

INVESTIGATORUL'S



# TIR MAGAZIN O ISTORIE DE 20 DE ANI

PG.04



SEPTEMBRIE 2022  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



GEORGE NIȚĂ,  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN  
PG.10

# 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



**06** UNTRR - FACILITAREA  
ANGAJĂRII RAPIDE A  
CONDUCĂTORILOR  
AUTO UCRAINENI



**07** UNTRR- FLUIDIZAREA  
TRAFICULUI LA  
FRONTIERELE CU  
BULGARIA



**12** ROMÂNIA - NECESITATEA  
DEZVOLTĂRII REȚELEI DE  
ALIMENTARE CU CNG ȘI  
LNG



**29** ROMÂNIA ARE NEVOIE DE  
71.000 ȘOFERI DE CAMION.  
DE CE NU E O MESERIE  
ATRACTIVĂ

## TIR MAGAZIN - DUPĂ 20 DE ANI

Parcă a fost doar ieri. Parcă nu a trecut timpul. În septembrie 2002, urmăream cu sufletul la gură, în tipografie, tipărirea primei ediții a TIR Magazin.

După 20 de ani, încă simt în piept emoțiile începutului.

Și, sincer, nu înțeleg cum a trecut timpul.

Gândul mă duce la un cântec de-al lui Alexandru Andrieș:

*"Anii trec mai ușor decât ne  
închipuim,  
Îi căutăm în sertar și brusc nu-i mai  
găsim;  
Nimeni nu știe precis unde se duc  
anii așa,  
Eu cred că probabil se adună  
Și stau împreună  
Undeva!"*

Ca jurnalist, nu sunt o creație a presei de transporturi. Înainte de a porni TIR Magazin, am avut o carieră în mass-media generalistă. Printre altele, am fost reporter de investigații la Evenimentul Zilei, reporter la Pro TV și director de știri

la Antena 1 și Prima TV. Cred că acest lucru m-a ajutat foarte mult să vin cu o nouă perspectivă pe piața presei românești de transporturi.

Pentru că ne-am dorit mereu mai mult, noi, cei de la TIR Magazin, am ridicat mereu ștacheta atunci când a venit vorba de abordări editoriale și de acest lucru a beneficiat întreaga piață a presei de pe această nișă.

Acum, la ceas aniversar, doresc să le mulțumesc tuturor celor care au făcut parte din echipa TIR Magazin precum și partenerilor noștri de publicitate, cei care împreună au făcut ca acest proiect să fie atât de longeviv.

Într-unul dintre interminabilele discursuri pe care le-a ținut fostul dictator al României Nicolae Ceaușescu a spus ceva de genul: *"Dacă ar fi să o luăm de la început am face tot la fel!"*.

"Regretatul odios" își putea permite să facă astfel de afirmații. Nu îi "sufla nimeni în ciorbă"! Când ești "lider maximo", ești tentat să crezi despre tine că ești infailibil.

La o succintă analiză a celor 20

de TIR Magazin, pot spune cu certitudine că, dacă ar fi să o luăm încă odată de la început, cu certitudine nu am merge pe exact același drum.

În anii ce au trecut ne-am confruntat cu sușuri și coborâșuri, cu succese și eșecuri, cu încercări reușite și cu altele eșuate.

Muncind zi de zi pentru site-ul TIRMagazin.ro, publicând lună de lună revista, am acumulat o experiență inestimabilă. Și, la urma urmei, ce altceva este un om decât o sumă de experiențe personale! Acestea ne definesc!

"Oamenii sunt ca vinurile. Cu timpul, fie devin mai buni, fie se transformă în oțet", spunea frumos cândva Papa Ioan Paul al II-lea. Am convingerea că, după 20 de ani, suntem mai buni! "Older and wiser"-mai bătrâni și mai înțelepți!

