordare că "domn'e, dacă i-ați plătit mai mult ați avea mai mulți sau i-ați aduce pe cei 200.000 de șoferi români care lucrează afară înapoi acasă".

Știm cu toții că nu e numai o chestiune de bani să încerci să aduci acasă românii care au plecat! E vorba de mai mult decât atât, de condiții de viață, de standarde de viață, de condiții de educație pentru copii și așa mai departe. În plus, plata asta suplimentară este limitată de condițiile de piață. Nici firmele de transport din România nu primesc mai mulți bani de la clienții în Europa de Vest sau din România doar pentru că ele doresc să plătească mai mult conducătorii auto. Deci, practic, suntem destul de limitați, n-avem un ajutor de genul celui pe care îl oferă statul german prin alocațiile pentru copii, așa-zisul Kindergeld, de peste 220 € pentru fiecare copil al unui șofer profesionist. În esență, pentru toate categoriile! Dar, practic, te lasă fără posibilitatea de a avea o competiție cât de cât de la egal la egal, în condițiile în care un stat membru își ajută astfel industria de transport rutier, fie cu sume de bani, alocații, fie prin permisivitatea importului de șoferi non-rezidenți. Nu se întâmplă niciunul din aceste lucruri în România și ne-am dori

încă odată să ne bucurăm de un tratament mai serios pe acest subiect. Pentru că altfel ceea ce a început acum, acest declin ușor al numărului de vehicule comerciale mari din piața românească, s-ar putea să se accentueze și practic din nou economia și competitivitatea României să fie serios afectate în perioada următoare. Cu o contribuție peste 6 miliarde de euro la exportul de servicii, într-o țară în care exporturile sunt aproape inexistente și importăm preponderent, iar balanța comercială ne este deficitară de 30 de ani, credem că ar trebui să se acorde mai multă atenție acestui subiect. Pentru că reducerea importanței industriei de transporturi din România va veni la pachet cu o serie de efecte colaterale, în special pierderea unei ramuri dinamice din economia României și pierderea unor oameni extraordinar de activi, între 20 și 45 de ani, care se vor duce în alte țări din Europa de Vest împreună cu familiile lor și foarte probabil nu-i vom mai aduce înapoi acasă.

Războiul din Ucraina le-a adus doar pierderi sau și oportunități transportatorilor români?

Desigur că au fost o serie de provocări care au apărut pentru

operatorii de transport din România. Principala provocare a fost legată de creșterea semnificativă a prețului la carburant, începând cu martie anul trecut și apoi continuată cu o inflație care a afectat în mod semnificativ capacitatea financiară a companiilor de transport. Cei care au reușit să treacă peste aceste obstacole au închis un 2022 relativ OK. Dar, pe de altă parte, acum, în 2023, ne confruntăm cu o scădere mai serioasă a volumelor de mărfuri decât ne-am fi așteptat, undeva peste 10%, și de asemenea cu o presiune pe tarifele de transport, având în vedere costul motorinei care a înregistrat oarece scăderi în ultima perioadă. Oportunități?! Ne-am fi gândit la posibilitatea de a angaja șoferi profesioniști din Ucraina într-o manieră simplificată, având în vedere și prevederile europene în acest domeniu. Din păcate, cred că aici mai mult se simulează din partea autorităților din România. Sunt oarece pași dar n-aș putea spune că cineva poate să angajeze cu ușurință un conducător auto profesionist din Ucraina, pentru că el trebuie, în final, chiar dacă i se acceptă intrarea în școală fără a avea acel plastic al permisului românesc, să facă toate cursurile în limba română, engleză sau spaniolă și să dea un examen pentru atestatul profesional de șofer în aceste limbi. Nu mai zic că nu pot fi eligibili decât conducătorii auto care dețin permis de conducere pentru categoria C+E înainte de septembrie 2009 pentru transportul de mărfuri și înainte de septembrie 2008 pentru transportul de pasageri. Dacă vorbim din punct de vedere al operațiunilor de transport, companiile de transport din România nu făceau foarte mult transport bilateral, poate cei care se aflau mai aproape de frontieră mai executau astfel de operațiuni de transport, și mai erau operațiunile de transport internațional, pe distanță lungă, spre țările din Asia Centrală. Și bineînțeles că ruta cea mai scurtă era prin Ucraina, să pornești direct spre Est și nu ruta sudică, prin Turcia, Azerbaidjan și așa mai

departe, care presupune trecerea mult mai multor frontiere pentru a ajunge la aceeași destinație. Practic, dacă vă gândiți la oportunitatea de a transporta, să zicem, cereale sau motorină între România și Ucraina, sigur că au fost câteva segmente pentru operatori specializați care au putut să beneficieze de această situație. Dar nu le-a fost nici lor foarte ușor pentru că nu toți conducătorii auto aveau pașapoarte. Dacă aveau pașapoarte nu neapărat doreau să meargă în Ucraina, chiar dacă treceau frontiera și mergeau doar câțiva zeci de

kilometri. Deci, pe ansamblu, nu pot să spun că a existat la nivelul industriei de transport din România o extraordinară oportunitate datorită acestui război.

Ne putem aștepta în acest an la un faliment în lanț al firmelor de transport din cauza creșterii necontrolate a prețurilor la carburanți și energie?

Au existat semne care indicau o scădere a volumului de mărfuri transportat la începutul anului 2023,





cu circa 10%, și de asemenea erau niște indicații că va crește presiunea pe tarifele de transport, având în vedere scăderea costului la motorină. Din păcate, asistăm la o scădere mai accentuată a mărfurilor disponibile în piață, cu 20 până la 30%. Nu vorbim numai de România, vorbim de Europa, la modul general. Și nu numai de transportul rutier ci și de celelalte moduri. Astfel încât presiunea pe operatorii de transport rutier este considerabil mai mare decât cea care a fost anticipată. Și, de asemenea, nu vedem o ieșire clară din această situație sau un moment clar în care aceste lucruri se vor termina. E adevărat că o iarnă mai caldă a făcut ca acea criză pe care o așteptam cu toții să apară la finalul lui decembrie a întârziat să apară câteva luni de zile, datorită unui consum de energie mai redus pentru încălzirea caselor, la modul general în Europa. Însă, în momentul de față, se pare că se simt anumite efecte și care sunt mai mari decât cele care au fost anticipate. Deși multă lume zicea că s-ar putea să nu fie niciun fel de criză, în sensul tehnic în care este definită criza, se pare că totuși vom asista la un anumit fenomen de scădere din nou al volumelor de mărfuri transportate și la o presiune foarte mare asupra costurilor operatorilor de transport din Europa și din România. Din păcate pentru operatorii de transport din România, toate lucrurile astea se întâmplă într-un moment în care

apar și efectele reglementărilor din Pachetul Mobilitate 1. Și, fără să fim surprinși, e firesc ca autoritățile din statele Europei de Vest să accentueze controalele în această perioadă, când nu mai au nevoie de capacitatea de transport oferită de transportatorii din Est. Și atunci vor să-și conserve la lucru practic propria capacitate de transport și pun în aplicare controale drastice vizavi de respectarea prevederilor din Pachetul Mobilitate 1, printre care întoarcerea acasă a camionului la opt săptămâni, ceea ce pentru noi în România reprezintă o provocare spre imposibil, pentru că poți să faci lucrul ăsta de câteva ori dar nu poți să-l faci în mod constant. Sau foarte puține firme ar putea să facă acest lucru în condițiile în care nu avem exporturi din România. Deci clienții care au mărfuri la export din România sunt destul de puțini și volumul mărfurilor este destul de limitat, ceea ce creează această presiune. În același timp, vorbim de aplicarea Directivei detașării în statele membre din Uniunea Europeană, fără ca aceste state, toate, să fi pus la dispoziția transportatorilor, prin portalul IMI, informațiile necesare: ce trebuie să respecti când mergi acolo. Unul dintre statele surpriză, așa putea spune, este Germania, pentru că este unul dintre inițiatorii salariului minim prin legea MiLoG, din 2015, și care a contribuit semnificativ la finalizarea Pachetului Mobilitate 1 în forma în care a fost finalizat și

