

INVESTIGATORUL'S



POZIȚIA UNTRR LA CRIZA ACTUALĂ DIN TRANSPORTUL RUTIER

PG.05



CLAUDIA IORDACHE,
CEO
MHS TRUCK & BUS
PG.12



APRILIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



08 CNAIR MONTEAZĂ
CAMERE VIDEO ÎN
VALOARE DE 110
MILIOANE LEI



10 MHS TRUCK & BUS
DEVINE SPONSOR
PRINCIPAL AL ECHIEI
FEMININE DE HANDBAL
HC DUNĂREA BRĂILA



15 REGISTRUL UTILAJELOR.
STUDIU DE CAZ: DUMAVA
SEMNALIZARE



31 OFICIAL. LEGEA PENTRU
AMNISTIA DIURNEI A FOST
PROMULGATĂ DE IOHANNIS



UNTRR - PREVENIREA BLOCĂRII FUNCȚIONĂRII TRANSPORTURILOR RUTIERE

UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României măsuri concrete și imediate pentru prevenirea blocării funcționării transporturilor rutiere și lanțurilor de aprovizionare în următoarele 15 zile.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR semnaleză că operatorii de transport rutier comercial se află la limita supraviețuirii din cauza creșterii inflației și a prețului la carburanți, pe fondul conflictului din Ucraina. Unele firme de transport rutier sunt

deja în pragul falimentului, iar dacă transportul rutier nu funcționează corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile care vor avea de

suferit dacă costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control.

În acest context, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României următoarele măsuri pentru a combate efectele crizei actuale:

- 1. Reducerea prețurilor la carburanți (prin subvenționare, reducere taxare accize și TVA), indexarea costului carburantului în timp real și reducerea termenelor de plată la 15 zile;**
- 2. Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale."** se spune în comunicatul UNTRR din 23 martie 2022.





DOCUMENT DE POZIȚIE UNTRR CU PRIVIRE LA CRIZA ACTUALĂ PRIN CARE TRECE INDUSTRIA DE TRANSPORT RUTIER DIN ROMÂNIA ȘI MĂSURI PENTRU REDUCEREA PREȚULUI LA CARBURANȚI ȘI AMÂNAREA PLĂȚII FINANȚĂRILOR, TAXELOR ȘI IMPOZITELOR

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR semnalează că operatorii de transport rutier comercial se află la limita supraviețuirii din cauza creșterii inflației și a prețului la carburanți, pe fondul conflictului din Ucraina.

Unele firme de transport rutier sunt deja în pragul falimentului, iar dacă transportul rutier nu funcționează corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile, care vor avea de suferit dacă (.) costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control.

În acest context, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României următoarele măsuri pentru a combate efectele crizei actuale:

1. reducerea prețurilor la carburanți (prin subvenționare, reducere taxare accize și TVA), indexarea costului carburantului în timp real și reducerea termenelor de plată la 15 zile;

Presiunea prețului carburantului aduce costuri suplimentare imediate de 2.200-2.500 euro/lunar, per camion care rulează în UE și parcurge 12.000 km lunar, și costuri suplimentare de 6.000-7.500 lei pentru un camion care rulează 9.000 km lunar în România, fără să fie considerate transporturile grele, frigorifice etc., pentru care costurile suplimentare imediate sunt și mai mari.

Astfel, creșterea costurilor imediate de operare ale transportatorilor rutieri este de 18-20%.

Chiar și problema aplicării Pachetului Mobilitate 1 cu Directiva Detașării și cu obligativitatea întoarcerii

Problema

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



Preferenții transporturilor agabaritice.



acasă a camionului au fost surclasate de problema explozivă a prețului motorinei. Cine nu reușește să își plătească motorina pe luna martie, suspendă sau închide activitatea în aprilie.

Transportatorii care lucrează preponderant în UE, vor avea pe luna martie 2022 costuri suplimentare de 2.200-2.500 euro per vehicul. La 10 camioane trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în februarie, 22.000-25.000 Euro. La 40 de camioane 88.000-100.000 Euro în plus față de factura obișnuită pentru motorină. Transportatorii care lucrează pe rute naționale vor avea pe luna Martie 2022 costuri suplimentare de 6.000-7.500 Lei per vehicul. La 10 camioane trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în Februarie, 60.000-75.000 Lei. La 40 de camioane 240.000-300.000 Lei în plus față de factura obișnuită pentru motorină.

În general, transportatorii au contracte cu furnizorii de motorină, carduri de carburant, cu facturare de 2 ori pe lună. Pentru perioada 1-15 Martie, furnizorii de motorină, au emis facturile și au fost trimise transportatorilor, care trebuie să le achite până la finalul lunii Martie. Majoritatea transportatorilor care lucrează în cadrul unor contracte, au inclusă o clauză de indexare

a prețului motorinei, însă aceasta are o indexare trimestrială, de cele mai multe ori, și doar dacă prețul motorinei crește cu mai mult de 5%.

Astăzi, aceste contracte sunt inaplicabile din două mari motive:

- Creșterea prețului la motorină fiind atât de mare într-un interval de timp atât de scurt, indexarea -calcularea costurilor de transport- trebuie să țină cont de costul real cu motorina, și nu mai poate fi considerat după trei luni și nici după o lună, ci ar trebui calculate în timp real sau cel mult la o săptămână. Această măsură ar trebui aplicată obligatoriu pe termen scurt și mediu, astfel încât transportatorii să poată emite facturi de transport către client, care să acopere costurile de operare reale pe care le-au avut.

Transportatorii nu pot absorbi creșterea costului cu motorina din ianuarie-martie și clienții să aplice noile valori din 1 aprilie.

- Transportatorii facturează serviciile de transport către client după închiderea lunii martie, iar plata serviciilor de transport era contractual uzuală la 30, 60 și chiar 90 de zile. Sunt necesare imediat măsuri de sprijinire pentru plata facturilor de transport la 15 zile de către client și măsuri de sprijin pentru asigurarea fluxului de bani pentru transportatori.

Rută	Km parcurși /lună	Consum l/100 km	Litri motorină / camion/ lună	Preț vechi motorină Euro/litru	Cost motorină Euro/ camion/ lună	Preț motorină Martie Euro/litru	Cost motorină Euro /lună/camion	Diferență (cost suplimentar de plătit pentru luna Martie Euro/camion)
UE	12.000	25	3.000	1,5	4.500	2,25	6.750	+2.250
RO	9.000	30	2.700	1,2	3.240	1,7	4.590	+1.350

Dacă nu se schimbă nimic, transportatorii ar trebui să plătească motorina pe luna martie și aprilie integral, înainte să ajungă să încaseze contravaloarea serviciilor de transport realizate și facturate către client, în situația în care clienții ar plăti la 30 de zile. Pentru aceste două luni, sumele necesare suplimentare ar fi de 4.400-5.000 euro per camion, pentru cei care operează în UE, și de 12.000-15.000 lei pentru național.

Măsurile pot fi de două tipuri:

- De ajutor direct din partea statului prin:

- subvenționarea prețului carburantului – țările mai bogate au folosit această măsură Franța 15 eurocenți, Spania 30 eurocenți, chiar și în paralel cu
- ajutoare de stat de minimis de 1300 Euro în Franța pentru capete tractor, 600 Euro pentru vehicule 7,5t-25,9 t, 400 euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 euro pentru vanuri și 1000 euro pentru autocare.

Măsuri intermediare – în Franța unde se poate restitui o parte din acciză, intervalul de rambursare a fost scăzut de la trei luni la o lună, la fel și în Spania.

În UE sunt doar 6 state (Franța, Spania, Belgia, Italia, Slovenia și Ungaria*) care practică rambursări de acciză la motorină. Aceste rambursări sunt realizate, conform legislației europene, pentru diferența dintre valoarea minimă din UE de 330 Euro/1000 litri motorină și valoarea accizei din țările respective.

- Măsuri de reducere a taxării carburantului – reducerea TVA de la 23 la 8% în Polonia, reducerea accizei sub nivelul minim din UE – 330 Euro/1000 litri la motorină și 359 Euro/1000 litri la benzină.

Solicităm măsuri imediate care să mențină transportatorii în funcțiune. Transportul rutier este o verigă intermediară indispensabilă funcționării normale a economiei, fără de care ar fi un blocaj iminent.

Solicităm următoarele măsuri de

sprijin, cu aplicare imediată pentru o perioadă de 90 zile:

1. subvenționarea cu 1,5 lei/litru a prețului la carburant;
2. reducerea TVA de la 19% la 5% la motorină și benzină;
3. reducerea Accizei de la 330 euro/1000 litri și de la 359 euro/1000 litri la 21 euro/1000 litri la motorină și benzină;
4. obligativitatea indexării costului motorinei la fiecare săptămână;
5. obligativitatea plății componentei de carburant din tariful de transport la intervale de timp reduse la 15 zile.

2. suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale.

Avansul ratei inflației însoțită de majorarea dobânzii de politică monetară a BNR a condus la creșterea nivelului indicelui ROBOR la cel mai mare nivel din ultimii 9 ani. ROBOR la 3 luni a ajuns la 4,53% la data de 22 martie și în scurt timp va ajunge la 5%. Acest lucru înseamnă că firmele de transport rutier cu finanțări în derulare vor achita mai mult lunar.

Activitatea de transport se facturează de cele mai multe ori lunar iar plata se face la 30/60/90 zile, astfel că aceste măsuri restrictive adoptate de BNR pentru combaterea inflației pun presiune



pe fluxul de numerar al firmelor de transport rutier.

În România, 25% din firmele de transport rutier au rezultate negative, iar majoritatea care au rezultate pozitive au marje de operare între 1% și 5%.

În acest sens, UNTRR solicită

amânarea plății finanțărilor – leasing financiar, leasing operațional, credit și măsuri de reducere și amânare a plății taxelor și contribuțiilor sociale de către firmele de transport rutier, pentru a le oferi suport în cadrul fluxului de bani, precum și introducerea unor ajutoare de minimis pentru transporturile comerciale după modelul din Franța.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





CNAIR MONTEAZĂ CAMERE VIDEO ÎN VALOARE DE 110 MILIOANE LEI

Compania de Drumuri va monta un sistem inteligent pentru monitorizarea circulației pe autostrăzile care pornesc din București precum și pe DN 1 București–Ploiești, sistemul ITS (Intelligent Transport Systems) având și funcția de măsurare a vitezei-radar.

Obiectivul principal al proiectului de aproximativ 110 milioane de lei finanțat din fonduri europene este creșterea siguranței rutiere pe aceste patru rute, printre cele mai aglomerate din țară și cu numeroase accidente.

Se vrea limitarea vitezei

Implementarea sistemelor inteligente de transport pe rețeaua transeuropeană de autostrăzi este prevăzută în Directiva Europeană 40/2010 transpusă în legislația națională prin Ordonanța Guvernului 7/2012, practic toate autostrăzile construite după 2012 trebuie să fie „echipate” cu aceste sisteme. Pentru implementarea sistemului de monitorizare și informare pe A1 București – Pitești, pe A2 Autostrada Soarelui, A3 București – Ploiești și pe DN 1 București – Ploiești, Ministerul Transporturilor a trimis Executivului spre aprobare indicatorii tehnico-economici ai Proiectului de Hotărâre de Guvern. Potrivit actului normativ,

principalele funcții ale sistemului ITS care se va monta pe cele 4 șosele sunt: controlul limitelor de viteză, informare în timp real privind condițiile de circulație și accidente, monitorizare și control pentru greutatea camioanelor, monitorizarea și securizarea infrastructurii rutiere.

Trei autostrăzi, vizate

„Datorită perioadelor diferite de proiectare și construcție, segmentele de autostradă care pornesc din București precum: A1 București – Pitești; A2 București – Cernavodă; A3 București – Ploiești, au o dotare total diferită față de setul minim de servicii I.T.S. prevăzut de cadrul legislativ european (fie nu au implementat ITS, fie au parțial instalate sisteme ITS mai vechi, neconforme sau cu durată de viață expirată). Pe aceste sectoare, a căror lungime însumată reprezintă circa o treime din lungimea autostrăzilor în operare din România, este necesară dotarea

cu sisteme ITS, fiind segmente de plecare din București ale autostrăzilor A1, A2, A3 și DN1. Proiectul ”Sistem de monitorizare și informare asupra traficului și a condițiilor de circulație pentru Autostrada A1 București – Pitești, Autostrada A2 București – Cernavodă, Autostrada A3 București – Ploiești, DN 1 București – Ploiești” dotează aceste sectoare cu infrastructură ITS, uniform cu întreaga rețea națională de autostrăzi. Aceste trei sectoare de autostradă, precum și sectorul de drum național vor fi integrate într-un Centru nou de Monitorizare și Informare din cadrul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri București”, arată proiectul de Hotărâre de Guvern. Beneficiile economice constau în: reducerea costurilor de administrare a rețelei de infrastructură, reducerea pagubelor materiale rezultate din accidentele rutiere, economie de carburant și a costurilor de întreținere a vehiculelor ca urmare a

reducerii timpului parcurs, creșterea mobilității populației, accesul rapid al mijloacelor de intervenție pentru situații excepționale, precum salvare, poliție, Inspectoratul pentru Situații de Urgență, reducerea poluării prin scăderea emisiilor poluante, ca urmare a reducerii timpului de parcurgere și a managementului integrat al traficului pe coridoare, mai notează Ministerul Transporturilor.

Până în 2009, Ministerul de Interne monitoriza circulația și prin intermediul unor radare fixe, dar administrate cu firme private, care încasau o mare parte din cuantumul amenzilor. Totodată, pe DN 1 București – Ploiești – Sinaia a fost funcțional un sistem cu șase radare fixe deținut de IGPR.

Și în PNRR sunt prevăzute mai multe proiecte de investiții atât în infrastructura de transport cât și în echipamente pentru creșterea siguranței rutiere, conform obiectivului de reducere a numărului de accidente rutiere cu 25% până în 2026.