**Emil POP**  
**Director general**  
**TIR Magazin**



# UNTRR - SUSPENDAREA OBLIGAȚIEI ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR

**UNTRR solicită suspendarea obligației întoarcerii acasă a camioanelor, care generează curse în gol inutile și consum nejustificat de carburant în plină criză.**

"Uniunea Europeană se află în plină criză energetică, iar industria transporturilor rutiere este profund afectată de creșterea prețurilor la carburanți și de prevederile abuzive ale legislației europene aduse de Pachetul Mobilitate 1, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, care trebuie respectată de companiile românești care operează transporturi rutiere internaționale în UE începând din februarie 2022. În timp ce costurile energetice ale Europei cresc vertiginos, iar importanți lideri europeni precum Premierul Belgiei, Cancelarul Germaniei și Președintele Franței anunță "sfârșitul abundenței", „ierni dificile” și incertitudine legată de securitatea aprovizionării energetice, legislația europeană obligă transportatorii rutieri să își aducă camioanele acasă goale, inclusiv remorcile și semiremorcile acestora în interpretarea CE, generând consum inutil de carburant și costuri nejustificate și împovărătoare pentru transportatorii români. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Comisiei Europene – CE suspendarea urgentă a aplicării obligației întoarcerii acasă a camioanelor și anularea interpretării restrictive a CE legată de obligația întoarcerii acasă a remorcilor și semiremorcilor acestora. În acest context economic dificil, este necesară tăierea tuturor măsurilor care conduc la consum inutil de carburant în plină criză, pentru a se asigura coerența între declarațiile liderilor europeni și acțiunile acestora și ale Comisiei Europene la nivel european și național.

Reamintim că Studiul Comisiei Europene privind întoarcerea acasă a camioanelor publicat în 2021 confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR instituțiilor europene. Studiul Comisiei Europene arată că această măsură va genera 1,9 milioane de curse suplimentare ale camioanelor europene, ceea ce ar conduce la 2,9 milioane de tone de emisii suplimentare de CO2 în 2023 (o creștere cu 4,6% a emisiilor din transport rutier internațional de marfă) și ar putea genera o creștere a costurilor de până la 11.000 EUR pe vehicul pe an (o creștere de aproximativ 10% față de situația actuală) - în medie pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest.

UNTRR și transportatorii români au contestat această măsură discriminatorie în fața Curții de Justiție a UE, iar acțiunea UNTRR a fost susținută de Guvernul României. Totodată, România și mai multe State Membre au contestat la Curtea de Justiție a Uniunii Europene - CJUE această obligație și o serie de cauze judiciare sunt în curs.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului României să continue demersurile la nivel european împotriva obligației întoarcerii acasă a camioanelor, iar până la o decizie CJUE privind cauzele judiciare depuse, să solicite Comisiei Europene suspendarea aplicării acestei măsuri, care generează consum inutil de carburant având în vedere impactul semnificativ asupra mediului și asupra transportatorilor afectați de creșterea costurilor la carburanți.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 5 septembrie 2022.

Problema

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

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

**Preferanții transporturilor agabaritice.**



## UNTRR - FACILITAREA ANGAJĂRII RAPIDE A CONDUCĂTORILOR AUTO UCRAINENI

**UNTRR solicită recunoașterea documentelor conducătorilor auto eliberate de Ucraina conform prevederilor europene și facilitarea angajării rapide a conducătorilor auto ucraineni la companiile românești de transport rutier.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - MTI și Ministerului Afacerilor Interne – MAI să adopte măsuri urgente pentru aplicarea imediată a prevederilor europene care permit recunoașterea documentelor conducătorilor auto eliberate de Ucraina, pentru facilitarea angajării rapide a conducătorilor auto ucraineni la companiile românești de transport rutier.

Industria transporturilor rutiere din România se confruntă de mulți ani cu o criză de conducători auto profesioniști care s-a acutizat în prezent pe fondul provocărilor importante legate de începerea aplicării Pachetului Mobilitate 1 și instabilității generate de războiul din Ucraina. Potrivit sondajului Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere – IRU de anul acesta, România este printre țările europene cele mai afectate de criza conducătorilor auto profesioniști, deficitul estimat de IRU ajungând la 71.000 posturi de conducători auto profesioniști neocupate la companiile românești de transport rutier.

UNTRR semnalează de mult timp autorităților române criza acută de conducători auto profesioniști cu care se confruntă companiile de transport rutier, solicitând MTI și

MAI măsuri urgente precum deblocarea angajării conducătorilor auto extracomunitari la companiile de transport rutier din România, iar prevederile legislației europene recent adoptate creează cadrul necesar angajării conducătorilor auto ucraineni, în contextul invadării Ucrainei de către Rusia.