publicat. Iar acum este unul dintre statele care nu furnizează aceste informații corect și transparent pentru cei care ar trebui să le respecte. Credem că e de bun simț ca, înainte să controlezi pe cineva, să îi dai șansa să înțeleagă ce reguli trebuie să respecte, iar dacă nu le respectă, ce sancțiuni ar putea să i se aplice. Astfel încât am putea să ne comparăm cu studenții în sesiune: întâi îi dai un material, îi predai, e un suport de curs și apoi îl examinezi. Se pare că, în industria transportului rutier la nivel european, noi mergem direct la examen fără să parcurgem toate etapele. Probabil că aceste lucruri, din nou, se întâmplă din cauza unei competiții acerbe în această industrie a transportului rutier pe piața europeană unică.

Nivelul scăzut al diurnei și impozitarea ei par să fie în continuare probleme care îi nemulțumesc pe transportatori. Care este poziția oficială a UNTRR în chestiunea diurnelor șoferilor profesioniști?

Având în vedere că România nu a aderat la Schengen la finalul anului trecut și că există pierderi pe care companiile de transport rutier din România continuă să le înregistreze în realizarea operațiunilor de transport rutier internațional, noi, ca UNTRR, am cerut Guvernului României o serie de măsuri, care să

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.





mențină competitivitatea industriei de transport rutier din România pe piața europeană de transport. Iar principala măsură pe care o vizăm este cea legată de nivelul diurnelor, termen generic, pentru că acum vorbim de indemnizații de delegare, indemnizații de detașare sau de clauza de mobilitate. Dar trebuie să avem în vedere că nivelul acestei diurne este stabilit prin Hotărârea de guvern 518 din 1995 și pentru prima dată a apărut o valoare în euro în anul 2002, pentru anumite state din Uniunea Europeană, valoare în euro care a rămas și astăzi la 35 €, la peste 20 de ani de la momentul în care a fost adoptată această valoare. Sigur că orice companie poate să ofere o diurnă -indemnizație de detașare sau clauză de mobilitate- de 2,5 x 35 €, cifră valabilă pentru majoritatea statelor din Uniunea Europeană. Dar, dacă ne uităm la nevoia de actualizare cu inflația acestei cifre, pot să vă spun că am făcut calcule care indică nevoia de actualizare, de la 35 € în 2002, la 76 €, dacă venim pe evaluarea în lei a acestei sume, sau 74 €, dacă venim pe evaluarea în euro și ne uităm la o inflație în euro. Sigur că cifrele sunt destul de

mari, sigur că o perioadă de timp inflația a fost foarte mică sau am avut deflație, acum șase-șapte ani, dar credem că, în condițiile în care vorbim de o inflație de aproape 15% în anul trecut, lucrurile nu mai pot să rămână așa și este nevoie ca autoritățile să procedeze la o actualizare a acestei valori de 35 de euro. Noi ne-am dori la aceste valori de 74, 75, 76 de euro. Dacă nu e posibil, și la o valoare poate ceva mai mică, dar mecanismul de actualizare cu inflația cred că ar trebui să intre în calcul și să funcționeze de acum înainte, având în vedere că se pare că această inflație nu va coborî atât de repede la valori sub 5%, așa cum a crescut. Deci, practic, una dintre măsurile pe care le considerăm extrem de importante este actualizarea cu inflația a nivelului legal stabilit pentru indemnizația zilnică (diurnă), prin HG nr. 518/1995 privind unele drepturi și obligații ale personalului român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, care stabilește în anexă un nivel minim al indemnizației zilnice (diurnă) în euro, care nu a mai fost actualizat din 2002. Această măsură, pentru a fi eficientă, trebuie

să fie coroborată cu creșterea plafonului de neimpozitare pentru indemnizația de detașare/delegare/clauza de mobilitate de la trei salarii de încadrare la patru salarii de încadrare.

Și, de asemenea, pentru a asigura competitivitatea transportatorilor rutieri români în piața europeană de transport, trebuie să fie introdus conceptul de indemnizație de hrană, care există ca cerință legală în anumite state din Europa de Vest, precum Franța și Germania. Nu vorbim de sume astronomice, vorbim de circa 15 € pe zi, dar care sunt neimpozabile în aceste state iar în România nici nu există ca și concept distinct în Codul fiscal și nici nu se menționează că este neimpozabilă. Și, pentru a ne menține competitivitatea industriei românești de transport rutier la nivel european, este important să fie operate aceste modificări la Codul fiscal prin:

- creșterea plafonului neimpozabil de la 3 la 4 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat pentru indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile

suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului;

- introducerea conceptului de indemnizație de hrană în Codul Fiscal pentru conducătorii auto detașați care să fie neimpozabilă la nivelul sumelor impuse de țările unde aceasta este obligatorie și să fie opțională și neimpozabilă într-o anumită limită pentru țările unde indemnizația de hrană nu este obligatorie.

Considerați că există o justificare reală pentru creșterea asigurărilor RCA cu până la 40% în acest an?

Am văzut și noi tarifele de referință publicate de ASF în februarie anul acesta și, la categoria vehiculelor de peste 16 tone de transport marfă, se înregistrează o creștere de 6,7%. Problema fundamentală este că aproape niciun camion din România, din categoria aceasta de peste 16 tone, nu poate să-și încheie o asigurare RCA, printr-o solicitare la compania de asigurări, la un tarif apropiat de cel de referință. Practic, pentru aceste companii de transport rutier, ca să poată să își facă o asigurare la un tarif apropiat sau egal cu cel de referință, este nevoie să obțină câteva oferte de la asigurători, iar toate sunt cu peste 36% mai mari decât tariful de referință și astfel trebuie să intre în procedura de asigurat cu risc ridicat, prin BAAR, și să-și obțină un tarif de referință la unul dintre asigurătorii care oferă RCA pe piața din România doar pe 12 luni. Acum întrebarea este de ce facem această procedură administrativă

atât de complicată pentru a-i pune pe operatorii de transport într-o situație delicată, cu timp și costuri administrative suplimentare. Trebuie avut în vedere, de asemenea, că intermediarii în asigurări, brokerii, de cele mai multe ori nu primesc nimic pentru aceste asigurări pentru asigurații cu risc ridicat. Deci, dacă asisti un transportator să-și facă asigurare prin BAAR la tariful de referință, comisionul este zero. Și, practic, se creează o perturbare a funcționării pieței pentru toată lumea. Credeam că ar trebui mai multă maturitate aici, cel puțin pe segmentul acesta, de care văd că mulți asigurători într-adevăr se feresc. Și cred că există niște abordări posibile care să ducă la creșterea numărului de asigurați, vizavi de parcul existent în România, astfel încât să avem o raportare a daunalității la un număr crescut de autovehicule. Și sunt niște măsuri simple care pot fi luate în acest sens: de la verificarea prin camerele CNAIR a numerelor acestor vehicule care circulă pe stradă și care, dacă n-au RCA, ar trebui să fie notificate. Probabil că astăzi singurul care poate să facă acest lucru este BAAR-ul, din punct de vedere legal, pentru că CNAIR-ul nu are această capacitate de a face acest lucru prin condițiile legale existente sau, desigur, Poliția rutieră. Acesta este un aspect. Desigur că sunt anumite lucruri pe care noi le așteptăm și de la autoritatea de reglementare. Ne-am dori să vedem niște măsuri puse în practică prin care ar da un confort tuturor asiguraților din industria auto din România, prin care să se evite repetarea istoriei recente de la City, pentru că, în final, astfel de eșecuri au niște costuri semnificative care sunt transmise întregii piețe. Toată lumea plătește mai mult pentru că s-a întâmplat acest lucru și cred că ar fi de dorit să existe niște măsuri suplimentare, care să ne dea un grad de confort mai ridicat că acest lucru nu poate să se repete în scurt timp. Sigur că toată lumea poate să contribuie la creșterea siguranței rutiere. Sunt și companii