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



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



MHS TRUCK & BUS DEVINE SPONSOR PRINCIPAL AL ECHIPEI FEMININE DE HANDBAL HC DUNĂREA BRĂILA

- **MHS Truck & Bus continuă susținerea sporturilor de echipă din România;**
- **Contractul de sponsorizare este valabil pe o perioadă de doi ani, începând din 2022;**
- **Motivație, spirit de echipă și eficiență – reprezintă și valorile MHS Truck & Bus.**

MHS Truck & Bus, distribuitorul general al vehiculelor comerciale MAN în România, este implicat activ de mulți ani în susținerea sportului românesc, ca sponsor.

După sporturi de echipă precum fotbal și rugby, recent, MHS Truck & Bus a ales să susțină un alt sport de echipă, devenind sponsor principal al echipei feminine de handbal HC Dunărea Brăila, un club cu o tradiție de peste 20 de ani pe prima scenă a handbalului românesc, care de-a lungul istoriei sale a dat jucători importanți și a avut rezultate remarcabile.

Prin intermediul acestui parteneriat, MHS Truck & Bus continuă, în conformitate cu politica sa de responsabilitate socială, să investească în sport și să promoveze un stil de viață sănătos și plin de energie.

Momentul a fost marcat prin

semnarea contractului de sponsorizare la sediul MHS Truck & Bus din București, în prezența dnei Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus și a dlui Adrian Manole, președintele HC Dunărea Brăila.

„Ne-am dorit ca anul acesta să extindem aria parteneriatelor sportive și, mai ales, să susținem o echipă feminină. Ne bucurăm că, începând cu noul sezon, vom fi alături de echipa de handbal

feminin HC Dunărea Brăila, pe care o vom susține pentru a atinge noi performanțe.”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

„Mă bucur să pot anunța că începând de astăzi avem un nou partener – MHS Truck & Bus – o companie de succes, care reprezintă în România brandul cu peste 250 de istorie, MAN și care se implică activ în susținerea sportului





de performanță. Aceștia au decis să devină principalul sponsor și susținător al echipei noastre. Este primul parteneriat cu acest sport. Mă bucur enorm că alegerea lor a fost Brăila și implicit HC Dunărea Brăila. Cu siguranță vom face performanță împreună.”, a declarat Adrian Manole, președinte al HC Dunărea Brăila.

Începând cu noul sezon competițional, tricourile oficiale ale echipei feminine de handbal HC Dunărea Brăila vor fi imprimate pe piept cu logo-ul MAN, în toate meciurile din calendarul competițional. Durata contractului

de sponsorizare este până la finalul anului următor, cu opțiune de prelungire.

În activitatea sa, MHS Truck & Bus a consolidat relații de colaborare cu parteneri importanți a căror încredere a fost câștigată atât prin calitatea produselor MAN recunoscute internațional, cât și prin dedicarea personalului de a fi aproape de nevoile clienților. MHS Truck & Bus Group este unic importator și distribuitor al vehiculelor comerciale MAN în România, cu o rețea de 9 ateliere proprii și 5 parteneri de service și cu un număr de peste 360 de angajați.



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

detasaretransport.ro





MHS TRUCK & BUS A PREZENTAT SISTEMUL MAN OPTIVIEW ÎN ROMÂNIA

Noul sistem de camere MAN OptiView îmbunătățește vizibilitatea pentru șofer și ajută la prevenirea accidentelor.

În cadrul prezentării, sistemul a putut fi testat în condiții reale de trafic. Primele camioane dotate cu MAN OptiView, vor fi livrate, în România, anul acesta. Cu prilejul acestui eveniment, jurnaliștii TIR Magazin au realizat un videoclip.

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

Ce reprezintă sistemul MAN OptiView pentru noua generație de camioane MAN?

Claudia Iordache CEO MHS Truck&Bus: Ne plac tehnologiile, iar camionul MAN le integrează din ce în ce mai mult. Sistemul OptiView este gândit pentru a asigura confortul și pentru a asigura plăcerea de a conduce pentru șoferii profesioniști, ușurința în manevrarea camionului. Cel mai important: sistemul asigură o creștere a siguranței în trafic.

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

Care sunt beneficiile noii tehnologii OptiView pentru clienți?

Stelian Criț, Director Vânzări MHS Truck&Bus: Avantajele sunt

multiple. Pentru proprietarii de companii auto, înseamnă reducere de costuri de utilizare, atât prin reducerea consumului de combustibil, cât și prin reducerea

numărul de accidente auto. Ceea ce înseamnă o reducere a imobilizării vehiculelor în service și o reducere a cheltuielilor CASCO și RCA.





Inovațiile tehnologice ale camioanelor joacă un rol important în creșterea siguranței pentru șoferii de camion și pentru ceilalți participanți la trafic. La sfârșitul lunii martie 2022, MHS Truck & Bus a prezentat noile sisteme de asistență MAN, cu o concentrare specială asupra sistemului MAN



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





OptiView. Modelele MAN TGX și MAN TGL, prezentate și testate în România, sunt configurate cu o echipare de vârf, inclusiv cu sistemul MAN OptiView. MAN OptiView joacă un rol important în prevenirea accidentelor. Sistemul de camere reduce dramatic riscul ca șoferii de camion să nu observe alți participanți la trafic. Câmpul de vizibilitate elimină punctele oarbe de pe ambele părți, ajutând la protecția bicicliștilor și pietonilor. MAN OptiView este disponibil la comandă ca echipament opțional. Prin



intermediul acestui sistem, oglinzile exterioare convenționale sunt înlocuite de camere în lateralele și partea din față a camionului, iar o cameră pentru mersul cu spatele poate fi adăugată ca opțiune suplimentară. Camerele arată ce se întâmplă în jurul camionului pe două monitoare mari de înaltă rezoluție, montate în stâlpii parbrizului și pe ecranul sistemului multimedia. Șoferii pot alege dintr-o gamă de opțiuni pentru modul de vedere, iar funcția MAN de asistență la viraj este, de asemenea, integrată în noul concept de afișare. În timpul virajelor, sistemul oferă combinația ideală dintre detecția obstacolelor bazată pe radar cu avertizare în caz de pericol și reprezentarea vizuală a lateralelor și a părții din față a camionului, fără puncte oarbe. MAN OptiView aduce astfel o contribuție semnificativă la creșterea siguranței rutiere, în special în colaborare cu alte sisteme de asistență.

În plus, sistemul îmbunătățește siguranța personală a șoferilor de camion în timpul pauzelor și nopților petrecute în spațiile de odihnă. Grație vizibilității complete oferite de sistemul de camere, șoferii nu trebuie să părăsească vehiculul sau să deschidă draperia cabinei pentru a verifica ce se întâmplă, atunci când aud un zgomot suspect. Astfel, la nevoie, ei sunt mai bine protejați și pot notifica incidentul la poliție din adăpostul cabinei.

“Pentru MHS Truck & Bus este foarte important să pună la dispoziția clienților săi ultimele inovații, atât în ceea ce privește produsele MAN, cât și cele mai noi tehnologii de întreținere și reparație din cadrul rețelei naționale de service. Prezentarea sistemului MAN OptiView reprezintă prima noutate a acestui an.”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

În România, primele camioane cu acest sistem în dotare, vor fi livrate în cursul acestui an.





REGISTRUL UTILAJELOR. STUDIU DE CAZ: DUMAVA SEMNALIZARE

Potrivit unui comunicat al Guvernului României, din 16 martie 2022, s-a adoptat în sfârșit hotărârea de a înființa un Registru al utilajelor și echipamentelor deținute de firmele de construcții.

"1. HOTĂRÂRE DE GUVERN pentru aprobarea mecanismului pentru crearea și utilizarea bazei de date cu utilaje și echipamente prin înființarea Registrului utilajelor, echipamentelor și instalațiilor de care pot dispune operatorii economici în vederea participării la procedurile de achiziție publică/sectorială din domeniul proiectelor de infrastructură de transport Scopul înființării acestui registru este crearea unui mecanism de verificare pentru autoritățile contractante, a disponibilității utilajelor, echipamentelor declarate de către operatorii economici din domeniul construcțiilor care participă la licitațiile organizate pentru implementarea proiectelor de infrastructură de transport. Registrul este creat și

operaționalizat în cadrul Sistemului Electronic de Achiziții Publice (SEAP) de către Autoritatea pentru Digitalizarea României.

Realizarea acestui Registru se va face în două etape:

- o prima etapă, care ar urma să fie realizată până la 1 august 2022, va consta în implementarea unui sistem prin care autoritățile/entitățile contractante vor putea completa datele privind utilajele, echipamentele și instalațiile declarate în cadrul contractelor de achiziție publică;

- cea de-a doua etapă, care se va realiza până la 1 martie 2023, în care se va definitiva operaționalizarea Registrului. În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei Hotărâri, Ministerul Transporturilor

și Infrastructurii și Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării vor elabora normele metodologice privind înființarea și funcționarea Registrului.", se spune în informarea de presă a Guvernului României.

Cazul Dumava Semnalizare

Sătui de blocajele contractelor de lucrări de drumuri de către firmele căpușă care participă și câștigă astfel de licitații, deși nu au nici angajați și nici mijloace tehnice, guvernul a adoptat această hotărâre. Astfel, firmele care participă la licitații pentru atribuirea unor astfel de lucrări vor fi obligate să își înscrie echipamentele și utilajele pe care le dețin în acest registru, în care, de asemenea, se va menționa în ce contract sunt deja utilizate.



CLARIFICĂRI PRIVIND CABOTAJUL DE LA COMISIA EUROPEANĂ

Din 21 februarie, se aplică noi reguli europene de transport, care provin din Pachetul Mobilitate 1. Unele dintre ele se referă la cabotaj. În acest context, Comisia Europeană a transmis câteva clarificări pe baza unor întrebări și răspunsuri.

1. Când poate un transportator să efectueze cabotaj?

Un transportator de marfă care este titular al unei licențe comunitare și al cărui conducător auto, dacă este cetățean al unei țări terțe, deține un atestat de conducător auto, poate începe să efectueze operațiuni de cabotaj într-un stat membru numai dacă el sau ea a efectuat anterior un transport internațional, adică

transport transfrontalier. Acest transport poate avea originea într-un alt stat membru sau într-o țară terță.

2. Trebuie să fi fost livrate toate mărfurile transportate pentru a începe efectuarea operațiunilor de cabotaj?

Toate mărfurile transportate în cursul transportului premergător operațiunilor de cabotaj trebuie să fi fost livrate pentru a începe

efectuarea acestor operațiuni de cabotaj. În cazul în care transportul de intrare constă din mai multe transporturi, cabotajul poate începe numai după ce toate transporturile au fost livrate. Prin urmare, operațiunea anterioară de transport internațional trebuie să fie complet descărcată pentru a permite operațiunile de cabotaj în statul membru gazdă. Cabotajul poate începe imediat



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Prețuri super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



după ultima descărcare a mărfurilor transportate în transportul internațional, inclusiv în ziua descărcării.

3. Un transport de containere, paleți sau ambalaje goale reprezintă un transport internațional?

Atunci când containerele, paleții sau ambalajele goale sunt transportate sub acoperirea unui contract de transport dintr-un stat membru în altul, transportul ar trebui să fie considerat ca fiind un transport rutier de mărfuri. Acest lucru se datorează faptului că, în aceste cazuri, transportul containerelor, paleților sau ambalajelor goale este fie obiectul, fie face parte integrantă din contractul de transport. Reciproc, atunci când containerele, paleții sau ambalajele goale nu sunt transportate sub acoperirea unui contract de transport, transportul, în principiu, nu ar trebui considerat ca fiind un transport rutier de mărfuri pentru închiriere sau recompensă. Cu toate acestea, în cazul în care aceste containere, paleți sau ambalaje goale sunt deținute de transportator și dacă transportul internațional îndeplinește condițiile pentru transportul pe cont propriu prevăzute la articolul 1 alineatul (5) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, transportul ar trebui să fie considerat un transport internațional de intrare, iar transportatorul de mărfuri este autorizat să efectueze operațiuni de cabotaj după transportul internațional respectiv.

Noi reguli europene de cabotaj

Există câteva concepte care trebuie înțelese o dată cu impunerea noilor reguli.

Aceasta se referă la regulile privind obligația de stabilire, returnarea vehiculului, cabotajul.

Cerința de stabilire

Se introduc cereri mai stricte privind statutul persoanei/companiei care gestionează operațiunea de transport:

- fără datorii publice;
- societatea nu poate fi în faliment sau lichidare;
- posibilitatea de a demonstra că ești solvabil prin intermediul unei garanții bancare.

O societate trebuie să aibă clădiri în statul membru de stabilire în care sunt păstrate toate documentele (electronice) referitoare la activitățile sale principale. În plus, societatea trebuie să fie supusă impozitului pe venit în țara de reședință, trebuie să fie înregistrată în registrul comerțului și să aibă un număr de înregistrare în scopuri TVA. În plus, numărul de vehicule și numărul de șoferi staționați la locul de exploatare trebuie să fie proporțional cu volumul activităților de transport din companie.

Întoarcerea vehiculului

Se instaurează obligativitatea întoarcerii camionului în țara de bază cel puțin o dată la opt săptămâni.

Vehiculele trebuie să se întoarcă o dată la 8 săptămâni la una dintre locațiile de operare din statul membru de stabilire.

Această măsură a fost contestată de un număr de state membre est-europene și este pe rolul Curții de Justiție. O decizie poate fi luată până la sfârșitul lunii decembrie.

Cabotaj

După trei operațiuni de cabotaj într-o țară, operațiunile de cabotaj vor fi

suspendate timp de patru zile. Normele de cabotaj nu se vor modifica: sunt permise maximum trei călătorii în șapte zile, după un transport internațional prealabil (cu încărcătură), timp în care toate mărfurile trebuie să fie descărcate. Va fi adăugată o perioadă de „cool off” de 4 zile.

După 3 operațiuni de cabotaj, un vehicul nu mai poate face cabotaj timp de 4 zile.

Statele trebuie să impună sancțiuni expeditorilor, contractanților pentru nerespectarea normelor de cabotaj.