Astfel, Regulamentul european nr. 1280 din 18 iulie 2022 stabilește măsuri specifice și temporare aplicabile documentelor conducătorilor auto eliberate de Ucraina în conformitate cu dreptul său intern, respectiv:

- Recunoașterea permiselor de conducere eliberate de Ucraina în Statele Membre UE;
- Recunoașterea cărților de calificare a conducătorului auto și atestărilor de conducător auto eliberate de Ucraina stabilind că, pe baza acestora, România și toate celelalte State Membre pot să elibereze conducătorilor auto ucraineni cărți de calificare a conducătorului auto sau permise de conducere înscrise cu codul special al Uniunii "95.01 (max. 6.3.2025)" sau atestate de conducător auto înscrise cu codul special al Uniunii "95.01 (max. 6.3.2025)". Pentru eliberarea acestor documente de către un Stat Membru UE, conducătorul auto ucrainean titular al cărții de calificare a conducă-

torului auto eliberate de Ucraina trebuie să urmeze o formare obligatorie complementară de minim 35 ore încheiată cu un test scris sau oral ori un examen pe calculator în centre de testare desemnate.

România și toate celelalte State Membre UE trebuie să informeze Comisia cu privire la normele naționale adoptate în conformitate cu prezentul Regulament 1280/2022 înainte de eliberarea cărții de calificare a conducătorului auto sau de înscrierea pe permisul de conducere/atestat a codului special al Uniunii "95.01 (max. 6.3.2025)".

Având în vedere faptul că prevederile Regulamentului 1280/2022 au intrat deja în vigoare la nivel european și multe State Membre permit angajarea imediată a conducătorilor auto ucraineni, UNTRR solicită autorităților române să aplice fără întârziere noile prevederi europene privind recunoașterea permiselor de conducere și a cărților de calificare ale conducătorilor auto ucraineni, pentru a permite și transportatorilor rutieri români să angajeze rapid conducători auto profesioniști din Ucraina, printr-o simplificare a procedurilor administrative.", se spune în comunicatul UNTRR din 23 august 2022.



Uniunea Națională

Transportatorilor Rutieri din România

## UNTRR- FLUIDIZAREA TRAFICULUI LA FRONTIERELE CU BULGARIA

**UNTRR solicită măsuri urgente de fluidizare a traficului la frontiera României cu Bulgaria. Timpii de așteptare de peste 72 ore blochează activitatea transportatorilor rutieri și funcționarea lanțurilor de aprovizionare.**

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită intervenția urgentă a Președinției României și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru fluidizarea traficului la frontiera României cu Bulgaria, în principal la punctele Giurgiu - Ruse și Calafat - Vidin, ca și la toate celelalte puncte de trecere a

frontierei. De-a lungul drumurilor s-au format cozi lungi de camioane care creează blocaje în trafic, iar șoferii sunt nevoiți să stea în vehicule chiar și mai mult de 72 de ore.

Reamintim că UNTRR a sesizat în numeroase rânduri autorităților române cozile kilometrice de camioane la frontierele României iar, în lipsa unor măsuri prioritare

din partea autorităților române, problema timpilor mari de așteptare la frontiere s-a agravat, perturbând atât funcționarea sectorului transporturilor rutiere, cât și a tuturor celorlalte sectoare economice deservite de transportatori. Reducerea urgentă a timpilor de așteptare la frontiere este importantă pentru toți agenții economici din România - importatorii

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

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





și exportatorii în special, și implicit pentru consumatorii finali.

La acest moment, trecerea prin Podul Dunării Giurgiu-Ruse și Podul Dunării Calafat-Vidin este extrem de dificilă pentru transportatorii rutieri din cauza creșterii traficului, controalelor masive și greoaie și lipsei capacității administrative. Cozile de camioane create pe ambele sensuri la punctele de trecere a frontierei României cu Bulgaria afectează activitatea transportatorilor români și străini, inclusiv a operatorilor români de transporturi agabaritice care sunt blocați la intrarea în orașul Ruse, unde este formată o coadă infernală de camioane pe toate benzile, fiind necesară intervenția urgentă a autorităților române precum și coordonarea cu autoritățile bulgare pentru a nu îngreuna și mai mult traficul.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită autorităților române măsuri urgente pentru fluidizarea traficului de camioane și reducerea timpilor de așteptare la toate punctele de

trecere a frontierei României cu Bulgaria, respectiv:

### **1. Măsuri urgente la nivel național de fluidizare a traficului:**

- eliminarea totală a obstrucțiilor induse de o defectuoasă colaborare a instituțiilor cu sarcini administrative în zonele de frontieră, care generează prin timpii mari de așteptare costuri suplimentare uriașe industriei de transport rutier;
- simplificarea procedurilor administrative și controalelor la punctele de trecere a frontierelor ar putea duce la o îmbunătățire a situației, inclusiv prin eliminarea unor controale care ar putea să nu fie efectuate la frontieră;
- dimensionarea corectă a capacității administrative, a personalului și procedurilor - în lipsa unui personal suficient și bine instruit, dacă se pierde mult timp la trecerea frontierelor, dacă procedurile nu sunt armonizate și dacă toate acestea pot duce și la plăți neoficiale – atunci transporturile sunt întârziate și economia este penalizată.

### **2. Măsuri de coordonare instituțională transfrontalieră cu autoritățile bulgare pentru reducerea timpilor de așteptare în frontieră și fluidizarea traficului pe ambele sensuri, inclusiv solicitând părții bulgare:**

- introducerea unei derogări prin care să se permită tranzitul Ruse prin oraș;
- asigurarea funcționării sistemului prin creșterea numărului de agenți în frontieră pe partea bulgară.

### **3. Măsuri la nivel european pentru accelerarea procesului de aderare la spațiul Schengen.**

Reamintim că industria transporturilor rutiere are o contribuție semnificativă la Produsul Intern Brut (PIB) al României, fiind principala modalitate de transport utilizată pentru exporturile realizate din țara noastră, iar orice blocaj al activității de transport rutier afectează buna funcționare a economiei românești în ansamblu. O zi pierdută, în medie, la fiecare livrare, timp în care camioanele așteaptă la frontieră, va produce efecte în cascadă asupra întregii economii românești, pentru că depășirea timpilor de conducere zilnici ai șoferilor profesioniști, consumul mai mare de carburant pe timpul așteptării și întârzierile la livrarea mărfurilor către clienți pot determina atât penalizarea transportatorilor, cât și probleme în aprovizionarea orașelor sau în derularea unor procese de producție, precum și creșterea costurilor pentru clienții finali.





# SE CONSTRUIEȘTE UN NOU POD PESTE PRUT

**Secretarul de stat în Ministerul Transporturilor, Ionel Irinel Scioșteanu, a anunțat că a fost agreat textul final al Acordului dintre Guvernul României și cel al Republicii Moldova privind construcția podului rutier de frontieră, peste râul Prut.**

„Am agreat textul final al Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova privind construcția podului rutier de frontieră, peste râul Prut, situat între localitățile Ungheni din România și Ungheni din Republica Moldova. Echipa de negociatori a României, pe care am coordonat-o, și cea a Republicii Moldova, condusă de secretarul general al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Lilia Dabija, au finalizat textul Acordului privind aspectele tehnice, financiare, juridice și organizatorice. Întâlnirea s-a desfășurat ieri, în format de videoconferință.”, a transmis oficialul pe pagina sa de Facebook.

Potrivit sursei citate, acordul prevede construcția podului rutier de frontieră, care va interconecta infrastructurile rutiere între ambele state: Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni – frontiera de stat (pe teritoriul României) și Drumul

național R1 Chișinău – Ungheni – frontiera cu România (pe teritoriul Republicii Moldova).

În cadrul negocierilor, au fost discutate condițiile stabilite la trecerea frontierei de stat a personalului implicat în executarea lucrărilor de construcție, dar și aspecte ale regimului fiscal și vamal pentru mărfurile și mijloacele de transport necesare construcției podului.

Termenul de executare a lucrărilor, conform documentului, este de doi ani de la începerea lucrărilor.

„Guvernul României va asigura finanțarea lucrărilor de construcție a podului și a drumului de acces, inclusiv infrastructurile conexe, amplasate pe teritoriul României. Suma totală a fost estimată la 40 de milioane euro. Iar construcția drumului de acces și a infrastructurii conexe pe partea Republicii Moldova va fi finanțată de Guvernul

de la Chișinău, cu un cost estimativ de două milioane euro.”, a anunțat secretarul de stat.

Ionel Scioșteanu a mai adăugat că au fost purtate discuții pentru semnarea Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul României privind reabilitarea podului rutier de frontieră între cele două state, peste râul Prut, între localitățile Giurgiulești (Republica Moldova) și Galați (România), care a fost deja reabilitat la finele anului 2021, valoarea lucrărilor fiind de circa 8 milioane de lei, asigurată în totalitate de Guvernul României.