de transport care sunt interesate de implementarea de standarde de siguranță rutieră, numai că ne-am dori să vedem că aceste lucruri sunt și apreciate de partea asiguraților, apreciate în mod formal. Adică o mică reducere comercială care să poată să acopere costurile acestor audituri de siguranță rutieră, care să adreseze riscul într-un mod conștient. Sigur că teoria este că, dacă ai daune mai puține, plătești prime mai mici. Dar, pe de altă parte, cred că trebuie niște eforturi la nivel de piață cu bune practici astfel încât riscurile să fie reduse pe cât posibil. Mai sunt anumite aspecte legate de cazierul șoferului profesionist, vorbim de cazierul rutier. Acesta astăzi poate fi obținut de la Poliția rutieră doar pentru evenimentele în care Poliția rutieră a fost implicată spre constatare. Nu există în acest cazier și acele situații în care conducătorul auto profesionist a încheiat o înțelegere amiabilă, cum se zice, și uneori situațiile acelea pot fi extrem de periculoase. Pentru că a fost vorba de trecerea pe culoarea roșie a semaforului sau situații în care, dacă s-ar fi prezentat în fața poliției, conducătorul auto respectiv și-ar fi pierdut permisul de conducere. Față de această situație, ne-am dori să vedem un cazier al șoferului profesionist și prin prisma asigurătorilor pentru că acele declarații amiabile sunt finalizate și plătite de către companiile de asigurări.

Sigur, la prima vedere se pare că nu se poate datorită GDPR-ului. Conducătorii auto fiind persoane fizice ar putea să existe un istoric al daunalității pe vehicul, dar până la urmă nu pe vehicul îl angajezi de la o companie la alta, ci pe un conducător auto. Noi milităm pentru toate aceste abordări care să conducă la creșterea siguranței rutiere, la bunele practici din partea companiilor de transport, astfel încât să le dea posibilitatea să își reducă costurile, până la urmă, cu primele de asigurare prin reducerea daunalității. Dar, pe de altă parte, asistăm la o situație în care, deși



Îți crește nivelul de bonus, în anul următor tu ești nevoit să plătești o sumă mai mare de bani, în termeni absoluți, decât suma plătită în anul precedent, deși clasa de bonus a crescut. Este un lucru greu de înțeles pentru toată lumea. De asemenea, în condițiile în care am văzut niște situații financiare de excepție în industria asigurătorilor, e greu să le explici asiguraților de ce trebuie să plătească mai mult în anul acesta. Dacă situația ar fi fost constantă și anul acesta am fi avut o creștere 10-15% sau 16% cum se zice că e media de creștere, ai fi înțeles că poate fi proporțională cu inflația și creșterea costurilor din ultimul an. Dar se pare că asistăm la o creștere relativ artificială, care practic doar consolidează anumite poziții în piață. Adică sunt crescute prețurile pentru că se poate! Dar nu cred că piața va putea să absoarbă în continuare acest gen de creștere și ne-am dori niște măsuri coordonate, atât din partea Autorității de Supraveghere, din partea asigurătorilor, din partea transportatorilor, care să conducă totuși la o stabilizare a tarifelor RCA în zona tarifului de referință sau în orice caz între tariful de referință și ce înseamnă acele oferte care sunt toate cu peste 36% mai mari decât tariful de referință, ceea ce pune industria într-o situație extrem de delicată, mai ales în condițiile erodării marjelor, presiunii extraordinare pe tarifele de transport

și în contextul scăderii volumelor de mărfuri transportate. Nu vorbesc că, la partea de pasageri, volumele au rămas relativ scăzute și continuă să scadă cel puțin pe transportul domestic.

Ministerul Transporturilor a anunțat că dorește să scumpească rovinieta pentru camioane de la 1.200 de euro pe an, la peste 7.000 de euro din 2026. Rezistă firmele românești de transport unui asemenea șoc financiar?

În esență, înțelegem că este vorba de aplicarea prevederilor Directivei Eurovineta modificate anul trecut prin Directiva 362/2022, referitoare la taxarea utilizării infrastructurii de către vehiculele comerciale și într-adevăr, până în 2027, de exemplu, nu este obligatorie taxarea vehiculelor de transport marfă sub 12 tone. Sunt o serie de permisiuni care ar putea fi utilizate, dar nu sunt utilizate de majoritatea statelor din Uniunea Europeană. Dimpotrivă, cele mai multe state au început deja să taxeze vehiculele comerciale de mărfuri și persoane pentru utilizarea infrastructurii pe kilometru, aplicând taxe de trecere. Astăzi rovinieta noastră s-ar numi o taxă de utilizare a infrastructurii pentru că ne referim la o plată pe timp: plătești 1210 € și poți să mergi 12 luni. În momentul în care vom vorbi de o taxă de trecere, vorbim

de o taxă pe kilometru. Aici apar și niște creșteri semnificative, dacă considerăm un parcurs mediu lunar de 10.000 de km pentru un camion în România. Astăzi, echivalentul celor 120.000 de km parcurși într-un an sunt dați de această sumă de 1210 €. Vorbim de aproape un cent pe kilometru. Conform anunțului făcut de autoritățile din România, suma minimă va fi de 9,4 cenți pe kilometru pentru Euro 6, începând cu 1 ianuarie 2026. Iar, pentru vehiculele care sunt cu un nivel de emisii poluante mai scăzut decât Euro 6, se vor înregistra niște creșteri de la fiecare clasă de 10-15%, cu fiecare clasă cu cât este mai poluant un astfel de vehicul. Și așa o creștere, deci, de minim 10 ori pentru un vehicul Euro 6, va duce la cel puțin 12.000 € pe an. Și asta vorbim numai de taxa de utilizare pură a infrastructurii, unde intră costurile de investiție, dezvoltare, construcția infrastructurii, costurile de mentenanță, de înregistrarea sistemelor de taxare, de operare și de profitabilitate și randament financiar. Sunt permise prin Directivă toate aceste elemente. Doar că, în România, infrastructura cred că, în proporție de 90%, e construită acum peste 40-50 de ani. Deci putem vorbi că este amortizată și putem vorbi de includerea în aceste costuri în special a costurilor de mentenanță și mai puțin la costurile de investiții și a costurilor de dezvoltare. Poate aceste costuri

vor face subiectul noilor autostrăzi care vor urma să fie construite în România.