Danemarca, dată în judecată pentru că împiedică operațiunile de cabotaj

Comisia Europeană a dat acum în judecată Danemarca la Curtea Europeană de Justiție. Comisia susține că Danemarca împiedică cabotajul. Acest lucru se datorează restricției daneze de parcare de 25 de ore în zonele de odihnă de stat. Danemarca a adoptat o lege care limitează timpul de parcare al vehiculelor grele pe teritoriul țării la 25 de ore, legea vizând atât parcarile publice cât și pe cele private. Comisia consideră că această restricție împiedică exercitarea liberă a transportului de marfă pentru șoferii străini, deoarece aceștia nu pot parca în Danemarca mai mult de 25 de ore. Încalcă libertatea de a face schimb de servicii în domeniul transporturilor, potrivit Comisiei Europene. „Această limită de timp afectează în principal operatorii de transport care tranzitează Danemarca, ceea ce constituie o discriminare bazată pe naționalitate, care este ilegală în temeiul tratatelor UE”, arată Comisia.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

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

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

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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



este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford

Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că

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





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

Un patron de firmă de transport recunoaște cu nonșalanță în fața inspectorilor ISCTR că a folosit un magnet pentru a manipula tahograful de pe camionul pe care îl conducea.

Apoi, un rus moldovean, care o rupe pe românește, vorbește despre ce înseamnă să fi șofer în țara de peste Prut și ce venituri are lunar.

Patronul "magnetar"

Inspectorii ISCTR opresc în trafic un șofer de camion. Inspectorul se prezintă regulamentar și cere actele. Se interesează de ce șoferul nu a oprit în parcare.

Inspector: De ce nu faceți pauza în parcare așa cum este regulamentar și nu aici unde blocați circulația? Eu am crezut că v-ați oprit să luați rovinietă.

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

Inspector: Parcarea e gratuită. Nu e contra cost. Prezentați-mi documentele dumneavoastră.

Șoferul începe să scoată documentele.

Inspectorul: Și atestatul, legitimația de serviciu, talonul de la camion, cel de la remorcă, copia conformă.

Inspectorul merge cu toate actele la duba ISCTR. Apoi, îl abordează direct pe șofer.

Inspector: Dați-mi și mie magnetul, vă rog frumos.

Șofer: L-am aruncat.

Inspector: Mașina nu merge cu magnet, merge cu motorină. Dați-mi tichetul de cod de la Ruse. Când ați plătit taxa de pod de la Ruse.

Șofer: Acum, de zece minute.

Inspector: Domnul Varga, o să vă întocmim un proces verbal cu o amendă de 9.000 lei, cu 4.500 de lei plătiți în 15 zile lucrătoare. Veți avea o imobilizare de 11 ore în parcare.

Jurnaliștii TIR Magazin au o discuție cu șoferul care urmează să fie amendat.



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

TIR Magazin: O să suporti consecințele și pe viitor nu mai greșești?

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

TIR Magazin: Și ajungi la timp? De unde vii?

Șofer: Nu prea... Sper. Vin din Italia.

TIR Magazin: E prima amendă primită? De când ai început să transporti mărfuri?

Șofer: Prima amendă, da. Transporturi fac de un an.

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

TIR Magazin: Cum ți s-a părut controlul din seara aceasta?

Șofer: E ceva normal, în toate țările sunt controale.

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

Inspector: Susțineți că ați folosit magnet pe care l-ați aruncat.

Șofer: Da.

Inspector: Ați fost sancționat conform legii pentru folosirea unui dispozitiv ilegal. Ați fost sancționat cu suma de 9.000 de lei, dacă plăți în 15 zile amenda este la jumătate. Vă rog să îmi semnați dacă nu aveți obiecțiuni. Aveți obiecțiuni?

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

Inspector: Sunteți imobilizat 11 ore. Dacă plecați din parcare în această perioadă și sunteți prins de organele de control contravenția va fi de 9.000 lei. Odihniți-vă și respectați timpii de conducere pentru că îi respectați pentru viața și sănătatea dumneavoastră, precum și a celorlalți participanți la trafic.





Rusul moldovean

Inspectorul îi cere șoferului tras pe dreapta actele: atestatul, pașaportul, documentele autovehiculului și ale mărfii.

Inspectorul îi cere să tragă camionul în parcare și să coboare din camion.

Într-o discuție cu reporterii TIR Magazin, șoferul, un rus moldovean, spune că vine de la Buzău și transportă tălpi pentru încălțăminte la Ruse. Este șofer profesionist de un an și jumătate. Zice că viața de șofer e cu bune și rele și că are o familie.

Reușește să împace viața de familie cu cea de șofer profesionist. „Asta e viața, am doi copii”. Șoferul spune că, lunar, câștigă în funcție de cum „merge kilometrul”. Ar fi vorba de 300 - 600 de euro. „Nu-i bine, dar pot să trăiesc în Republica Moldova din banii ăștia”. Nu ia în considerare să se mute în România pentru că este căsătorit și are doi copii în țara lui. Este angajat și nu deține un camion. Crede că șeful lui este un om bun.

Șoferul spune că are toate actele în regulă, iar dacă va trebui să plătească amenda o va plăti el, dar numai dacă vina îi aparține lui. „Dacă e firma vinovată, firma plătește”, încheie șoferul dialogul cu reporterii TIR Magazin. Șoferul nu a fost amendat de inspectorii ISCTR.

SEZONUL 02 EPISODUL 05

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului



02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi rețin unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat



tempii de conducere și odihnă.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR". Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a

respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto. Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

Un șofer turc închide lista amenzilor, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumiri legate de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.

Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

Serialul viral "CONTROALELE ISCTR" a revenit, la finalul anului 2019, cu un nou sezon. În deschiderea sezonului 02, Florin Gagea, inspector de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), a răspuns "tirului" întrebărilor jurnaliștilor TIR Magazin.



ȘOSELELE DIN ROMÂNIA, PERICOLE MORTALE. FĂRĂ COMPARAȚIE ÎN EUROPA

Aproximativ 19.800 de persoane și-au pierdut viața în urma unui accident rutier, în cursul anului trecut, în Uniunea Europeană, o creștere cu 5% față de 2020, dar o scădere cu 13% față de nivelul de dinaintea pandemiei, adică 2019.

În 2021, cele mai sigure drumuri rămân în Suedia (18 decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori), în timp ce România (cu 93 de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori) a înregistrat cea mai ridicată rată a mortalității. Media UE a fost de 44 de decese la un milion de locuitori.

O scădere a numărului de accidente

În perioada 2019-2020, numărul deceselor rutiere a scăzut cu 17%. "În condițiile în care nivelul traficului a revenit la normal, trebuie să ne asigurăm că nu vom reveni la cifrele de dinaintea pandemiei privind mortalitatea în accidente rutiere. La nivelul UE, vom face tot posibilul, prin finanțare, legislație și activități de sensibilizare, să ajutăm la livrarea unui 'sistem sigur' pentru o infrastructură mai sigură, vehicule

mai sigure, folosirea mai sigură a șoselelor și o îngrijire mai bună post-coliziune. Dar aceasta este o responsabilitate comună a statelor membre, a industriei și a utilizatorilor drumurilor. Fiecare deces și rănire serioasă pe șoselele noastre pot fi evitate", a declarat comisarul pentru Transporturi, Adina Vălean. Obiectivul UE până în 2030 este înjumătățirea numărului persoanelor

care își pierd viața în urma unui accident rutier. La nivelul UE, în ultimul deceniu s-a înregistrat un declin de 36%.

Potrivit cifrelor provizorii publicate de executivul comunitar, nouă state membre (Danemarca, Germania, Irlanda, Cipru, Lituania, Malta, Polonia, Portugalia și Suedia) au înregistrat, în 2021, o scădere record a numărului de accidente



rutiere mortale.

Pandemia a redus numărul accidentelor

Comparativ cu nivelul de dinaintea pandemiei, respectiv în 2019, numărul deceselor rutiere a scăzut cu 13% anul trecut, cel mai semnificativ declin, de peste 20%, înregistrându-se în Danemarca, Belgia, Portugalia, Polonia și Lituania. În contrast, în ultimii doi ani, Letonia, Slovenia și Finlanda au raportat creșteri ale numărului deceselor rutiere.

Per ansamblu, 52% din decesele rutiere au avut loc pe drumurile din mediul rural, față de 40% în zonele urbane și 8% pe autostrăzi. Ocupanții mașinii (șoferi și pasageri) au reprezentat 43% din totalul deceselor rutiere, în timp ce procentul a fost de 20% la pietoni, 18% la utilizatorii de motociclete și moped și 10% la bicicliști.

În zonele urbane, situația este diferită, pietonii (37%) reprezentând cel mai mare procent al victimelor. Utilizatorii de motociclete și moped și bicicliștii au reprezentat 18% și, respectiv, 14% din totalul deceselor rutiere, astfel încât aproape 70% dintre decesele din zonele urbane sunt reprezentate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

Cei mai mulți morți pe șosele sunt bărbați (trei din patru - 77%), iar vârstnicii reprezintă mai mult de un sfert (28%) din totalul deceselor rutiere. În timp ce 12% din cei uciși pe drumurile din UE au între 18 și 24 de ani, această categorie de vârstă reprezintă doar 7% din populația UE. Prin urmare, statistica arată că tinerii sunt cel mai probabil să fie implicați în accidente rutiere fatale.

Accidente grave în care au fost implicate și camioane

22 martie. Un grav accident rutier a avut loc pe Drumul Național 7, în județul Dâmbovița, unde un autoturism s-a răsturnat după ce s-a izbit violent de un camion. În urma accidentului, o femeie a murit, iar alte două persoane, între care un copil de patru ani,



au fost rănite grav. Accidentul a avut loc pe DN 7, în zona localității dâmbovițene Tărtășești, transmite ISU Dâmbovița. Echipajele de descarcerare au intervenit pentru scoaterea din mașină a trei persoane, doi adulți și un copil.

9 martie. Un accident rutier în care un șofer irlandez a decedat, a avut loc pe autostrada A1, în județul Arad, la 5 kilometri de frontiera cu Ungaria. Microbuzul condus de cetățeanul irlandez a intrat în coliziune cu partea din spate a unui camion condus de un cetățean turc. „Din cercetări a reieșit că un bărbat de 60 de ani, cetățean irlandez, care conducea un microbuz pe autostrada A1, din direcția Arad spre Nădlac, la km 579 a intrat în coliziune cu partea din spate a unui ansamblu rutier condus de un bărbat de 53 de ani, cetățean turc. În urma impactului a rezultat decesul conducătorului microbuzului”, transmite IPJ Arad. Șoferul a fost testat cu aparatul etilotest rezultatul fiind negativ.

1 februarie. Șapte persoane au murit într-un accident rutier produs pe DN 28 Iași - Târgu Frumos, în zona localității Sârca din județul Iași, în care au fost implicate un autocamion, o ambulanță și un autoturism. Inițial au fost anunțate cinci victime din camion și autoutilitară, după sosirea echipajelor au fost identificate șapte victime inconștiente care au fost declarate decedate.



21 noiembrie 2021. Trei persoane, doi copii și un tânăr în vârstă de 23 de ani, au murit, într-un accident rutier produs pe DN 2 - E 85, în afara localității Onișcani, județul Bacău, între un autoturism și un camion cu semiremorcă.

5/6 august 2021. Trei persoane au decedat, pe șoseaua de centură a municipiului Focșani, în urma impactului între autoturismul în care se aflau și un camion cu semiremorcă.

3 august 2021. Trei persoane au murit, în urma unui accident rutier ce a avut loc în localitatea Albina din județul Timiș, fiind implicate patru autoturisme și un autotren.

23 iulie 2021. Patru persoane au decedat în urma coliziunii între un SUV și un camion, în municipiul Sibiu, pe Calea Șurii Mici.

18 mai 2021. Cinci persoane au murit și alte două au fost rănite într-un accident care a avut loc pe DN 1, la km 103+900 m Breaza-Nistorești, în eveniment fiind implicate două autoturisme în care se aflau șapte persoane.

14 mai 2021. Patru persoane au murit, în urma unui accident rutier care s-a produs pe DN 13, la ieșirea din localitatea brașoveană Rotbav, în care au fost implicate un autocamion și un autoturism.



OBLIGATĂ DE UE, ROMÂNIA TREBUIE SĂ CREASCĂ SIGURANȚA RUTIERĂ

Pe ultima sută de metri, România a elaborat o Ordonanță de guvern prin care a transpus o serie de norme europene cerute de UE. Ele normează modul în care va fi monitorizată siguranța rutieră pe drumurile României.

Astfel, a apărut Ordonanța nr. 3 din 27 ianuarie 2022 pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

Ordonanța a apărut după ce UE ne-a somat să facem acest lucru.

„Având în vedere Directiva (UE) 2019/1.936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, al cărei termen-limită de transpunere a fost dată de 17 decembrie 2021... cu scopul sporirii gradului de siguranță rutieră și al reducerii pierderilor umane, materiale și financiare cauzate de accidente rutiere, în vederea îndeplinirii obligațiilor României în calitate de stat membru al Uniunii Europene de implementare la nivel național a legislației Uniunii Europene, în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 1 pct. VI.1 din Legea nr. 311/2021 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe, Guvernul României adoptă prezenta ordonanță”, se arată în expunerea de motive.

Revista TIR Magazin vă prezintă cele mai importante prevederi:

Inspecția de siguranță rutieră specifică se efectuează de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. prin echipe formate din personalul de specialitate angajat în cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R., cel puțin unul dintre membrii echipei fiind atestat ca auditor de siguranță rutieră, în conformitate cu prevederile prezentei legi.

Drumurile trebuie inspectate din 3 în 3 ani

(1) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este parte integrantă a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră care se construiește sau se modifică substanțial, se realizează potrivit anexei nr. 1 și se concretizează într-un raport de evaluare de impact asupra siguranței rutiere.
(2) Raportul de evaluare de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse și să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize

costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.