„Semnarea celor două Acorduri se preconizează a fi realizată în cadrul ședinței commune a Guvernelor României și Republicii Moldova, planificată pentru luna februarie a.c.”, a menționat oficialul din Transporturi.

## Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cantum de 600 litri

**CEFIN**  
TRUCKS

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

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



Sharing the load



## STAREA TRANSPORTURILOR, CU GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL 'HOLLEMAN

**George Niță, directorul general al firmei de transport Holleman, revine cu o nouă analiză a stării transporturilor rutiere din România și Uniunea Europeană.**

El răspunde întrebărilor adresate de către jurnaliștii TIR Magazin, în legătură cu cele mai mari probleme ale transportului rutier românesc în acest moment.

**Cum au fost afectate transporturile rutiere românești de războiul din Ucraina?**

Au fost afectate prin faptul că s-au

pierdut timpuri în trafic, în porturi și în granițe. Timpul a însemnat bani și atât transportatorii români cât și cei ucraineni au stat și au așteptat rezolvarea operațiunilor de vamă sau operațiunilor portuare. Operatorii portuari fiind ocupați cu traficul suplimentar care a venit din Ucraina au avut mai puțin apetit pentru „project cargo”, și mă refer la ceea ce știm noi să transportăm: mărfuri agabaritice și grele.

Totul s-a scumpit, inclusiv afacerile au mers mai greu. Clienții nu au fost dispuși să plătească bani neașteptat de mulți pentru transport. Au fost toți transportatorii afectați în locațiile unde s-a pierdut timpul.

**Cât de mult respectă firmele de transport rutier românești prevederile Pachetului Mobilitate 1 legate de întoarcerea acasă a șoferului și a camionului?**

Se respectă. Nu am auzit pe cineva care să nu respecte. Nu am date suficiente, dar am cunoștințe, am interviuri cu șoferi care zic că vin acasă cu tot cu camion. Problema este la transportatori să poată asigura transport de mărfuri dus-întors către aceste locuri unde au interese de transport. Nu am date suficiente să răspund.

**Pot firmele românești de transport rutier să reziste pe piață în condițiile exploziei prețurilor combustibililor?**





Prețul combustibilului e o componentă importantă a prețului de transport și sunt mai multe chestiuni. E presiune din partea clientului care nu înțelege că trebuie să plătească mai mult pentru transport. Este un efort pe care trebuie să îl depună fiecare transportator să convingă clientul că s-a mărit prețul la combustibil și asta trebuie să se reflecte în transport. E o chestiune de cash-flow a transportatorului care consumă același volum de motorină dar dă spre dublu sumei de bani. Există limite de creditare din partea furnizorilor de motorină. Și limitele presupun volume mai mici, reduse poate chiar la jumătate. Noi suntem tentați să cumpărăm cu

banii jos pentru că este mai ieftin combustibilul și este o chestiune de cash flow.

**Potrivit statisticilor, la nivel european, criza de șoferi profesioniști se adâncește. Care este situația în România?**

Este adevărat. Și în alte domenii există criză de oameni, ca și în transporturi. O simțim și noi, avem fluctuații pe care nu le dorim. Fiecare transportator trebuie să își convingă șoferii mai ales cei serioși să rămână. Să găsească mijloace financiare prin care să își păstreze oamenii buni sau să facă afacerile mai profitabile pentru a putea plăti

șoferii autohtoni. Cred că ar trebui înlesnit procesul de aducere a unor șoferi din alte țări. S-a pierdut ocazia de a se aduce șoferi din Ucraina, așa cum a făcut Polonia. Au reușit să își mai acopere din nevoi, noi nu. Autoritățile ar trebui să facă mai multe pentru a facilita accesul șoferilor în limbile de circulație sau în limbile respectivilor șoferi. Dacă arată că pot lua atestatele, atunci ar trebui lăsați să conducă și să îi plătim într-o formă legală. Transporturile trebuie să se miște, economia are nevoie de transport, toată lumea are nevoie să meargă înainte. Asta se face cu oameni.