Ce nu se cunoaște este impactul Euro 7 care se va aplica pentru camioane din iulie 2027 și din iulie 2025 pentru autoturisme, date estimate și care nu sunt fixe, și de asemenea aplicarea costurilor externe. Și astăzi, prin Directiva Eurovinieta sunt stabilite aceste costuri externe, care înseamnă cost cu poluarea fonică, poluarea atmosferică sau emisiile de dioxid de carbon. Dacă pentru vehiculele electrice și pentru cele cu hidrogen nu putem vorbi de emisii de dioxid de carbon, ei bine, chiar și pentru aceste vehicule putem vorbi de poluare atmosferică, cauzată de anvelope și frâne, care elemente de cost sunt estimate la niște valori fixe sub care nu se poate scădea. Și dacă vă dau exemplu de 8 cenți pe kilometru pentru poluare atmosferică pentru un vehicul Euro 6 asta înseamnă că, în scurt timp după 2026, o să ajungem nu la 9,4 eurocenți pe kilometru ci s-ar putea să trecem de 17 eurocenți pe kilometru și să ajungem la acea sumă de 20 de eurocenți pe kilometru mai repede decât estimează autoritățile, și anume în anul 2035. La o astfel de cifră, la 15 eurocenți pe kilometru, deja vorbim de 18.000 € pe an, în loc de 1.210 euro, ceea ce reprezintă un cost formidabil pentru operatorii de transport, în special pentru cei care fac național. Și, dacă ținem cont că vechimea parcului de vehicule comerciale care operează în România este de peste 10 ani, asta înseamnă că cei mai mulți nu vor plăti aceste valori minime aferente Euro 6 ci, dimpotrivă, niște valori majorate. Deși ponderea cu costul de transport în valoarea produselor finale de pe raft nu depășește 5%, credem că totuși această scumpire a taxei de trecere, a taxei de utilizare în final a infrastructurii, va conduce la niște creșteri semnificative ale prețurilor la raft. Pur și simplu pentru că se oferă această posibilitate de majorare! Pe de altă parte, repet, România este



unul dintre ultimele state din Europa care nu aplică acest sistem de taxare dar e și unul dintre ultimele state din Europa în ceea ce privește nivelul de dezvoltare al infrastructurii rutiere. N-am trecut de 1000 de km de autostradă, la peste 30 de ani de la Revoluție, în timp ce state precum Ungaria sau Bulgaria au avansat mult mai serios la construcția de autostrăzi, ceea ce le-a permis și introducerea acestei taxări diferențiate, în funcție de nivelul de poluare al vehiculelor și al taxării pe kilometru.

Cum credeți că ar fi afectați transportatorii rutieri români dacă va trece prin Parlament propunerea legislativă ca, în zilele de vineri, în intervalul orar 15,00-21,00 și în zilele de sâmbătă, în intervalul orar 09,00-21,00, să fie restricționată circulația autovehiculelor grele de transport marfă?

UNTRR se opune introducerii unor noi restricții de circulație, cu caracter permanent pentru vehicule comerciale – demers inacceptabil, mai ales în contextul neintrării României în Schengen. Acest proiect de care vorbiți a fost inițiat înainte de a se decide

integrarea României în spațiul Schengen sau nu. După cum știm, România nu a intrat în Schengen și considerăm că discuția acestui proiect trebuie amânată după ce România va fi parte a spațiului Schengen și după ce România va avea un număr considerabil de kilometri de autostradă și de infrastructură la o categorie superioară. Altfel nu facem decât să ne punem bețe în roate, noi românii, economiei României și să ne limităm competitivitatea noastră pe plan european. Imaginați-vă, dacă astăzi avem cozi de până la 14 km și timpi de așteptare de până la trei zile, atât între România și Ungaria dar și între România și Bulgaria, în anumite zile, ce s-ar întâmpla dacă două sau trei zile pe săptămână frontiera n-ar mai putea fi traversată din cauza acestor restricții de circulație, în condițiile în care infrastructura este subdezvoltată și nu putem vorbi de o creștere a vitezei medii de deplasare a vehiculelor comerciale pe această infrastructură existentă. Deci, ce aș putea spune: un NO GO categoric pentru o astfel de inițiativă, care ar trebui reconsiderată după ce România o să ajungă parte integrantă din spațiul Schengen și după ce va avea cel puțin 2.000 de km de autostradă.



IVECO ÎȘI MENTȚINE POZIȚIA DE LIDER PE SEGMENTUL VEHICULELOR COMERCIALE UȘOARE PENTRU AL PATRULEA AN CONSECUTIV

IVECO, pionier și lider al industriei auto, a înregistrat o creștere cu 13.5% a cifrei de afaceri în 2022, ocupând poziția a doua în piața vehiculelor comerciale de la noi, pentru al patrulea an consecutiv, cu o cotă de piață de 15.9%. Compania a vândut un număr de aproape 100.000 de noi vehicule comerciale la nivel european în 2022, în timp ce în România au fost înmatriculate aproximativ 2.500 de noi unități.

La nivel european, piața a suferit în 2022 o ușoară scădere față de anul 2021, dar în România piața se află în creștere, fiind înmatriculate 15.602 noi unități, cu 6% mai multe decât în anul precedent. Creșterea a fost influențată, în principal, de categoriile de vehicule medii și grele, componentă care a crescut cu 17% față de anul precedent. Cele mai multe înmatriculări de vehicule au avut loc în București și Ilfov, cu 3.366 de unități înmatriculate, reprezentând 21.6% din totalul înmatriculărilor de vehicule la nivel național, urmate de județele Argeș, cu 900 de unități și Timiș, cu 782 de unități înmatriculate în anul precedent.

Când vine vorba de vehicule comerciale ușoare (cu masa între 3.5 t – 7.49 t), IVECO și-a menținut poziția de lider pentru al patrulea an consecutiv, cu o cotă de piață de 25.10% și peste 2000 de unități vândute în România, din totalul de 8080 de vehicule comerciale light înmatriculate.

Cele mai căutate vehicule ușoare au fost furgioanele, cu o cotă de 38.9%, în creștere cu 1.6% față de anul precedent, din totalul vehiculelor light, urmate de șasiurile cu prelată, care au reprezentat 18.8% din total, cu 0.3% mai mult față de anul anterior. Topul este completat de vehiculele cu șasiu echipat cu box pentru temperatură controlată - 8.5% din total, în creștere cu 1.5% față de anul anterior.

La nivel european, piața light a

înregistrat o scădere cu 17%, fiind vândute cu aproximativ 100.000 de unități mai puțin decât în anul precedent.

„Pentru anul 2023 avem în plan să dezvoltăm și mai mult capilaritatea rețelei IVECO, prin deschiderea de noi puncte de vânzare și post-vânzare. Totodată, ne propunem continuarea promovării susținute a contractelor de mentenanță și întreținere pentru toate gamele, care asigură calitatea reparațiilor și implicit maximizarea experienței IVECO. Flote importante de camioane din gama WAY sunt deja în uzul transportatorilor din România, iar feedbackul primit este unul îmbucurător. Am transpus experiențele lor în proiectul Ambassadors, iar prin acesta, dorim să prezentăm beneficiile ecosistemului IVECO tuturor clienților noștri”, a declarat Andrei Gagea, Director General IVECO România.

IVECO deține cea mai capilară rețea de vânzare și post-vânzare din România, cu 21 de puncte de vânzare și 24 de puncte de service pe tot teritoriul țării. Totodată, compania a cunoscut o creștere semnificativă a numărului de contracte de întreținere și reparații, cu 175% mai mult față de anul precedent. Noua politică comercială a IVECO pentru 2023 continuă linia începută în anul anterior, punând accent pe dezvoltarea produselor complementare procesului de vânzare, training-uri specializate pentru forța de vânzări, îmbunătățirea calității serviciilor post-

vânzare, monitorizarea permanentă a experienței clienților și oferirea de servicii financiare atractive.