(3) Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră, se concretizează într-un raport de audit de siguranță rutieră și se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripțiilor prevăzute în anexa nr. 2:

a) studiul de fezabilitate/ documentația de avizare a lucrărilor de intervenții;
b) proiect tehnic și detalii de execuție;
c) anterior recepției la terminarea lucrărilor la drumul public;
d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

(4) În cazul identificării unor deficiențe, pentru remedierea acestora, raportul rezultat în urma evaluării de impact/auditului de siguranță rutieră conține un set de măsuri de remediere.

(5) Inspecția de siguranță rutieră periodică se realizează obligatoriu pentru drumurile publice ale rețelei rutiere care fac obiectul prezentei legi, din 3 în 3 ani, și se concretizează într-un raport de

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



inspecție de siguranță rutieră.

(6) Raportul rezultat în urma inspecției de siguranță rutieră periodică are anexat un set de dispoziții pentru remedierea eventualelor deficiențe constatate prin dispunerea unor lucrări de întreținere.

(7) Administratorul drumului inspectat are obligația ca, în termen de 30 de zile de la expirarea termenelor dispuse pentru remedierea deficiențelor constatate prin raportul de inspecție de siguranță rutieră periodică, să transmită Autorității Rutiere Române - A.R.R. gradul de implementare a planului de remediere a deficiențelor.

(8) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere sau auditul de siguranță rutieră se realizează de un auditor sau de o echipă de auditori, după caz, în funcție de complexitatea lucrărilor.

Inspectorii ARR, scoși pe teren

1) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează inspecții de siguranță rutieră specifică cu prioritate pe tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță, rezultate din evaluarea rețelei rutiere și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente.

2) Inspecțiile de siguranță rutieră specifică sunt efectuate pe tronsoanele cu gradul de siguranță cel mai scăzut rezultat în urma evaluării siguranței rețelei rutiere.

3) Raportul rezultat în urma efectuării inspecției de siguranță specifică conține în anexă un set de măsuri de remediere cu potențial

ridicat de îmbunătățire a siguranței rutiere și de reducere a costurilor legate de accidente.

4) Administratorul drumului inspectat are obligația ca, în maximum 30 de zile de la expirarea fiecărui termen dispus pentru remedierea deficiențelor constatate prin raportul de inspecție de siguranță rutieră specifică, să transmită Autorității Rutiere Române - A.R.R. dovada implementării măsurii dispuse prin raport.

5) Investitorul are obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru a asigura ducerea la îndeplinire a măsurilor de remediere înainte de finalizarea stadiului supus auditării sau imediat după rămânerea definitivă a concluziilor raportului, sau, după caz, poate contesta la Comisie prevederile unora sau tuturor măsurilor de remediere, transmitând în acest sens obiecțiuni în scris, în termen de 15 zile lucrătoare de la data primirii raportului de audit de siguranță rutieră/evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

Ce bani încasează ARR

1. Tarifele practicate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră periodică, onorariile cuvenite auditorilor de siguranță rutieră pentru activitatea prestată, precum și tarifele percepute pentru activitățile prevăzute la art. 6 alin. (2) și (5) se aprobă prin ordin al ministrului Transporturilor și Infrastructurii și nu vor depăși 3% din valoarea prețului studiilor de fezabilitate sau fezabilitate ori din valoarea investiției.

2. Sumele încasate potrivit

prevederilor ordinului emis în temeiul art. 15 constituie venit la bugetul Autorității Rutiere Române - A.R.R. și se utilizează pentru plata onorariilor auditorilor pentru activitățile desfășurate, plata indemnizațiilor membrilor și secretariatului Comisiei, realizarea evaluării siguranței rețelei rutiere, efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră specifice, precum și pentru finanțarea activităților proprii ale Autorității Rutiere Române - A.R.R. stabilite prin ordinul respectiv.

ARR este obligată să clasifice drumurile în funcție de siguranța lor

1. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează evaluarea siguranței rețelei rutiere pe categorii, pe care o actualizează cel puțin o dată la 5 ani.

2. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. realizează prima evaluare a siguranței rețelei rutiere, pe cel puțin trei categorii, în funcție de nivelul de siguranță al fiecărui tronson, până la 31 decembrie 2024.

3. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. elaborează un raport privind clasificarea referitoare la siguranța rețelei rutiere evaluată conform alin. (2), care va fi înaintat Comisiei Europene până la 31 octombrie 2025. Raportul va include, dacă este cazul, și lista de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

4. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. va elabora raportul prevăzut la alin. (3) din 5 în 5 ani, după data de 31 octombrie 2025.

Șoferii trebuie informați unde sunt accidente frecvent

1. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. este singura instituție competentă să realizeze evaluarea siguranței rețelei rutiere, să efectueze inspecția de siguranță rutieră specifică și să gestioneze efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, a inspecției de



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



siguranță rutieră periodică, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră.

2. Poliția Română din cadrul Ministerului Afacerilor Interne are obligația să transmită semestrial către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. situația cu privire la accidentele rutiere grave produse pe drumurile publice.

3. Semnalizarea în vederea avertizării utilizatorilor drumurilor cu privire la tronsoanele pe care se execută lucrări de reparații și care, astfel, pot periclita siguranța circulației se va face corespunzător, cu elemente de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice, vizibile atât ziua, cât și noaptea, și care sunt instalate la o distanță de siguranță, conform normelor în vigoare.

4. Utilizatorii drumurilor sunt informați permanent de către administratorul drumului de

existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente sau pe care se execută lucrările prevăzute la alin. (6), prin intermediul unor mijloace adecvate și/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice.

Ce pedepse se dau

g) amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei, aplicată administratorului drumului pentru refuzul nejustificat al semnării contractului de prestări servicii pentru realizarea inspecției de siguranță rutieră periodică sau pentru nerespectarea termenelor.
h) cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, aplicată administratorului drumului pentru neimplementarea măsurilor de remediere în termenele stabilite în planul de remediere din raportul de inspecție de siguranță rutieră periodică/specifică.

CONTEXT

18.800 de persoane și-au pierdut

viața în accidente rutiere produse în Uniunea Europeană anul trecut, ceea ce reprezintă o scădere anuală fără precedent, de 17%, față de 2019, arată statisticile finale privind siguranța rutieră pentru anul 2020, publicate de Comisia Europeană. Scăderea se datorează restricțiilor impuse de pandemie, care au redus mobilitatea oamenilor. Aproape o zecime dintre victimele accidentelor au fost în România: țara noastră are cel mai mare număr de morți din UE la un milion de locuitori.

În cazul României, în 2020, 1.646 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere, ceea ce reprezintă o scădere de 12% față de 2019, menționează Comisia Europeană într-un comunicat. Cel mai mare număr de morți în accidente rutiere anul trecut s-a înregistrat în Germania - 2.719 (la o populație de 83,1 milioane de locuitori), urmată de Franța - 2.538 (la o populație de 67,4 milioane de locuitori), Polonia - 2.491 (la o populație de 37,8 milioane de locuitori), Italia - 2.395 (la o populație de 59,2 milioane de locuitori, potrivit datelor Comisiei Europene. Spania, cu o populație de 47,3 milioane de locuitori, a avut mai puține victime decât România: 1.370. De altfel, România, cu o populație de 19,1 milioane de locuitori, are cel mai mare număr de morți în accidente rutiere raportat la populație: 85 de morți la un milion de locuitori. Pe locul 2 se află Letonia - 73 de morți la un milion de locuitori, iar pe 3 Bulgaria - 67 de morți la un milion de locuitori.





OFICIAL. LEGEA PENTRU AMNISTIA DIURNEI A FOST PROMULGATĂ DE IOHANNIS

Președinția României a anunțat că președintele Klaus Iohannis, a semnat miercuri, 30 martie 2022, mai multe decrete, printre care și cel legat de diurna șoferilor profesioniști.

Decretul privind promulgarea Legii pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative (PL-x 583/07.12.2021) primise votul final în Camera Deputaților în luna februarie 2022.

În acest fel, se termină una din cele mai aprige bătălii pe care au dus-o transportatorii români cu instituțiile statului.

ANAF nu va putea reîncadra diurnele retroactiv de la data intrării în vigoare a legii (1 iulie 2015).

Legea anulează diferențele de obligații fiscale principale și alte obligații accesorii stabilite de ANAF, ca urmare a reîncadrării sumelor neachitate, reprezentând indemnizația aferentă pe perioada detașării, de la iulie 2015 până la data intrării în vigoare a legii.

Indemnizația pentru detașările transnaționale ar putea fi reîncadrată de către organul fiscal, ca venit asimilat salariului pentru care există restanțe la plata impozitului pe venit și contribuții sociale obligatorii, doar în urma

verificărilor Inspecției Muncii.

Scurtă istorie: s-a ieșit în stradă

În februarie 2020, ANAF și Ministerul Muncii au venit cu o interpretare discutabilă referitoare la încadrarea diurnelor:

„În urma edictării Legii nr. 16/2017 care transpune în dreptul intern Directivele 96/71/CE și 2014/67/CE, Inspekția muncii exclude șoferii de autocamion care efectuează curse internaționale de la aplicarea prevederilor art. 43 din Codul muncii.

Mai mult, făcând o aplicare discutabilă a prevederilor privind detașarea transnațională, consideră că societățile de transport trebuie:

- să întocmească pentru fiecare deplasare un act adițional la contractul individual de muncă în momentul plecării, cu indicarea statelor în care se va afla,
- să înregistreze actul adițional în

Revisal (Registrul general de evidență a salariaților),

- să trateze indemnizația plătită lunar angajatului (din punct de vedere fiscal și contributiv) ca și cotă-parte din salariu (cu excepția cazului în care agentul economic poate justifica că o parte din diurnă fusese acordată pentru acoperirea cheltuielilor de hrană și similare).

Consecința reîncadrării sumelor plătite cu titlu de diurnă poate influența în mod semnificativ activitatea societăților de transport subiect al controalelor întrucât Agenția Națională de Administrare Fiscală va calcula, astfel cum s-a întâmplat deja, pentru o perioadă de cinci ani anteriori (termenul de prescripție fiscal) pentru respectivele sume toate contribuțiile și impozitele, cu penalitățile aferente”.

ANAF în control

În 2020, s-au semnalat acțiuni de control din partea ANAF, încheiate cu



impozitarea retroactivă a diurnelor pe ultimii 5 ani, pe motiv că acestea pot fi asimilate veniturilor de natură salarială.

Primele proteste, vara trecută

Mai mulți transportatori au protestat, pe 7 mai 2021, împotriva a ceea ce ei numeau impozitarea abuzivă de către ANAF a diurnei șoferilor.

„Organizare proteste spontane în toată țara.

Haideți să ieșim cu toții în stradă, cu mașini mici, cu dube, camioane, tot ce se poate.

Inspectorii ANAF nu țin cont de măsurile dispuse verbal de către ministru și impozitează tot, distrug firmele de transport și economia țării.

Dacă vom sta degeaba și nu vom ieși în stradă, nu vom rezolva nimic, cum s-a întâmplat, de altfel, și în anii anteriori.

Asociațiile de transport nu ne-au ajutat cu nimic și nu ne vor ajuta.

Vom ieși zilnic pe Centura București, zona de nord Otopeni-Chitila-București-Ploiești-Cheia și Brașov-Cheia, dar și în alte regiuni ale țării.

Punctele susținute au fost:

- stoparea impozitării diurnei externe;
- un preț de referință/ minim pe kilometru pentru transportul intern;
- ajutorul guvernului și măsuri cu privire la Pachetul Mobilitate;
- aspecte cu privire la infrastructura României, grăbirea refacerii podului de la Azuga, altfel camioanele peste 7,5 t sunt nevoite să ocolească pe la Cheia;
- urgentarea construirii autostrăzilor A7 și A 8.”, se arată în manifestul organizatorilor.

Revista TIR Magazin a fost prezentă în zona Mogoșoaia de pe Centura București unde a început protestul. În final, camioanele au ajuns la Vălenii de Munte venind de la Ploiești și Brașov.

ANAF merge doar peste transportatorii mici

Denisa Olteanu a explicat, din partea organizatorilor, demersul: „Protestăm

împotriva abuzurilor ANAF, a impozitării diurnei. Suntem transportatori și am fost în situația în care inspectorii ANAF au venit, au controlat firma și au văzut că nu este nimic în neregulă.

Au întocmit un proces verbal de inspecție și nu s-a luat nicio măsură împotriva noastră pentru că totul a fost în regulă.

S-au gândit, apoi, să impoziteze diurnele. Au pretextat vorbind de legea Macron, MiLog, de formularul A1. Ne-au încadrat la articolul 76 și nu vor să țină cont de directivele europene legate de impozitarea diurnelor.

Vor să ne încadreze la detașare, de fapt este delegare, avem dreptul să dăm diurne. Peste 80% din transportatorii internaționali oferă diurnă.

ANAF merge la câteva firme mai mici, nu la cele cu 100 de camioane și impozitează diurnele. Sunt câteva controale prin fiecare județ și, fiind dispersate, firmele nu se unesc să iasă în stradă”.

Prima victorie în instanță

O firmă de transport din Bihor a reușit o premieră, fiind prima societate din țară care a obținut în instanță anularea unei decizii a ANAF de impozitare retroactivă a diurnelor acordate șoferilor plecați în curse internaționale. Fiscul obligase compania Vimatra să achite peste 5,8 milioane de lei drept impozit pentru diurnele plătite timp de trei ani. În timp ce firma considerase acești bani în afara salariului, deci neimpozabili, ANAF i-a socotit ca făcând parte din venitul salarial. După doi ani de procese, societatea a obținut o hotărâre definitivă de anulare a deciziei de impunere.

În 2018, după un control efectuat la firma Vimatra, ANAF București a emis o decizie de impunere prin care compania era obligată să plătească nu mai puțin de 5.853.805 de lei. Potrivit Fiscului, banii reprezentau impozitul retroactiv pe diurna acordată șoferilor plecați în curse internaționale de marfă și pe care firma bihoreană a socotit-o în afara salariului, deci neimpozabilă.

„ANAF a susținut că diurna face parte din salariu și trebuie să plătim impozit o sumă enormă, pe care au calculat-o pentru intervalul 2015-2018. Trebuie spus că în 2015 a fost o amnistie fiscală pe această situație. Imediat după ce a trecut amnistia, cei de la ANAF au început să controleze firmele de transport și să spună că diurna face parte din salariu și că trebuie să plătim impozit pentru asta”, a explicat Alexandru Nicula, juristul firmei. În 2019, judecătorii orădeni au admis cererea de suspendare a executării deciziei de impunere, soluție menținută, un an mai târziu, și de Înalta Curte de Casație și Justiție.

UNTRR: O aberație

Asociațiile transportatorilor au protestat. După mai multe runde de discuții, parlamentarii au promis că vor da o amnistie.

„Poziția Guvernului de a excepta de la impozitare diurna șoferilor din transporturi rutiere internaționale doar pentru activitățile de transport legate de România, adică doar pentru transporturile de exporturi românești, este o aberație, deoarece România nu are export, dar firmele românești de transport rutier internațional reprezintă primul contributor la exportul de servicii al României”, a declarat, în septembrie 2021, pentru Agerpres, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Radu Dinescu.

În noiembrie 2021, „Senatul a aprobat fără nici un vot împotriva, legea care protejează industria transportatorilor, clarificând impozitarea diurnei șoferilor și dând o amnistie fiscală pentru perioada trecută. România este pe locul 3 în Europa la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade, după Polonia și Lituania, transportatorii contribuind la exportul de servicii cu peste 22,3 miliarde de euro, aproape 5% din PIB-ul României și angajând peste 350.000 persoane. Suntem aleși în Parlament să facem legi care să ajute nu care să încurce”, a anunțat senatorul PSD Robert Cazanciuc.

Conform propunerii legislative, ANAF nu va putea reîncadra diurnele retroactiv de la data intrării în vigoare a legii (1 iulie 2015).

În februarie legea a trecut și de Camera Deputaților care e for decizional. În martie, legea a intrat în vigoare fiind promulgată de președinte.

Sumele plătite de companiile de transport aferente recalculării diurnelor vor trebui restituite de către ANAF.

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.





ROMÂN, CONDAMNAT DUPĂ MOARTEA A 39 DE MIGRANȚI ÎNTR-UN CAMION

Un cetățean român în vârstă de 28 de ani a fost condamnat la trei ani și zece luni de închisoare pentru rolul său în rețeaua de traficanți implicată în moartea a 39 de migranți vietnamezi găsiți în remorca unui camion, în Anglia, în 2019.

Ștefan Damian Dragoș, care a pledat vinovat, a fost condamnat de tribunalul Old Bailey din Londra, potrivit poliției.

Cetățeanul român trebuia în ziua tragediei să-i ia pe migranți în camioneta sa. La câteva ore după descoperirea celor 39 de cadavre într-o semiremorcă, el a părăsit Regatul Unit prin portul Dover. El a fost arestat în Italia, în apropiere de Milano, în iunie 2021, și extrădat în Regatul Unit în septembrie anul trecut.

Șoferul avea numai 24 de ani

Cei 39 de migranți vietnamezi -dintre care cei mai tineri erau doi adolescenți de 15 ani- au murit de asfixie și hipertermie în spațiul închis al containerului, în timp ce erau transportați spre ceea ce ei sperau că este o viață mai bună în Regatul Unit.

Această descoperire tragică a

scos la lumină realitatea crudă a filierelor de imigrație clandestină, care prosperă profitând de speranța candidaților la exil gata să-și asume orice riscuri și să plătească sume enorme.

Șefii grupului de traficanți, Ronan Hughes, un nord-irlandez de 41 de ani, și Gheorghe Nica, un cetățean român de 43 de ani, acuzați că au organizat operațiunea, au fost condamnați, în ianuarie 2021, la 20 de ani și, respectiv, 27 de ani de închisoare, pentru omucidere involuntară și trafic de migranți. Maurice Robinson, șoferul care conducea camionul la momentul descoperirii cadavrelor, a fost condamnat la 13 ani și 4 luni de închisoare. Eamon Harrison, șoferul de 24 de ani care a condus remorca până în portul Zeebrugge, afirmând că nu știa despre prezența imigranților la bord, a primit o pedeapsă de 18 ani de închisoare.

CONTEXT

La 23 octombrie 2019, 39 de persoane - 31 de bărbați, printre care doi adolescenți de 15 ani, și opt femei - au fost găsite decedate într-un camion frigorific al cărui container sosit de la Zeebrugge, Belgia. O parte dintre victime stătuseră în Belgia înainte de plecare, a precizat parchetul federal într-un comunicat.

În 2020, un număr de 13 persoane au fost arestate în Franța în ancheta deschisă după moartea migranților. Toate aceste persoane au fost inculcate pentru "trafic de ființe umane în grup organizat", "ajutor pentru intrare sau ședere în grup organizat" și "asociere în scop infracțional". Șase dintre ele sunt, de asemenea urmărite, pentru "omucidere involuntară".

12 persoane au fost plasate în detenție provizorie și una sub control judiciar.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





SISTEMUL RO E-TRANSPORT VA MONITORIZA BUNURILE CU RISC FISCAL RIDICAT. CUM VA FUNCȚIONA ACESTA

Sistemul național RO e-Transport, pentru monitorizarea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat, precum legume, fructe, băuturi alcoolice, produse minerale, îmbrăcăminte și încălțăminte, va deveni obligatoriu de la 1 iulie 2022, conform unui proiect de OUG.

"Nerespectarea prevederilor va atrage amenzi de până la 50.000 lei pentru persoanele fizice și de până la 100.000 lei pentru persoanele juridice, la care se va adăuga confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate. Scopul implementării sistemului RO e-Transport este de a crește gradul de colectare a impozitelor și a taxelor datorate bugetului de stat precum și de prevenire și combatere a comerțului ilicit de bunuri. Lista bunurilor cu risc fiscal ridicat urmează să fie stabilită prin ordin al ANAF", potrivit Agerpres.

Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală și Autoritatea Vamală Română, va monitoriza prin intermediul RO e-Transport produsele cu risc fiscal ridicat transportate pe teritoriul național, sistemul fiind interconectat cu RO e-Factura și Trafic control. Transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat înseamnă orice transport

care începe și se finalizează pe teritoriul național, orice tranzacție transfrontalieră care începe în România (de exemplu: export, livrare intracomunitară) ori se finalizează în România (de exemplu: import, achiziție intracomunitară) sau este în tranzit pe teritoriul României, deoarece, și în acest caz, o parte din transport are loc pe teritoriul României.

Potrivit sursei citate, orice transport înscris în RO e-Transport va fi identificat printr-un cod unic UIT, generat de sistem. Deținerea codului UIT este obligatorie pe tot timpul transportului de către operatorul de transport rutier, în format fizic sau electronic, împreună cu documentul care însoțește transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat. Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor pune la dispoziția utilizatorilor, în mod gratuit, modulele informatice de

gestiune a transporturilor de bunuri necesare în vederea obținerii codului UIT.

RO e-Transport - ce face sistemul?

Sistemul RO e-Transport va monitoriza pe teritoriul național deplasarea bunurilor cu risc fiscal ridicat, cuprinzând următoarele tipuri de operațiuni: transportul bunurilor reprezentând achiziții și livrări intracomunitare, transportul bunurilor care fac obiectul operațiunilor vamale, transportul bunurilor între două locații situate pe teritoriul național.

Se exceptează de la prevederile prezentei ordonanțe de urgență transporturile de bunuri destinate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare, precum și organizațiilor internaționale și forțelor armate ale statelor străine membre NATO sau ca urmare a executării contractelor clasificate potrivit legii sau a



executării contractelor de achiziție publică care necesită impunerea, potrivit dispozițiilor legale, a unor măsuri speciale de securitate pentru protejarea unor interese esențiale de securitate ale statului.

Ce va include sistemul RO e-Transport?

Sistemul RO e-Transport va include: module informatice de gestiune a transporturilor de bunuri care, cu ocazia declarării unui transport, vor genera un cod unic de înregistrare, elemente de interconectare cu camere de luat vederi și alte dispozitive specifice de monitorizare a traficului rutier, componente software pentru analiză integrată a datelor.

De asemenea, Sistemul RO e-Transport va utiliza date și informații deținute la nivelul instituțiilor sau autorităților publice cu atribuții în domeniul transportului rutier și va fi interconectat cu celelalte sisteme informatice existente la nivelul Ministerului Finanțelor, Agenției Naționale de Administrare Fiscală sau Autorității Vamale Române.

Cui îi revine obligația declarării datelor în sistemul RO e-Transport? Obligația declarării datelor în sistemul RO e-Transport a bunurilor cu risc fiscal ridicat revine, în funcție de tipul operațiunii, beneficiarului sau, după caz, furnizorului din România. Prin excepție, în cazul bunurilor cu risc fiscal ridicat care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare ce sunt descărcate temporar pe teritoriul României,

obligația declarării datelor în sistemul RO e-Transport revine depozitarului.

Când se face declararea datelor în sistemul RO e-Transport?

Declararea datelor în sistemul RO e-Transport se va face anticipat, acestea fiind valabile o perioadă prestabilită de la data începerii transportului. Totodată, sistemul va permite modificarea datelor declarate până la intrarea pe teritoriul național sau până la punerea în mișcare a vehiculului cu care se efectuează transportul.

RO e-Transport - care sunt amenziile?

La fel ca în cazul e-Factură, RO e-Transport este opțional de la 1 aprilie, însă va deveni obligatoriu de la 1 iulie. După această dată, utilizatorii care nu declară datele referitoare la toate transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat vor plăti amendă între 10.000 - 50.000 în cazul persoanelor fizice ori amendă cuprinsă între 20.000 lei - 100.000 lei în cazul persoanelor juridice. La amenzi se adaugă și confiscarea contravalorii bunurilor nedecarate. Conducătorul vehiculului de transport este obligat să prezinte la solicitarea organelor competente din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală sau Autorității Vamale Române documentele care însoțesc transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat. Dacă nu face asta, va fi sancționat cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei.

"Începând cu data de 01.07.2022 se interzice transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat care, alături de documentele ce însoțesc respectivul transport, nu este declarat în Sistemul RO eTransport sau nu poate fi identificat prin codul UIT. Conducătorul vehiculului de transport este obligat să prezinte la solicitarea organelor competente din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală sau Autorității Vamale Române documentele care însoțesc transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat.

Pentru generarea codului UIT, utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) pot declara în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, cu maxim 3 zile calendaristice înainte de data declarată pentru începerea transportului dar până la prezentarea în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv punerea efectivă în mișcare a vehiculului, după caz. Utilizarea de către operatorul de transport rutier a codului UIT peste termenul de valabilitate al acestuia, stabilit la 5 zile calendaristice începând cu dată declarată pentru începerea transportului, este interzisă", se precizează în document.

Pentru a atenua impactul noilor obligații asupra mediului de afaceri, Sistemul RO e-Transport va fi implementat gradual, incluzând o perioadă de declarare opțională.



ROMÂNIA A TRANSPUS REGULILE DE DETAȘARE ALE ȘOFERILOR. ALTE 22 DE STATE NU AU FĂCUT-O

Comisia Europeană a transmis unui număr de 22 de state membre ale UE proceduri de infringement. Asta pentru că cele 22 de state nu au transpus în legislația autohtonă Directiva (EU) 2020/1057.

România a contestat Pachetul Mobilitate la Curtea de Justiție

Țara noastră nu se află pe lista neagră a UE, după ce a adoptat în legislația internă Directiva detașării șoferilor.

Cu toate astea, România a depus la Curtea de Justiție a UE (CJUE) trei acțiuni prin care cere anularea unor măsuri considerate „restrictive și disproporționate” din cadrul așa-numitului Pachet de Mobilitate, adică legislația UE care afectează interesele transportatorilor români, a anunțat recent ministrul de Externe, Bogdan Aurescu.

Dispozițiile vizate de acțiunile în anulare introduse de Guvernul României privesc aspectele care vor avea implicații negative semnificative asupra pieței interne și vor afecta competitivitatea transportului de mărfuri în Uniune:

- interdicția efectuării perioadei normale de repaus săptămânal la bordul vehiculului;
- obligația întoarcerii periodice a conducătorului auto la centrul operațional al angajatorului sau la locul său de reședință;
- obligația întoarcerii vehiculului la unul din centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare;
- stabilirea de limitări suplimentare la efectuarea operațiunilor de cabotaj;
- instituirea unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto.

Pachetul Mobilitate, inițiat de vechile state membre UE, a fost votat de Parlamentul European, în ciuda opoziției eurodeputaților din România și alte state din estul Europei.

Context

Primele prevederi ale Pachetului Mobilitate 1, care schimbă radical regulile pe piața transportului rutier de mărfuri din Uniunea Europeană, au intrat în vigoare din luna august 2021.

Cea mai importantă prevedere, cu un impact asupra transportatorilor din estul Europei, deci inclusiv asupra celor din România, este cea cu privire la întoarcerea acasă sau la centrul operațional al firmei, la fiecare trei sau patru săptămâni a șoferilor, care lucrează în străinătate.

Transportatorii români spun că o astfel de prevedere încalcă inclusiv dreptul șoferilor la libera circulație și ședere în interiorul Uniunii Europene, așa cum prevede Directiva 2004/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului, potrivit căreia românii, în calitate de cetățeni ai UE, au „dreptul de ședere pe teritoriul altui stat membru pe o perioadă de cel mult trei luni, fără nici o altă condiție sau formalitate în afara cerinței de a deține o carte de identitate valabilă sau un pașaport valabil”.

Ce prevede Directiva detașării șoferilor

Potrivit prevederilor Pachetului Mobilitate 1, începând cu 2 februarie 2022, se va aplica directiva detașării pentru operațiunile de cabotaj și pentru cele de cross-trade peste numărul exceptat (2 operațiuni).