„Pentru a îmbunătăți și mai mult calitatea serviciilor oferite de rețeaua IVECO în România, monitorizăm în permanență, prin intermediul echipelor de audit, respectarea standardelor calitative. Totodată, ne propunem accelerarea procesului de formare profesională a rețelei, prin oferirea training-urilor tehnice, comerciale și soft-skills. IVECO România, prin partenerii săi, dealerii, pune un accent deosebit pe scăderea timpilor de imobilizare ai vehiculelor, îmbunătățind performanțele serviciului Asistență Non Stop. Creșterea calității serviciilor post-vânzare este o preocupare constantă a brand-ului IVECO. Aceste servicii, dezvoltate în paralel cu pachetele de conectivitate, au ca scop reducerea timpilor de imobilizare, care pot apărea ca urmare a unor incidente neprevăzute”, a mai declarat Andrei Gagea, Director General IVECO România. În 2022, peste 84% dintre vehiculele comerciale din gama heavy vândute în România au semnat și contracte de conectivitate.

Anul 2023 va fi un an în care noile modele ale gamei light și heavy vor fi prezentate internațional, iar în România, eDAILY va face cunoștință cu potențialii clienți în cadrul unui eveniment ce urmează să fie organizat la București.

Coloana a cincea 5

Cum împuşcă şeful DRDP Bucureşti doi iepuri dintr-o lovitură


N-ai crede că guşterii din neamul reptilienilor pot gândi în anotimpul rece. Dar, contrar legilor naturii, Augustin Dinu, zis "Guşteru", directorul Direcţiei Regionale de Drumuri şi Poduri (DRDP) Bucureşti a găsit soluţia salvatoare, prin care vrea să se protejeze pe el însuşi de urmările infracţiunilor comise. În acelaşi timp, Guşteru vrea să-i umple portofelul bunului său prieten Marius Stelian Varghida de la Dumava. Mai precis, Dinu le-a cerut subalternilor de la Regională să-i "meşterească" un contract subsecvent de marcaje rutiere,

pe care să îl dea firmei Dumava Semnalizare SRL. Numai că acest contract nu este întocmit după necesităţile reale ale DRDP Bucureşti. Documentul va conţine numai tipuri de marcaje la care Dumava are cel mai mare profit. Pentru "Marcaj rutier longitudinal şi de delimitare a părţii carosabile - Produse plastice aplicate la cald prin pulverizare (spray)", preţul este de 9,5 euro/mp şi pentru "Covoare antiderapante executate cu produse plastice aplicare la rece", preţul este de 36,5 euro/mp. La marcajul tip spray, Dumava are un profit de aproximativ 40%, iar la covorul antiderapant cu aplicare la rece de aproximativ

50%. Interesant este faptul că, în Acordul Cadru încheiat cu Dumava, se regăseşte şi articolul "Covoare antiderapante executate cu produse plastice aplicare la cald", care are aceeaşi calitate şi aceeaşi garanţie, doi ani, ca şi covorul antiderapant aplicat la rece, dar care este la jumătate de preţ faţă de cel cu aplicare la rece, respectiv 17,5 euro/mp.

Însă acest lucru nu-l va împiedica pe Guşter să-i dea bunului său prieten varianta cu preţ dublu, că doar nu dă banii din buzunarul propriu. Bani fiind ai statului, foarte interesată de această "combinaţie" va fi Curtea de Conturi.

Numai cu aceste două articole



O firmă de semnalizare rutieră cu doar doi angajaţi primeşte contracte de valori exorbitante şi de la primarul Sectorului 4, Daniel Băluţă, zis "Om sucit", şi de la Augustin Dinu, zis "Guşteru", şeful DRDP Bucureşti.

Măi, Băbăluţă!
Ca să fie bine, să nu fie rău, ce-ar fi ca unul dintre angajaţii Dumava să se ocupe de foarte marcajele rutiere din Sectorul 4, iar celălalt de cele de la DRDP Bucureşti?

cod unic de identificare:21391386

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	4325019
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3748640
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	1253269
Creante	1647383
Casa si conturi la banci	847988
CHELTUIELI IN AVANS	84292
DATORII	2733316
VENITURI IN AVANS	-
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	5424635
Capital subscris varsat	200
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	1207974
VENITURI TOTALE	2670533
CHELTUIELI TOTALE	2906875
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	236342
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	256935
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	2
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Lucrari de constructii a drumurilor si autostrazilor

(spray și covor antiderapant), nu se poate realiza marcajul trecerilor de pietoni, cel mai sensibil element de siguranță rutieră.

Soluția pentru rezolvarea acestei situații o reprezintă aplicarea și de produse prefabricate de culoare albă, cum a fost stabilită prin Caietul de Sarcini. Produsele prefabricate de culoare albă se regăsesc în Acordul Cadru, cu prețul oferit de 26,5 euro/mp. Având un profit de sub 10%, acesta nu este interesant

pentru Dumava.

De când DRDP București a semnat acordul cadru cu asocierea Dumava-Euroconstruct, adică din data de 19 aprilie 2021, aceasta din urmă nu a executat nicio lucrare de marcaj rutier deși i-au fost atribuite trei contracte subsecvente și cu toate că Poliția Rutieră a notificat Direcția Regională pentru lipsa marcajelor trecerilor de pietoni din dreptul unităților de învățământ. Prin această strategie, Dinu nu

numai că dorește să își îndeplineze bunul prieten dar, crede el, se va pune la adăpost pentru neexecutarea atribuțiilor de serviciu ce-i revin. Nu contează că nu se marchează trecerile de pietoni, important este că Dumava execută marcaje, scapă de orice posibile sancțiuni, iar Gușteru "dă cu coada de pământ" pretinzând că își face treaba.

Numai că va avea parte de o mare surpriză. Ce va alege Dumava să

execute cu cei doi angajați ai săi și cu singurul utilaj disponibil?! Să lucreze cu un profit de 40-50%, acordat de prietenul Dinu sau să lucreze cu un profit de peste 100% acordat de prietenul Daniel Băluță, primarul Sectorului 4?!

Cum poate rata afacerea încheiată cu Sectorul 4, când, numai pentru semnalizarea temporară a marcajului (mutarea conurilor/pionilor dintr-o parte în alta), Dumava încasează, incredibil pentru orice om normal, aproape două milioane de euro?!

La aceste întrebări există un singur răspuns: Dumava tocmai a semnat un contract subsecvent cu Primăria Sectorului 4. Așa încât Gușteru s-ar putea să rămână cu "gușa" umflată! Totuși, Dinu s-a putea să îi dea un contract subsecvent doar pentru crea impresia că dorește să facă marcaje. Dar, modul de acordare al contractului va fi atât de viciat încât îi va ridica mingea la fileu lui Varghida, astfel încât acesta să poată invoca tot felul de neclarități. A făcut acest lucru Dumava în cele trei contracte anterioare, care i-au fost date cu bună-credință, darămite acum!

Cele trei contracte subsecvente care nu au fost executate reprezentau adevăratele necesități ale DRDP București și nu erau constituite numai din articolele care sunt profitabile pentru Dumava. Important este faptul că aceste contracte au fost atribuite înainte ca Dinu să revină la conducerea DRDP București. De acum încolo, prăpăd! Nu se vor rezolva problemele reale din trafic, iar Marius Stelian Varghida se va umple de bani. Și, dacă tot e vorba de mulți bani, este evident că binevoitorul Dinu acționează "total dezinteresat" în toată această afacere!

Nu trebuie să ne mai mirăm de faptul că România se află pe primul loc în UE în ce privește numărul și gravitatea accidentelor rutiere raportate la numărul de locuitori. Dacă DNA nu intervine de urgență în asanarea acestei "mlaștini",

procurorii devin părtași la dezastrul de pe șoselele românești.