Cele mai importante prevederi:

- obligația de a raporta detașarea șoferilor într-o interfață specială pentru transportatorii conectați la Sistemul de informații al pieței interne IMI;
 - obligația de a plăti șoferilor cel puțin cu salariu minim aplicabil în fiecare stat membru atunci când lucrează acolo;
 - obligația de a înregistra (manual) punctele de trecere a frontierei pe tahografe digitale;
 - returnarea obligatorie a vehiculelor comerciale la baza lor la fiecare 8 săptămâni;
 - într-o perioadă de 7 zile pot fi efectuate maximum 3 operațiuni de cabotaj într-o țară. După această perioadă, camionul nu poate intra în respectiva țară timp de 4 zile.
- Comisia Europeană a lansat un document numit „Ghid practic privind detașarea”, care să îi ajute pe șoferi și pe transportatori să se descurce după intrarea în vigoare a noilor normative din Pachetul Mobilitate 1.



CNAIR NUMĂRĂ MAȘINILE CU PIXUL ȘI CREIONUL

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a anunțat că organizează, în 2022, recensământul circulației rutiere ce trebuia făcut în 2020 și a fost amânat din cauza pandemiei.

În România se măsoară din ochi
Interesant, metodologia prevede înregistrări manuale ale traficului. În țările cu infrastructură rutieră dezvoltată, dar și la vecinii bulgari, de pildă, circulația rutieră este măsurată în timp real, cu sisteme speciale care, de exemplu, cu ajutorul unor bucle inductive montate în asfalt, pot „cântări” în fugă și face diferența dintre un autoturism, o autoutilitară și un camion greu. Rapoartele întocmite ajută autoritățile să eficientizeze traficul prin lucrări sau măsuri adiționale, să estimeze lucrările de mentenanță necesare, etc.
În România, însă, recensământul circulației rutiere se efectuează odată la 5 ani și constă în înregistrări manuale ale traficului, pe categorii de vehicule, pentru fiecare post de recensământ.

Ce zice că face CNAIR

"CNAIR, prin aparatul său tehnic de specialitate, respectiv CESTRIN, va organiza și coordona activitatea de recensământ general al circulației rutiere. Acest proces de culegere a datelor de trafic se desfășoară în conformitate cu Instrucțiunile pentru efectuarea înregistrării circulației rutiere pe drumurile publice indicativ AND 557-2022, act publicat în Monitorul Oficial al României ce constă în efectuarea de înregistrări ale traficului în 10 zile

din același an, acoperind toate zilele săptămânii, distribuite astfel: șapte zile în lunile cu trafic mediu (aprilie, mai, octombrie, noiembrie); trei zile în lunile cu trafic maxim (iulie, august)", transmite CNAIR printr-un comunicat. Posturile pentru efectuarea recensământului circulației rutiere sunt amplasate pe autostrăzi, drumuri naționale și județene. Cine numără mașinile

În posturile de recensământ amplasate pe rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale durata înregistrării va fi de 8 ore/zi, în timp ce pe drumurile județene durata va fi de 14 ore/zi. În toate posturile, indiferent de categoria drumului, se efectuează o zi de înregistrare de 24 de ore.
"Cunoașterea caracteristicilor traficului pe rețeaua rutieră este absolut necesară atât pentru fundamentarea și proiectarea investițiilor rutiere și a lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor, fundamentarea măsurilor de organizare a circulației rutiere și urmărirea dinamicii de evoluție a traficului pe rețeaua rutieră, precum și pentru elaborarea de studii referitoare la evaluarea calității aerului, prin estimarea emisiilor generate de traficul rutier și a impactului asupra mediului", spune CNAIR.

Ce se știe din alte surse

În evidențele Direcției Regim de

Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor de la noi din țară, la 31 decembrie 2019, figurau un număr total de 8.749.390 de vehicule. Potrivit unei cercetări a Institutului Național de Statistică (INS), Dintre acestea, 78,1% aparțineau persoanelor fizice. 78,6% din numărul total de vehicule înmatriculate în circulație, au o vechime mai mare de 10 ani.

82,8% din totalul accidentelor, a reprezentat ponderea accidentelor de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale produse în localități, excluzând autostrăzile.

77,9% din totalul accidentelor a fost reprezentată de ponderea persoanelor rănite sau care au fost accidentate mortal.

Nr. Crt.	Data	Ziua din săptămână	Drumuri de interes național		Drumuri de interes județean și comunal	
			Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar	Durata înregistrării zilnice (ore)	Intervalul orar
1	4 aprilie	Luni	8	8-12; 14-18	14	6-20
2	12 aprilie	Marti	8	8-12; 14-18	14	6-20
3	11 mai	Miercuri	24	6-6	24	6-20
4	22 mai	Duminică	8	8-12; 14-18	14	6-20
5	22 iulie	Vineri	8	8-12; 14-18	14	6-20
6	7 august	Duminică	8	8-12; 14-18	14	6-20
7	20 august	Sâmbătă	8	8-12; 14-18	14	6-20
8	6 octombrie	Joi	8	8-12; 14-18	14	6-20
9	19 octombrie	Miercuri	8	8-12; 14-18	14	6-20
10	10 noiembrie	Joi	8	8-12; 14-18	14	6-20



REVOLUȚIE. MINISTERUL TRANSPORTURILOR MODIFICĂ MASIV MODUL DE ORGANIZARE A LICITAȚILOR LA AUTOSTRĂZI

Zeci de legi care reglementează achizițiile publice vor fi modificate rapid, prin Ordonanță de Urgență pentru a reduce riscul pierderii banilor din PNRR pentru autostrăzi și căi ferate, cele mai importante schimbări propuse fiind legate de scurtarea unor termene la licitații, clarificarea procedurilor la rezilierea contractelor sau obținerea mai rapidă a unor avize tehnice.

În martie, guvernul a lansat în dezbatere „Proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul infrastructurii de transport de interes national”.

Cele mai importante cinci reglementări

În cazul rezilierii unui contract, lucrările ar putea fi continuate cu antreprenorul clasat pe locul 2, fără a mai fi organizată o nouă licitație: „autoritatea contractantă are obligația de a invita la negocieri cel puțin ofertanții declarați admisibili la procedura de achiziție care a stat la baza semnării contractului inițial. Numărul minim de ofertanți invitați trebuie să fie suficient pentru a asigura o concurență reală și, în

orice situație, nu poate fi mai mic de 3”.

Creșterea prețurilor la materiale de construcții/ energie, inclusă în clauzele din contract

Actualizarea costurilor pentru a acoperi creșterea prețurilor la materiale de construcții și energie va fi inclusă în clauzele contractelor cu termen mai mare de 6 luni: „Autoritatea contractantă este obligată să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului, pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește 6 luni pentru lucrări și 24 de luni pentru servicii/ furnizare”.

Oferta financiară nu poate avea o valoare mai mică de

80% din cea estimată

Nicio ofertă depusă nu poate avea o valoare mai mică de 80% din cea pe care a estimat-o beneficiarul: „o ofertă prezintă un preț aparent neobișnuit de scăzut în raport cu ceea ce urmează a fi furnizat, executat sau prestat atunci când prețul oferat, fără TVA, reprezintă mai puțin de 80% din valoarea estimată a contractului respectiv”.

Certificate intermediare care condiționează participarea la noi licitații

Constructorii care nu respectă graficele intermediare de execuție stabilite la 90 de zile pe baza unor certificate nu mai pot participa la licitații: „Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite Documente Constatatoare

Intermediare, în cadrul cărora va fi consemnat cel puțin stadiul contractului și, dacă este cazul, eventualele întârzieri/deficiențe în implementarea contractului precum și eventualele daune cauzate din culpa Contractantului. Astfel de documente Constatatoare se emit în implementarea contractului la fiecare 90 de zile de la momentul semnării contractului și se publică în SEAP”.

Certificate de Urbanism și avize de la autorități în termen de 15 zile

Certificatele de Urbanism, avizele de la ISU, Apele Române, Consilii Locale și proprietari de utilități se eliberează în termen de 15 zile calendaristice: „Pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, autoritățile competente pentru emiterea certificatelor de urbanism, autoritățile/entitățile care emit avize solicitate prin certificatul de urbanism, inclusiv cele referitoare la relocările de utilități, precum și autoritatea competentă pentru emiterea autorizației de construire, au obligația eliberării certificatelor/avizelor/autorizației, în termen de 15 de zile calendaristice de la data depunerii notificării eliberării acestora de către beneficiarul lucrărilor”.

Reglementările pe larg

„Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale.

De asemenea, MTI are un rol decisiv pe care îl exercită în pregătirea, execuția și implementarea acestor proiecte de infrastructură care vizează interesul public general și care constituie investiții publice de importanță strategică pentru România. Obiectivul trasat prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) pentru domeniul transporturilor de interes național

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

Contribuția pe care sectorul transporturilor o are la reziliența unei economii este majoră, fiind nu numai un pilon de sprijin pentru alte sectoare, ci și o bază solidă pentru o redresare accelerată în cazul unor crize prelungite cu impact negativ semnificativ asupra societății în ansamblul ei. Pentru atingerea obiectivului propus și pentru generarea impactului preconizat sunt necesare o serie de reforme și investiții.

De ce autostrăzi și care sunt ele

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

unul dintre principalele dezavantaje ale sectorului de transport rutier, respectiv accesul insuficient al regiunilor la rețeaua centrală sau globală de transport pentru a permite mobilitatea populației, mărfurilor sau extinderea mediului de afaceri.

Prin Planul Național de Redresare și Reziliență au fost configurate drept rezultate așteptate: 429 de kilometri de autostradă construiți; 52 de stații electrice construite (cu 264 de puncte de încărcare); 625 ha de perdele forestiere liniare în lungul autostrăzilor nou construite; 48% din punctele negre eliminate; 18 parcări securizate implementate în lungul autostrăzilor nou construite; 429 kilometri cu sistem ITS instalat la care se adaugă și operaționalizarea sistemului ITS pe alte sectoare de autostradă deschise traficului. Pentru proiectele rutiere propuse, cuantumul total al finanțării din fonduri PNRR este de 2727 mil. EUR. Prin PNRR s-a stabilit drept termen de finalizare a proiectelor anul 2026, iar ca termen pentru semnarea contractelor de lucrări este anul 2023, neîncadrarea în aceste termene asumate atrăgând blocarea finanțării pentru toate proiectele din componența de transport a PNRR”, se arată în documentul citit de revista Tir Magazin.

7 zile pentru clarificările ofertanților

Modificarea alin. (2) a articolului 196, în sensul instituirii termenului de o zi de la momentul stabilirii





ofertantului clasat pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire, pentru ca autoritatea contractantă să solicite acestuia prezentarea de documente justificative actualizate prin care să demonstreze îndeplinirea tuturor criteriilor de calificare și selecție. De asemenea, se instituie termenul de maxim 7 zile lucrătoare pentru ca ofertantul să răspundă la solicitarea de clarificare, sub sancțiunea respingerii ofertei ca inacceptabilă. Acest termen poate fi prelungit la solicitarea justificată a ofertantului, cu cel mult 5 zile.

Această modificare este de natură să urgenteze finalizarea procesului de evaluare, având în vedere faptul că în prezent ofertanții adresează o multitudine de solicitări de prelungire a termenului pe motiv că nu își obțin documentele de la diverse instituții, iar comisiile de evaluare, în vederea evitării unor motive de contestare, în majoritatea cazurilor acordă prelungiri.

Un ofertant profesionist ar trebui să aibă deja documentele actualizate/valabile pregătite și să nu invoce dificultatea obținerii acestora de la diverse instituții pentru a justifica prelungirea termenului de răspuns.

Rezilierea nu va bloca o nouă

licitație

Introducerea la articolul 53, a două noi alineate, în sensul în care procedura ordonanței președințiale să nu fie admisibilă în materia suspendării rezilierii sau încetării anticipate a contractelor de achiziție publică, din motive independente de voința autorității contractante, și, de asemenea, prin derogare de la regulile procedurii arbitrale ale Curții de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă Camera de Comerț și Industrie a României, să nu fie admisibilă procedura suspendării rezilierii contractului de achiziție publică.

Prin această dispoziție se urmărește a se conferi eficiența efectelor juridice ale rezilierii și, în acest sens, a nu se bloca o nouă procedură de achiziție publică, care se poate demara după ridicarea suspendării. Modificarea alin. (1) al art. 36, în sensul în care când garanția de participare se constituie prin virament bancar sau printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în situația în care instituția de credit sau societatea de asigurare au licența de funcționare din alt stat, acestea trebuie să facă dovada că au dreptul de a funcționa

pe teritoriul Uniunii Europene.

Este necesar să fie instituită obligația dovedirii că au dreptul de a funcționa pe teritoriul Uniunii Europene, atunci când instituția de credit sau societatea de asigurare au licența de funcționare din alt stat.

Garanția de bună execuție va fi extinsă

Modificarea alin. (3) al art. 39, în sensul modificării termenului de constituire a garanției de bună execuție, de la 5 zile la 15 zile de la data semnării contractului de achiziție publică/contractului subsecvent.

Având în vedere faptul că anumite contracte aferente obiectivelor de investiții de interes național au o valoare estimată care este de ordinul miliardelor de lei, constituirea Garanției de Bună Execuție, care reprezintă de regulă 10% din valoarea contractului de lucrări, se poate prezenta ca fiind un demers complex care necesită o perioadă mai mare decât termenul de 5 zile lucrătoare cât este stabilit în prezent.

Mai mult decât atât, în prezent, în implementarea unor proiecte de interes național din domeniul infrastructurii rutiere, au fost identificate blocaje generate de



imposibilitatea furnizării la timp a garanțiilor de bună execuție plecându-se de la situația existentă pe piață în noile condiții determinate de starea de alertă, în contextul pandemiei generată de coronavirus, și a stării de insolvență/faliment a unor mari operatori economici din piața asiguratorilor.