În loc de concluzie: Însă dacă DNA își face treaba, Gușteru nu va mai avea mobilitatea de sub soare, ci va sta amorțit într-o zonă cu umbră și răcoare. Dar nu singur, ci împreună cu bunul său "pretien" de la Dum(br)ava!

Băluță și Dumava

De Dumava Semnalizare se leagă și un scandal internațional, în care a intrat primarul Sectorului 4 din București, Daniel Băluță, zis, "Om sucit".

Jurnaliștii de la două publicații românești au scris, în martie 2021, despre faptul că "Primăria Sectorului 4, condusă de pesedistul Daniel Băluță, vrea să atribuie un contract de 27,6 milioane de lei pentru lucrări de semnalizare rutieră firmei Dumava, patronată de Marius Stelian Varghida". Ziariștii susțineau că "Primăria a descalificat celelate două firme participante".

Lezat de faptul că i-au fost încurcate planurile, Băluță a făcut o plângere la DIICOT împotriva celor patru jurnaliști care au prezentat neregulile din primăria pe care o păstorește.

Excesul de zel al procurorului de caz și conflictul de interese dovedit în care acesta s-a găsit a ajuns până la nivelul șefului DIICOT, iar dosarul a fost clasat la scurt timp, sperându-se mușamalizarea cazului comandat de Băluță.

Însă, la nivel internațional, au existat reacții de amploare la ceea ce a fost interpretat ca un act de intimidare a presei.

„Procurorii români îi interoghează pe angajații Newsweek și Libertatea cu privire la faptul că au raportat corupția”, a concluzionat organizația Committee to Protect Journalists (Comitetul pentru Protecția Jurnaliștilor), cu sediul la New York. Alte două organizații, ActiveWatch și Reporterii fără frontiere, au cerut o anchetă internă la DIICOT pentru a fi verificat modul în care acest dosar a fost instrumentat.

Tentativa de intimidare a jurnaliștilor, pe care a exercitat-o Daniel Băluță pentru a proteja licitația cu dedicație pentru Dumava, a fost nominalizată și în Raportul Departamentului de Stat al SUA privind drepturile omului în România în 2021, în care se semnalau atacuri și intimidări la adresa ziariștilor.

În loc de concluzie: În condițiile în care Dinu și Băluță sunt amândoi membri PSD, oare cine din conducerea acestui partid îi convinge pe aceștia să se expună atât de mult pentru Dum(br)ava?!

Penelistul Marcel Vela vrea să blocheze transporturile trei zile pe săptămână

Fostul ministru penelist de Interne Marcel Vela a depus în Parlament o propunere legislativă prin care vrea să blocheze transportul rutier de mărfuri trei zile pe săptămână.

Actualmente senator de Caraș-Severin, Marcelică "Jacă-dă-piele" Vela vrea să se bucure din plin de purcoiul de bani pe care îl primește de la statul român și să facă relaxat "turism cu autoturismul" de serviciu sau personal în weekend-uri.

Într-o propunere legislativă, care are șanse mari să treacă prin Parlament, Marcelică "Buze-reci" propune nici mai mult nici mai puțin decât să se blocheze transportul rutier de mărfuri din România în fiecare vineri, sâmbătă și duminică, dar și de sărbătorile legale:

"- în zilele de vineri, în intervalul orar 15.00-21.00;

- în zilele de sâmbătă, în intervalul orar 09.00-21.00;

- în zilele de duminică, în intervalul orar 09.00-21.00;

- în ziua premergătoare unei sărbători legale, în intervalul orar 15.00-21.00;

- în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 09.00-21.00", se spune în propunerea legislativă.

În expunerea de motive, Marcelică încearcă să dea vina pe camioane pentru numărul mare de accidente din România. În realitate, niciunul dintre studiile făcute pe această

Coloana a cincea 5

temă nu identifică autovehiculele de transport de marfă ca unul dintre factorii cei mai importanți care determină accidente de circulație. Conform IGPR, principalele cauze de producere a accidentelor rutiere grave în anul 2021, au fost:

- indisciplina pietonilor (19%);
- nerespectarea regimului legal de viteză (17,5%);
- neacordarea priorității de trecere pietonilor (9,6%);
- abaterile săvârșite de bicicliști (8,9%);
- neacordarea priorității de trecere vehiculelor (8,3%), acestea generând 63,3% din totalul accidentelor grave și 59% din totalul deceselor.

În loc de concluzie: Pentru tine, Marcelică, putem aranja ca principala cauză a accidentelor rutiere să fie camioanele. Dar numai dacă ești cuminte și îți iei medicamentele!

Turistul "Jacă-dă-piele"

Apoi, Marcelică nu se poate abține și își etalează propria problemă "turistică": "La sfârșit de săptămână și în sărbătorile legale se înregistrează valori crescute de trafic spre destinații turistice, de agrement, ori cel din zona urbană spre cea rurală și invers. Astfel, traficul autoturismelor se suprapune cu circulația intensă al TIR-urilor de pe toate drumurile

naționale rezultând blocaje, circulație îngreunată, consum mare de carburant, poluarea mediului și numeroase accidente soldate cu pierderi de vieți omenești." Sigur, pe "Jacă-dă-piele" nu îl interesează aprovizionarea magazinelor cu alimente și bunuri de larg consum, care se face de cele mai multe ori exclusiv prin transport rutier. Lui Marcelică nu îi pasă că blochează două zile în plus economia națională, care oricum se duce de râpă! Nici nu va avea cum să se bucure prea mult "Buze-reci" de destinațiile turistice la care va vrea să meargă, fără mâncarea și fără băutura

Fostul ministru penelist de Interne Marcel Vela a depus în Parlament o propunere legislativă prin care vrea să blocheze transportul rutier de mărfuri trei zile pe săptămână.

Orbane, te reprimesc în PNL, dacă îl susții pe Vela să oprească total traficul rutier din România, luni, când mă întorc de la Sibiu, și miercuri, când merge nevastă-mea la coafor!

Face băieții!!!



transportată de camioane.

În loc de concluzie: În lumea perfectă a idioților, transportul reprezintă un lucru rău, care trebuie reprimat, înăbușit. Ei nu înțeleg că, în realitate, mișcarea mărfurilor reprezintă sistemul circulator al acestui uriaș organism numit economie.

Calcul de suboligofren

"La fiecare început de săptămână se formează coloane mari de camioane în toate punctele de trecere a frontierei din vestul țării, blocându-se în mod artificial, traficul autoturismelor și al românilor care circulă sau locuiesc în alte state din Uniunea Europeană. În prezent, timpii de așteptare în frontiera din vestul României sunt și de peste două ore din cauza presiunii mari pentru funcționarii maghiari care deserveșc punctele de control vamal și polițiștii de frontieră, în Ungaria traficul fiind restricționat la sfârșit de săptămână.", aberează din nou Marcelică în expunerea de motive.

Trebuie spus că traficul camioanelor grele din Ungaria este restricționat la fel ca la noi în prezent, adică duminică dar și o parte din sâmbătă seara.

Este adevărat că, la începutul fiecărei săptămâni, aglomerația de la intrarea în țara vecină sporește din cauza restricțiilor de duminică din ambele țări.

Marcelică încearcă să ne convingă pe toți că a găsit soluția pentru aglomerație: în loc de o zi, vrea să blocheze transportul rutier pentru trei zile.

În loc de concluzie: Vă dați seama ce aglomerație ar fi la punctele de frontieră cu Ungaria după ce camioanele ar sta în parcări nu una ci trei zile!

Și șpăgile?!

Ce nu înțelege mintea de politruc a lui Marcelică este că suma camioanelor rămâne constantă. Dacă într-o zi trec mai puține, crește

automat traficul în celelalte zile!

"Având în vedere că în statele vecine și în întreaga Uniune Europeană există restricții de circulație la sfârșit de săptămână, România este supusă presiunii traficului mare de mărfuri dinspre Peninsula Balcanică și Turcia spre centrul și vestul Europei."

Cu alte cuvinte, Marcelică susține că, dacă blochează trei zile traficul, rezolvă problema celor care transportă marfă din Turcia și Bulgaria spre vestul Europei.

Și, într-adevăr, este posibil ca o parte din camioanele turcești care tranzitează acum România să aleagă o rută care să includă Serbia, în cazul în care proiectul legislativ al lui Vela trece prin Parlament.

În acest caz, însă, taxele pe care le încasează în mod legal CNAIR de la firmele turcești pentru folosirea infrastructurii rutiere se vor reduce considerabil.

Va scădea considerabil și nivelul șpăgilor pe care le plătesc șoferii turci drumarilor, vameșilor și polițiștilor de frontieră.

În loc de concluzie: Și în acest fel vor ajunge mai puțini bani negri la politicienii imbecili din Parlamentul României care au inițiat legislative ce duc la prăbușirea economiei țării!

Schimbare să fie!

Fără nicio jenă, Marcelică vine cu o serie de restricții de final de săptămână pe care le au unele țări bogate din vestul Europei. Ce uită să spună "Jacă-dă-piele" este că economiile acelor țări sunt performate și transportul rutier nu are o pondere atât de importantă pentru ele cum are pentru România.

În loc de concluzie: Și dacă tot vrem restricții rutiere ca în țările bogate, propunem să înlocuim actuala clasă politică românească, cinică și profitoare, cu una corectă și patriotă, ca cele din Vest!

Vă prezentăm în continuare integral cele două documente depuse de Marcel Vela în Parlamentul României:

"PARLAMENTUL ROMÂNIEI SENATUL ROMÂNIEI CAMERA DEPUTAȚILOR LEGE

**pentru completarea
Ordonanței Guvernului
nr.43/1997
privind regimul drumurilor**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic: Ordonanța Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.237 din 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare, se completează după cum urmează:

- După articolul 43 se introduce un nou articol, articolul 431, cu următorul cuprins:
„Articolul 431 - (1) Se instituie restricția de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone, pe toată rețeaua de drumuri, după cum urmează:
- în zilele de vineri, în intervalul orar 1500-2100;
- în zilele de sâmbătă, în intervalul orar 0900-2100;
- în zilele de duminică, în intervalul orar 0900-2100
- în ziua premergătoare unei sărbători legale, în intervalul orar 1500-2100;
- în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0900-2100.

(2) –Restricția de circulație prevăzută la alin. (1) nu se aplică în următoarele cazuri:

- transporturile de animale vii și de produse perisabile de origine animală și vegetală;
- vehiculele care participă la



intervenții în cazuri de urgență, stări de necesitate, sau situații de forță majoră;

- c) transporturile funerare;
- d) transporturile poștale și de curierat;
- e) transporturile de echipamente de prim ajutor;
- f) transporturile necesare pentru lucrările de infrastructură;
- g) transporturile de mărfuri sub temperatura controlată;
- h) transporturi pentru tractări vehicule avariate;
- i) transporturile pentru distribuirea de apă și hrană în zonele calamitate;
- j) transporturile cu vehicule specializate destinate salubrității și dezapezirii;
- k) transporturile apă îmbuteliată;
- l) transporturile de produse provenite din exploatarea agricole;
- m) transporturile speciale definite conform legii;
- n) transporturile militare naționale și multinaționale, atestate de către autoritățile competente.”

3. La articolul 61 alineatul (1), litera a) se completează și va avea următorul cuprins:

„a) încălcarea prevederilor art. 16 alin. (2), art. 17 alin. (2), art. 18 alin. (1), art. 19 alin. (4) - (6), art. 21 alin. (3), art. 221 alin. (9) și (10), art. 25,

26, art. 27 alin. (1), (2) și (4) - (9), art. 30, art. 32 alin. (2), art. 35, art. 37 alin. (2) și (6) - (9), art. 38 alin. (3) și (4), art. 39 alin. (2) - (4), art. 40 alin. (1), art. 43, art. 431, art. 44 alin. (4) și (5), art. 45, art. 46 alin. (1) și (3) - (12), art. 47 alin. (1), (2), (4), (5), (8), (11), (13) și (14), art. 48, 50, art. 51 alin. (2) și (4), art. 52 și ale art. 54 alin. (2), cu amendă de la 2.000 lei la 6.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice;”

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României cu respectarea prevederilor art. 75 alin. (1) și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

**PREȘEDINTELE SENATULUI
PREȘEDINTELE CAMEREI
DEPUTAȚILOR
Alina Ștefania Gorghiu
Ion Marcel Ciolacu”**

”EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Mondială a Sănătății a comunicat că 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane sunt rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere.

Conform unui raport al Consiliului European pentru Siguranța Transporturilor, România se afla în anul 2019 pe ultimul loc în clasamentul siguranței rutiere, cu cel mai mare număr de persoane decedate raportat la 1 milion de locuitori (96 de decese, mult peste media europeană, de 51 de decese la un milion de locuitori).

Indicele de mortalitate rutieră, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, s-a menținut constant în perioada 2019-2021, infrastructura rutieră fiind subdimensionată față de numărul mare de mijloace de transport existente la nivelul întregii țări.

La sfârșit de săptămână și în sărbătorile legale se înregistrează valori crescute de trafic spre destinații turistice, de agrement, ori cel din zona urbană spre cea rurală și invers. Astfel, traficul autoturismelor se suprapune cu circulația intensă al TIR-urilor de pe toate drumurile naționale rezultând blocaje, circulație îngreunată, consum mare de carburant, poluarea mediului și numeroase accidente soldate cu pierderi de vieți omenești.

Având în vedere că în statele vecine și în întreaga Uniune Europeană există restricții de circulație la sfârșit de săptămână, România este supusă presiunii traficului mare de mărfuri dinspre Peninsula Balcanică și Turcia spre centrul și vestul Europei.

Prin libera circulație de pe teritoriul României, pe lângă riscul crescut de accidente, generate direct sau indirect de autovehiculele de mare tonaj, la fiecare început de săptămână se formează coloane mari de camioane în toate punctele de trecere a frontierei din vestul țării, blocându-se în mod artificial, traficul autoturismelor și al românilor care circulă sau locuiesc în alte state din Uniunea Europeană. În prezent, timpii de așteptare în frontiera din vestul României sunt și de peste două ore din cauza presiunii mari pentru funcționarii maghiari care deserveșc punctele de control vamal și polițiștii de frontieră, în Ungaria traficul fiind restricționat la sfârșit de săptămână.

În mod principal, propunerea legislativă vine și ca răspuns firesc la valul de accidente rutiere grave și foarte grave, cu pagube materiale și multe pierderi de vieți omenești, înregistrate în România la sfârșit de săptămână și în perioada sărbătorilor legale, multe dintre ele fiind generate chiar de traficul de mare tonaj.