Numărul de ofertanți – cel puțin trei

Modificarea art. 93, prin introducerea unor dispoziții suplimentare, cu mențiunea că dispoziția actuală din acest articol a devenit alin. (1), iar dispozițiile suplimentare sunt prevăzute în alineatele următoare. Prin aceste dispoziții suplimentare se urmărește ca rezilierea contractelor de achiziție publică din motive independente de autoritatea contractantă și care nu se datorează sub nicio formă culpei sau acțiunii/inacțiunii Autorității Contractante și pentru care autoritatea contractantă a depus toate diligențele astfel încât rezilierea contractului să fie ultima măsură contractuală, să fie încadrate în condițiile prevăzute la art. 104 din lege. De asemenea, într-o astfel de situație, autoritatea contractantă are obligația de a invita la negocieri cel puțin ofertanții declarați admisibili la procedura de achiziție care a stat la baza semnării contractului inițial. Numărul minim de ofertanți invitați trebuie să fie suficient pentru a asigura o concurență reală și, în orice situație, nu poate fi mai mic de 3. Modificarea este în corelare cu propunerea de modificare a lit.

c) din alin. (1) art. 104 din Legea nr. 98/2016, prin încadrarea în eveniment imprevizibil rezilierea contractului din culpa Antreprenorului, reziliere care nu se datorează în vreun fel acțiunii sau inacțiunii autorității contractante.

Modificare de sintaxă la cererea de preț

Modificarea alin. (1) a articolului 136, în sensul în care comisia de evaluare va solicita ofertantului care a depus oferta în cauză explicații cu privire la posibilitatea îndeplinirii contractului în condițiile de calitate impuse prin documentația de atribuire, în situația în care constată că prețul ofertei este aparent neobișnuit de scăzut, prin raportare la prețurile pieței și nu prin raportare la elemente de preț ale unei oferte sunt aparent neobișnuit de scăzute. Este necesară înlocuirea sintagmei “elemente de preț ale unei oferte” cu “prețul ofertei” întrucât această modificare ar conduce la scurtarea timpilor de evaluare și eliminarea unei prevederi interpretabile care generează practica neunitară la nivelul Autorităților Contractante. Introducerea unui nou alineat la art. 136, după alin. (3), respectiv alin. (4), în sensul în care, conform prevederilor art. 210 alin. (1) din lege, o ofertă prezintă un preț aparent neobișnuit de scăzut în raport cu ceea ce urmează a fi furnizat, executat sau prestat atunci când prețul ofertat, fără TVA, reprezintă mai puțin de 80% din valoarea estimată a contractului respectiv.

Când este îndreptățită rezilierea

Modificarea la Capitolul VIII “Încălcarea Contractului și Reziliere”, la Clauza 64 “Rezilierea de către Beneficiar”, la sub – clauza 64.1 alin. (1) din anexa nr. 1, dar și anexa nr. 2, a literei a), prin eliminarea sintagmei “grav” aferente încălcării obligațiilor de către antreprenor. În acest sens, Beneficiarul, printr-o notificare de reziliere motivată și primită de Antreprenor cu 15 zile înainte de data rezilierii, este îndreptățit să rezilieze Contractul în cazul în care Antreprenorul încalcă prevederile Contractului; în sensul prezentei clauze, o încălcare a prevederilor Contractului de către Antreprenor este atunci când Antreprenorul nu reușește să respecte prevederile unei notificări emise în conformitate cu prevederile punctului (a) al subclauzei 63.2, în termenul rezonabil stabilit în această notificare.

Această modificare este de natură să creeze mai multe pârgii contractuale la îndemâna Beneficiarului, astfel încât să poată constrânge Antreprenorul să se mobilizeze corespunzător și să își respecte termenele și obligațiile contractuale.

Concedierea se face mai ușor și repede

Modificarea sub – clauzei 64.9 din Capitolul VIII “Încălcarea Contractului și Reziliere”, la Clauza 64 “Rezilierea de către Beneficiar”, din anexa nr. 1 și nr. 2, în sensul scurtării termenului



de la 90 de zile la 25 de zile înăuntrul căruia Supervizorul, după reziliere, întocmește un raport privind Lucrările executate de Antreprenor (inclusiv Documentelor Antreprenorului produse). Reducerea termenului de finalizarea a tuturor situațiilor aferente contractului reziliat de la 90 de zile la 25 de zile, va aduce beneficii autorităților contractante astfel încât acestea să dețină toate informațiile necesare din teren la data rezilierii, în scopul lansării noilor proceduri de achiziție publică, iar prin intermediul Supervizorului să se evite dublarea execuției unor lucrări sau plata acestora în viitorul contract.

Relocarea utilităților, pe repede înainte

Introducerea la art. 5, după alin. (5) a două noi alineate, respectiv alin. (51) și (52), în sensul în care pentru realizarea lucrărilor de utilitate publică prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. a) din lege, eliberarea amplasamentului prin devierea/ protejarea rețelelor amplasate în zona unde se vor desfășura lucrările de execuție, să se realizează de către expropriator, în regie proprie sau prin antreprenorul din contractul de execuție al lucrării de utilitate publică, în baza proiectului tehnic pentru relocare utilități avizat de deținătorul de utilități. De asemenea, este prevăzut că deținătorul de utilități are obligația de emitere a avizului pentru proiectul tehnic pentru relocare utilități, în termen de maxim 15 zile calendaristice de la data depunerii acestuia de către expropriator. Măsura preconizată se impune, deoarece se scurtează din termenul de realizare a acestor relocări, și în consecință nu se vor mai înregistra întârzieri în implementarea obiectivului de investiție. De asemenea, în cazul în care relocările vor fi în sarcina antreprenorului, se va evita

posibilitatea emiterii de revendicări, pentru nepunerea la dispoziție a terenului necesar pentru execuția lucrărilor, nepunere la dispoziție generată de faptul că aceste utilități nu sunt relocate. Totodată, Beneficiarul lucrărilor va reclama întotdeauna un interes sporit pentru relocare, unul mai mare decât al deținătorului de utilități, deoarece Beneficiarul nu își dorește ca implementarea obiectivului principal să aibă de suferit.

În prezent, în ciuda faptului că există cadrul legal, precum și disponibilitățile pentru asigurarea contravalorii lucrărilor de relocare a utilităților, deținătorii de utilități nu procedează la eliberarea amplasamentului în termenul prevăzut la art. 5 alin. (5), în acest sens creându-se întârzieri în realizarea lucrărilor la obiectivul de investiție. Pentru acest motiv se propune o altă soluție, prin care expropriatorul să realizeze lucrările de relocare, în regie proprie sau prin antreprenorul din contractul de lucrări al obiectivului de investiție, în baza proiectului tehnic aprobat de deținătorul de utilități.

Propuneri conexe pentru urgentarea proiectelor de infrastructură

Pentru emiterea într-un termen mult mai scurt a certificatului de urbanism, a avizelor solicitate prin certificatul de urbanism, autorizației de construire și a actelor de reglementare în domeniul mediului, astfel încât execuția efectivă a unui obiectiv de investiții în infrastructura de transport de interes național, să nu mai fie amânată cu perioadele lungi de timp în care se obțin aceste avize, se propun următoarele măsuri:

- Pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, autoritățile competente pentru emiterea certificatelor de urbanism, autoritățile/entitățile care emit

avize solicitate prin certificatul de urbanism, inclusiv cele referitoare la relocările de utilități, precum și autoritatea competentă pentru emiterea autorizației de construire, au obligația eliberării certificatelor/ avizelor/autorizației, în termen de 15 de zile calendaristice de la data depunerii notificării eliberării acestora de către beneficiarul lucrărilor.

- Pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, autoritățile competente pentru protecția mediului, au obligația de eliberare a actelor de reglementare în termen de 30 de zile lucrătoare, de la data depunerii documentației aferente de către beneficiarul lucrărilor.

- Pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, prin certificatul de urbanism sunt solicitate avizele/acordurile care se referă strict la tipul de lucrări necesare pentru realizarea proiectului de infrastructură, fiind interzisă solicitarea de avize/ acorduri care nu au teme tehnice și legal în raport cu obiectul proiectului. Proiectele de infrastructură de transport de interes național sunt scutite de la plata oricăror taxe sau tarife solicitate prin certificatele de urbanism și stabilite prin hotărârile consiliilor locale sau județene.

- În termen de 15 de zile calendaristice de la data depunerii notificării eliberării acestora, autoritățile competente pentru emiterea certificatelor de urbanism, autoritățile/entitățile care emit avize solicitate prin certificatul de urbanism, precum și cea competentă pentru emiterea autorizației de construire, pot transmite, o singură dată, certificatele, avizele, autorizațiile de construire, condiționate, motivate temeinic din punct de vedere tehnic și economic, după caz.

Cu LinoLeul prin Istanbul

Parte a unui grup de "ministrași" români însetați de bani și putere, ministrul Sorin Grindeanu, zis "LinoLeul" Transporturilor, a participat, pe 31 martie 2021, la Istanbul, la cea de a XXVII-a Reuniune a Comisiei Mixte Interguvernamentale de colaborare Economică România-Turcia. Gurile rele, da' bune, susțin că, în ultima perioadă, firmele turcești de construcții de infrastructură și-au umilit concurențele din țările vestice prin sumele de bani pe care le dau ca șpagă autorităților din România. Și nu într-un mod ascuns, prin cadouri scumpe, excursii de lux, sponsorizări pentru participarea la tot felul de "șușe" prin străinătate, așa cu fac firmele europene. În funcție de valoarea lucrării, turcii

oferă bani cash în plic, diplomat, paporniță, geantă sau sac! Surse bine informate susțin că actualii conducători ai Turciei au creat un cadru legislativ prin care să susțină intrarea firmelor lor pe piața UE. În acest sens, se pare că banii destinați șpagilor date în străinătate au un regim preferențial, adică nu sunt impozitați ca restul profitului. "M-am întâlnit, în această dimineață, cu ministrul turc al Transporturilor și Infrastructurii, Adil Karaismailoglu, cu care am discutat despre oportunitățile pe care le poate oferi colaborarea dintre țările noastre în domeniul infrastructurii", a scris Grindeanu pe Facebook. Rețineți cuvântul "oportunități"! Împreună cu ministrul "Lache Flaușat" al Energiei, Virgil Popescu, Grindeanu a avut o întrevedere

cu președintele turc Recep Tayyip Erdogan și a semnat cu vicepreședintele Turciei, Fuat Oktay, un document din categoria "Vom face să fie bine, că e rău să fie rău!". "LinoLeul" afirmă că le-a transmis celor cu care s-a întâlnit că România este deschisă firmelor turcești care au capacitatea tehnică și profesională pentru derularea unor proiecte importante de infrastructură. Adică nicio firmă, băi, Sorinele?!!!

În loc de concluzie: La infrastructură firmele turcești se descurcă mai greu, dar, cu siguranță, "au capacitatea tehnică și profesională" de a da șpagi grase!

"Gogoriță" bagă spaima în "Piștol Gol"

După ce a fost aproape un an



și jumătate director general al Companiei Naționale de Administrarea a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Mariana Ioniță "Gogoriță" "trage din orice poziție" în actualul șef al Companiei, Cristian Pistol.

Prin "mașinațiunile golănești" ale fostului ministru și pușcăriaș Miron Mitrea, Gogoriță, a fost numită, începând cu 30 decembrie 2021, în funcția de secretar general al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI).

Din această poziție, Ioniță îl umilește public pe Pistol de fiecare dată când îl prinde. Gogoriță este convinsă că Piștol Gol a săpat-o constant în perioada în care îi era subaltern la CNAIR și că, în acest fel, a reușit să îi "fure" funcția. Ioniță a observat că, imediat după numirea pe funcția de director general, Pistol a făcut o perioadă pe "fata mare" apoi, brusc, a ieșit foarte mult "la rampă".

Pe Gogoriță o scoate din minți

că Piștol Gol merge la tot felul de întâlniri, simpozioane, conferințe, lucru pe care ea evita să îl facă, în perioada în care a fost director general, pentru a nu stârni invidia șefilor ei.

Acum, la fiecare întâlnire, Ioniță îl apostrofează public pe Pistol. În loc de concluzie: Dacă "Piștol Gol" spune ceva banal de genul "S-a încălzit vremea!", sare imediat "Gogoriță" și spune: "Băi, tâmpitule, nu ești capabil nici să ascuți și să înțelegi prognoza meteo! Vremea se răcește, băăă!!!!".

"Narcis Ioniță" versus "Mariana Neaga"

Mariana Ioniță rămâne, în istoria infrastructurii rutiere românești, alături de Narcis Neaga: în perioada în care au fost directori generali, amândoi au prăbușit câte o autostradă.

Lotul trei al autostrăzii Sebeș-Deva, între Săliște și Cunța, inaugurat cu mare pompă electorală de Victor

Ponta și Ioan Rus, în noiembrie 2014, a fost închis la începutul lunii septembrie 2015, din cauza unor crăpături în asfalt.

Șeful CNADNR de la acea vreme, Narcis Neaga, a spus inițial că sunt niște crăpături minore, fără importanță, atingându-și nivelul de incompetență și, contrazis de realitate, a întors-o cum că problemele ar fi fost cauzate de infiltrații de apă la 10 metri sub autostradă. După care, contrar celei mai elementare logici, a dat vina pe alunecările de teren, iar ulterior a invocat vicii ascunse pentru lucrările de terasamente (constructorii înțeleg aberația), sfârșind prin a spune că problemele au apărut din cauza "execuției necorespunzătoare a lucrărilor" realizate de compania italiană Salini Impregilo.

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



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

În anul 2014 au fost deschiși doar 50 de kilometri de autostradă. Consecința directă a jocului lui Narcis Neaga, pe atunci încă director general al CNADNR (actuala CNAIR): în septembrie 2015, o porțiune din Autostrada Sibiu-Deva s-a prăbușit. O porțiune de 20 de kilometri între Cunța și Săliște a fost închisă pentru lucrări ample de reparații. Abia în octombrie 2016, autostrada a fost redată circulației.