Datele statistice pentru accidentele rutiere înregistrate în România la sfârșit de săptămână sunt printre cele mai mari din Uniunea Europeană:

- în anul 2019 au fost înregistrate 13.472 de accidente, în care și-au pierdut viața 874 victime și 3.692 de participanți la trafic au fost răniți grav;
- în anul 2020 au fost înregistrate 9.747 de accidente, în care și-au pierdut viața 738 victime și 2.411 de participanți la trafic au fost răniți grav;
- în anul 2021 au fost înregistrate 11.608 de accidente, în care și-au pierdut viața 769 victime și 1.700 de participanți la trafic au fost răniți grav;
- în anul 2022, în perioada 1 ianuarie – 15 noiembrie au fost înregistrate 10.549 de accidente, în care și-au pierdut viața 561 victime și 1.463 de participanți la trafic au fost răniți grav.

În consecință, pentru a salva vieți, pentru a încuraja turismul național, pentru a mări siguranța traficului pietonal și rutier, pentru a reduce valorile mari de trafic și poluarea mediului, cât și pentru a nu se mai aglomera punctele de trecere a frontierei din România, proiectul de lege propune interzicerea traficului autovehiculelor de mare tonaj, astfel încât să fie respectați și timpii de odihnă ai șoferilor după perioadele de condus neîntrerupt, astfel :

- în zilele de vineri, în intervalul orar 15.00-21.00;
- în zilele de sâmbătă, în intervalul orar 09.00-21.00;
- în zilele de duminică, în intervalul orar 09.00-21.00;
- în ziua premergătoare unei sărbători legale, în intervalul orar 15.00-21.00;
- în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 09.00-21.00.

Totodată, pentru bunul mers al traficului național strategic, cât și

pentru a nu fi afectate serviciile publice ori nevoile de interes major, propunem ca să fie exceptate de la restricțiile prezentate mai sus următoarele categorii de transporturi:

- transporturile de animale vii și de produse perisabile de origine animală și vegetală;
- vehiculele care participă la intervenții în cazuri de urgență, stări de necesitate, sau situații de forță majoră;
- transporturile funerare;
- transporturile poștale și de curierat;
- transporturile de echipamente de prim ajutor;
- transporturile necesare pentru lucrările de infrastructură;
- transporturile de mărfuri sub temperatură controlată;
- transporturile pentru tractări de vehicule avariate;
- transporturile pentru distribuirea de apă și hrană în zonele calamitate;
- transporturile cu vehicule specializate destinate salubrității și dezapezirii;
- transporturile de apă îmbuteliată;
- transporturile de produse provenite din exploatarea agricolă;
- transporturile speciale definite conform legii;
- transporturile militare naționale și multinaționale, atestate de către autoritățile competente.

Proiectul de lege este în consonanță cu legislația europeană și restricțiile sunt similare, sau chiar mai permissive față de alte state din Europa.

Pentru comparație, vă prezentăm următoarele reglementări legislative din Uniunea Europeană:

- în Ungaria (principala graniță unde se aglomerează toate punctele de trecere a frontierei) sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, pe toată rețeaua de drumuri, după cum urmează:

- sâmbăta, în intervalul orar 1500-2400;
- duminica, în intervalul orar 0000-2200;
- în perioada 01.07-31.08, de la ora 2200 în ziua premergătoare unei sărbători legale, până la ora 2200, în ziua sărbătorii;

- în Slovacia sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, pe autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale clasa 1, după cum urmează:
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0000-2200;
- în perioada 01.07-31.08, sâmbăta, în intervalul orar 0700-1900;

- în Austria sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele cu remorcă, având masa mai mare de 3,5 tone, precum și pentru autovehiculele și vehiculele articulate cu masa mai mare de 7,5 tone, pe toată rețeaua de drumuri, cu excepția traseelor exclusiv din cadrul transportului combinat pe o rază de 65 km de anumite gări de expediție, după cum urmează:
- sâmbăta, în intervalul orar 1500-2400;
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0000-2200;

- în Germania sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, după cum urmează:
- sâmbăta, în intervalul orar 0700-2000, pe unele rețele de drumuri;
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0000-2200, pe toată rețeaua de drumuri;

- în Cehia sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, pe autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale clasa 1, după cum urmează:
- vineri, în intervalul orar 0700-2100;

- sâmbăta, în intervalul orar 0700-1300;
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 1300-2200;

- în Polonia sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 12 tone, pe toată rețeaua de drumuri, după cum urmează:
- vinerea, în intervalul orar 1800-2200;
- sâmbăta, în intervalul orar 0800-1400;
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0800-2200;
- în ziua premergătoare unei vacanțe, în intervalul orar 1800-2200;

- în Elveția sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 3,5 tone, pe toată rețeaua de drumuri, în tot cursul anului, în intervalele orare 0000-0500 și 2200-2400;

- în Franța sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, cu excepția vehiculelor speciale și a vehiculelor agricole, pe toată rețeaua de drumuri, după cum urmează:

- sâmbăta, în intervalul orar 2200-2400;
- duminica și în zilele de sărbătoare legală, în intervalul orar 0000-2200;
- lunea, în intervalul orar 2200-2400;
- marțea, în intervalul orar 0000-2200;
- în ziua premergătoare unei sărbători legale, în intervalul orar 2200-2400;

- în Italia sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, pe toată rețeaua de drumuri, după cum urmează:
- sâmbăta, în intervalul orar 0800-1600;
- duminica, în intervalul orar 0700-2200;

- în Luxemburg sunt instituite

restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, după cum urmează:

- sâmbăta, în intervalul orar 2130-2400, pe sensul către Franța;
- sâmbăta, în intervalul orar 2330-2400, pe sensul către Germania;
- duminica, în intervalul orar 0000-2145, pe toată rețeaua de drumuri;

- în Croația sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, pe unele rețele de drumuri, după cum urmează:

- sâmbăta, în intervalul orar 0400-1400;
- duminica, în intervalul orar 0600-2200;

- în Bulgaria sunt instituite restricții de circulație pentru autovehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 12 tone, pe unele rețele de drumuri, după cum urmează:

- vinerea, în intervalul orar 1700-2000;
- sâmbăta, în intervalul orar 1000-1400;
- duminica, în intervalul orar 1400-2000;

- în Grecia sunt instituite restricții de

circulație pentru autovehiculele de transport marfă, după cum urmează:

- pentru autovehiculele cu masa mai mare de 1,5 tone, vinerea în intervalul orar 1600-2100 și duminica, în intervalul orar 1500-2200, pe unele rețele de drumuri;
- pentru autovehiculele cu masa mai mare de 7,5 tone, duminica, în intervalul orar 0000-2200, pe toată rețeaua de drumuri.

Față de cele prezentate, considerăm că o reglementare legislativă în sensul celor prezentate mai sus, este utilă și necesară cât mai urgent și în România.

**Inițiator,
Ion Marcel Vela
Senator PNL"**

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**.*

EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Mondială a Sănătății a comunicat că 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane sunt rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere.

Conform unui raport al Consiliului European pentru Siguranța Transporturilor, România se afla în anul 2019 pe ultimul loc în clasamentul siguranței rutiere, cu cel mai mare număr de persoane decedate raportat la 1 milion de locuitori (96 de decese, mult peste media europeană, de 51 de decese la un milion de locuitori).

Indicele de mortalitate rutieră, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, s-a menținut constant în perioada 2019-2021, infrastructura rutieră fiind subdimensionată față de numărul mare de mijloace de transport existente la nivelul întregii țări.

La sfârșit de săptămână și în sărbătorile legale se înregistrează valori crescute de trafic spre destinații turistice, de agrement, ori cel din zona urbană spre cea rurală și invers. Astfel, traficul autoturismelor se suprapune cu circulația intensă al TIR-urilor de pe toate drumurile naționale rezultând blocaje, circulație încetată, consum mare de carburant

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



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

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



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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