În loc de concluzie: După ce a scăpat cu greu din ghearele

procurorilor, Neaga a reușit să se mai instaleze încă odată pe scaunul de director general al CNAIR.

"Gogoriță - Prăbușită"

A avut și Mariana Ioniță partea ei de glorie într-un contract semnat și derulat, în mandatul ei, cu Dorinel "Așa-dăm-noi-bună-ziua" Umbrărescu.

Contractul pentru subsecțiunile Nădășelu-Mihăiești și Mihăiești-Zimbor ale Autostrăzii "Ce-ne-a-țepuit-Bechtel" Transilvania a fost semnat, pe 22 septembrie 2020, cu asocierea Spedition UMB SRL-Tehnostade SRL-Electromontaj SA, pentru suma de 1,39 de miliarde de lei.

La începutul lunii septembrie 2021, a avut loc o alunecare majoră de teren pe traseul autostrăzii A3, între Nădășelu și Zimbor, chiar în apropiere de localitatea Nădășelu,

pe șantierul unde constructorul român Dorinel "Pe-vremuri-vindeam-ismene" a intrat în forță încă de la începutul anului.

Doar o lună mai târziu, o nouă alunecare de teren s-a petrecut pe traseul autostrăzii A3, între Nădășelu și Zimbor, în apropiere de localitatea Sâncraiu Almașului.

Mariana Ioniță nu a reușit să răspundă nici până în ziua de azi la întrebarea firească: a fost eroare de execuție sau eroare de proiectare?

În loc de concluzie: În CV-ul personal, "Gogoriță" poate trece la secțiunea "Autostrăzi prăbușite" mențiunea "Da, am făcut!".

RENAULT TRUCKS - premiul "ZMEURICA DE AUR" pentru vânzări 2021

Primul trofeu virtual din seria premiilor "Zmeurica de aur" este oferit Renault Trucks România,



Premiul "Zmeurica de aur" 2021 pentru cele mai proaste vânzări de pe piața camioanelor grele din România i-a fost oferit Ralucăi Saman-Pitea, director de "Ce-drac-este-alea-marketing" la Renault Trucks România.

pentru vânzările "de senzație" făcute în anul 2021.

Deși piața românească a camioanelor de peste 16 tone a crescut anul trecut, de la 4.567 la 6.268 de unități, Renault Trucks și-a păstrat poziția de "codaș". Potrivit datelor furnizate de DRPCIV și interpretate de unul dintre principalii jucători ai pieței de camioane grele, Renault Trucks nu numai că a rămas pe ultima poziție, dar a și avut o scădere a cotei de piață, de la 5,7%, în 2021, la 5,2%, în 2022.

În această analiză de piață, nu au fost luate în calcul camioanele grele produse în China, expediate în România pe bucăți și asamblate de întreprinzători autohtoni.

În loc de concluzie: Pentru o cotă de piață de 5%, Renault Trucks primește nota 5!

Despre "Zmeurica de aur"

Premiile "Zmeurica de aur" s-au născut din dorința de nu a discrimina pe nimeni. După ce mulți ani de zile am oferit premii pentru "Cel mai bun..." sau "Cea mai bună...", credem că a sosit timpul să le oferim premii și celor din coada clasamentului.

În loc de concluzie: Pentru că și cei din coada clasamentului trebuie "să mănâncă"!

ISCTR - Cronica unei schimbări "ratate"!

După ce, la finalul lunii martie 2022, ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu a vrut să îl schimbe pe Mihai Alecu, inspectorul de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), s-a răzgândit.

E posibil să îl fi întors și faptul că TIRMagazin.ro a publicat în avans intenția ministrului, inclusiv faptul că cel pe care ar fi urmat să fie pus pe funcție nu avea experiența de minimum cinci ani pe o funcție de conducere din transporturi, așa cum prevede legea.

După ce s-a întors din Turcia, de la o comisie bilaterală economică, ministrul nu a mai semnat Ordinul,

care era deja redactat, prin care urma să îl numească în funcție pe Marian Adrian Bugar, inspector de trafic la Inspectoratul Teritorial nr.7-ICJ Argeș.

În loc de concluzie: Pentru Grindeanu, PSD Mehedinți este mai important decât PSD Argeș!

Un consilier județean, șef la ISCTR

Grindeanu s-a mai gândit o săptămână și a decis să îl numească la șefia ISCTR pe Tudor Claudiu Nișulescu, inspector de trafic la ISCTR și consilier județean la Mehedinți.

Vă prezentăm, în exclusivitate, ordinele de ministru: cel prin care Mihai Alecu a fost revocat din funcție și cel prin care a fost numit Tudor Claudiu Nișulescu. Mihai Alecu a rezistat mai puțin de șase luni la conducerea ISCTR. În scurta perioadă în care a fost ministru interimar al Transporturilor, Dan Vîlceanu a făcut în viteză un mare număr de schimbări în conducerile companiilor din subordine.

El l-a înlocuit, pe 28 octombrie 2021, pe Gavril Bejușcă șeful de atunci al Inspectoratului. La acea dată, Mihai Alecu a fost

"transferat", de la șefia Autorității Rutiere Române (ARR), la șefia ISCTR.

În loc de concluzie: Ce se naște din politic, este ucis de politic!

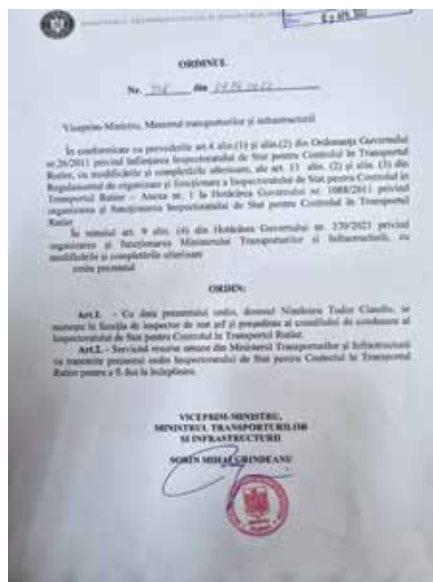
Noul inspector de stat șef, fost transportator

Până la numire, Nișulescu era coordonator al ISCTR Mehedinți, parte a Inspectoratului Teritorial nr.6. Noul șef al ISCTR lucrează în Inspectorat doar din anul 2019.

El este fondatorul și fostul administrator al firmei Tudor Group International SRL, înființată în anul 2008, cu sediul social în municipiul Drobeta-Turnu Severin, Aleea Sulfinei, nr. 3, bloc V8, scara 2, etaj 2, apartament 6, județul Mehedinți. Firma are ca obiect principal de activitate "Transporturi rutiere de mărfuri". Se pare că, în această firmă, Tudor Claudiu Nișulescu a acumulat cei cinci ani pe o funcție de conducere în transporturi, pe care îi solicită legea pentru a putea să ocupe funcția de inspector de stat șef al ISCTR.

În loc de concluzie: Rămâne de văzut cât de "departe" este în acest moment Nișulescu de firma pe care a înființat-o!





Bani mulți, profit subțire

Tudor Group International a avut, în anul 2020, un număr mediu de 10 angajați, cu care a ajuns la o cifră de afaceri de 2.842.182 lei și o pierdere de 236.831 lei.

Firma înființată de Nișulescu a încasat cei mai mulți bani în anul 2019 -3.602.201 lei, când a avut un profit de 170.237 lei.

Nișulescu deține și funcția de consilier județean la Mehedinți. El apare pe "Situația contribuțiilor electorale depuse de competitorii electorali pentru finanțarea campaniei electorale pentru alegerea autorităților administrației publice locale din data de 27 septembrie, actualizată la data de 18.09.2020", cu o donație de 10.000

de lei făcută pentru campania Partidului Social Democrat, achitată la data de 02 septembrie 2020.

În loc de concluzie: De când s-a angajat la ISCTR și a ajuns consilier județean, firma a intrat puternic pe pierdere.

Un om înstărit

Potrivit propriei declarații de avere, depusă la data de 16 iunie 2021, Tudor Claudiu Nișulescu deține două case, una în comuna Șimian (324 mp) și alta (135 mp) în satul Meriș, comuna Broșteni, județul Mehedinți.

De asemenea, el are două apartamente: unul în București (48 mp) și unul în Drobeta Turnu Severin (55mp).

Nișulescu are în proprietate un teren agricol (7450mp), trei terenuri intravilane (938mp, 4469mm și 12mp), precum și un teren extravilan (1020mp).

La capitolul vehicule, noul șef stă extrem de bine:

- autoturism Opel (2001);
- autoturism Audi A4 (1998);
- autovehicul Mercedes-Benz (2012);
- autovehicul Mercedes-Benz

(2013);

- autovehicul Volkswagen (2011);
- autovehicul Mitsubishi (2004);
- remorcă Kobo-Coop (2012);
- remorcă Boro (2015);
- remorcă Blyss (2016);
- remorcă Syriusz (2017).

Tudor Claudiu Nișulescu a încasat salarii de la ISCTR, în 2020, în sumă totală de 50.532 lei.

El declară că nu are bani în conturi și că are trei credite la bănci, de 35455,74 lei, 38.089,35 euro și 200.000 lei.

În loc de concluzie: Ce face Nișulescu cu atâtea remorci "pă persoană fizică"?

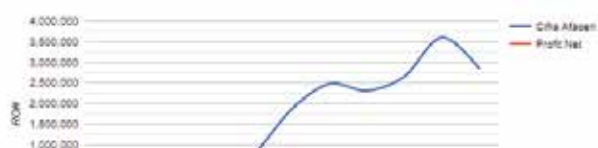
Genul programului: PAMFLET!

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.

Cifra Afaceri	Profit Net	Datorii	Active Imobilizate	Active Circulante	Capitaluri Proprii
2 842 182	-236 831	1 941 750	2 017 039	865 813	741 102
3 602 201	170 237	2 067 494	2 106 997	938 431	977 934
2 650 627	3 572	2 381 952	2 388 439	803 210	807 697
2 309 000	9 721	1 450 743	1 559 527	695 341	804 125
2 477 485	133 481	507 903	683 723	631 714	807 534
1 870 646	132 661	897 131	346 831	736 314	186 014
788 159	184 783	370 559	85 899	355 023	70 353
150 736	-118 906	245 372	86 394	64 568	-114 410
141 295	3 684	153 482	103 490	55 863	5 881
103 889	-9 280	114 345	101 818	14 934	2 207
119 898	852	102 785	95 702	18 480	11 467
37 171	8 001	2 185	0	13 707	11 522
7 200	3 321	935	0	4 456	3 521





COMPANIILE, INCLUSIV CELE DIN TRANSPORTURI, POT PRIMI AJUTOARE DE STAT DE 400 MII EURO

Comisia Europeană a adoptat un cadru temporar de criză pentru a permite statelor membre să utilizeze ajutoarele de stat pentru a sprijini economia în contextul invaziei Ucrainei de către Rusia.

Vicepreședintele executiv Margrethe Vestager, responsabilă cu politica de concurență din UE, a declarat: „În acest moment critic, Uniunea Europeană continuă să fie alături de Ucraina și de poporul său. Trebuie să ne opunem acestei invazii crude, deoarece este și libertatea noastră în joc.

Trebuie să atenuăm impactul economic al acestui război

Sancțiunile adoptate de UE și de partenerii săi internaționali au afectat grav economia Rusiei.

Aceste sancțiuni afectează, de asemenea, economia europeană și vor continua să facă acest lucru în lunile următoare. Trebuie să atenuăm impactul economic al acestui război și să sprijinim companiile și sectoarele afectate grav. Și trebuie să acționăm într-o manieră coordonată. Având în vedere acest lucru, Comisia va permite statelor membre să utilizeze flexibilitatea prevăzută de normele privind ajutoarele de stat pentru a aborda această situație fără precedent, protejând în același timp condițiile de concurență echitabile pe piața unică. Cadrul temporar de criză completează setul de instrumente existent al ajutoarelor de stat cu multe alte

posibilități, cum ar fi măsuri care oferă despăgubiri companiilor pentru daunele suferite direct din cauza unor circumstanțe excepționale și măsurile prezentate în comunicările Comisiei privind evoluțiile pieței energiei.

Noul cadru va permite statelor membre să:

- (i) să acorde sume limitate de ajutor companiilor afectate de criza actuală sau de sancțiunile și contrasancțiunile aferente;
- (ii) să se asigure că lichiditatea suficientă rămâne disponibilă întreprinderilor;
- (iii) să compenseze companiile pentru costurile suplimentare suportate din cauza prețurilor excepțional de ridicate la gaz și electricitate.

Aceste tipuri de măsuri vor fi disponibile și companiilor care se califică ca fiind în dificultate, deoarece se pot confrunta cu nevoi acute de lichiditate din cauza circumstanțelor actuale. Entitățile controlate de Rusia vor fi excluse din domeniul de aplicare al acestor măsuri. Pentru a da un exemplu: dacă statele membre doresc să minimizeze impactul creșterii puternice a costurilor inputurilor, pot introduce imediat scheme de acordare de ajutor financiar de până la

400.000 euro per companie afectată de criză. Comisia este pregătită să colaboreze imediat cu statele membre pentru a găsi soluții viabile care să păstreze această parte importantă a economiei noastre, utilizând toată flexibilitatea prevăzută de normele privind ajutoarele de stat. Pentru a menține condiții de concurență echitabile pe piața unică, noul cadru temporar de criză include o serie de garanții. Statele membre sunt, de asemenea, invitate să includă cerințe de durabilitate pentru acordarea de ajutoare pentru compensarea costurilor cu energia. Comisia va continua să monitorizeze situația și să ofere sprijinul necesar guvernelor și cetățenilor.”

Vin vremuri complicate

Experții români avertizează că prețurile energiei și ale materiilor prime continuă să crească, iar datele statistice recent publicate nu surprind încă efectele invaziei Ucrainei de către Rusia. Este și cazul evoluției Indicelui prețurilor producției industriale din luna februarie. În luna februarie, prețurile producției industriale au crescut cu 1,6% față de luna ianuarie 2022, și cu 43,8% față de aceeași lună a anului trecut.

**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**