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

**detasaretransport.ro**





CONFEDERAȚIA PATRONALĂ  
**CONCORDIA**  
DIALOG PENTRU DEZVOLTARE

7 SEPTEMBRIE 2022

# MISIUNEA 2030

DRUMUL ROMÂNIEI CĂTRE UN TRANSPORT VERDE

## ROMÂNIA - NECESITATEA DEZVOLTĂRII REȚELEI DE ALIMENTARE CU CNG ȘI LNG

**România trebuie să-și dezvolte infrastructura pentru camioanele alimentate cu CNG/LNG pentru a reduce emisiile de carbon în acord cu legislația europeană.**

În condițiile în care aproape 77% dintre transporturile de mărfuri în România sunt realizate rutier, camioanele care folosesc CNG (gaz natural comprimat) și LNG (gaz natural lichefiat) sunt o soluție reală pentru a reduce emisiile de carbon și trebuie incluse în programul de diminuare a gazelor cu efect de seră în transporturi, arată studiul „Viitorul Transportului în România” elaborat de Deloitte și E3M, la cererea Confederației Patronale Concordia. Rezultatele studiului au fost prezentate cu ocazia conferinței Misiunea 2030 – Drumul României către un transport verde, organizată în 7 septembrie, la care au participat Ministrul Fondurilor Europene,

Marcel Boloș, Secretarul de Stat al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, Bogdan-Radu Bălănișcu și Comisarul European, Adina Vălean.

În scenariul tranziției accelerate (Fit for 55), sunt necesare investiții suplimentare de 220 milioane de EUR pentru stații și puncte de încărcare cu hidrogen, CNG și LNG, accesibile publicului, care să încurajeze decarbonizarea transportului greu și, prin urmare, reducerea emisiilor în acest segment, concluzionează raportul. Pe piața europeană, IVECO este lider de piață, cu peste 45.000 de vehicule alimentate cu gaz natural vândute, fiind totodată și primul producător care a

introdus pe piață un vehicul comercial din gama grea propulsat cu gaz natural, special proiectat pentru transport internațional de lungă distanță.

„IVECO a fost întotdeauna un deschizător de drumuri în ceea ce privește furnizarea vehiculelor alimentate cu gaz. De altfel, primele vehicule de acest tip au fost produse în urma cu 26 de ani, așadar vorbim despre o tehnologie care a avut timp să demonstreze că este o soluție reală pentru reducerea emisiilor poluante. Camioanele cu gaz vor contribui la atingerea obiectivului NET ZERO emisii de carbon până în 2040, datorită biometanului și potențialului său de decarbonizare”, a declarat, în conferință, Andrei Gagea, Director General IVECO România.

Ca obiectivul de transport verde să fie atins, este necesară extinderea programelor Rabla și Rabla Plus la vehiculele comerciale, în special stimularea achiziționării de vehicule compatibile cu CNG/LNG.

Mai ales pentru că vehiculele din gama grea (de peste 18 tone), dedicate transportului de mărfuri, reprezentau, în 2020, 11,1% din parcul auto la nivel național. În 2021, la nivelul UE au fost





înmatriculate peste 9.500 de vehiculele grele pe gaz, ceea ce reprezintă 4% din totalul volumelor din industrie.

"Discuția privind mobilitatea bazată pe gaz trebuie relansată, pentru că, din perspectiva decarbonizării, un camion alimentat cu biometan reprezintă soluția cea mai la îndemână pentru a îndeplini obiectivele de reducere a amprentei de carbon. Tranziția către surse mai puțin poluante de energie în sectorul transporturilor poate fi făcută prin cooperarea cu partenerii strategici, dar și cu toți actorii interesați, pentru a oferi valoare suplimentară. În al doilea rând, este necesar sprijinul politic pentru susținerea gazului ca soluție complementară pentru atingerea țintelor de decarbonizare", a adăugat Andrei Gagea, Director General IVECO România.

„Am pierdut foarte multă vreme și bani, pentru că nu am recunoscut transparent atunci când un proiect s-a blocat. Par chestiuni de bucătărie, dar pe noi asta ne-a tras foarte mult în jos de-a lungul timpului. Sper ca acum să reușim să deblocăm această abordare și lucrurile să meargă mai ușor. Pentru România e foarte important să-și dezvolte conexiunile în regiune și să încercăm prin serviciile pe care le

oferim să fim cât mai competitivi. Odată cu competitivitatea vine și succesul în piață care să permită investiția în decarbonizarea sectorului. Numai banii publici sau europeni nu sunt suficienți, trebuie și companiile să fie profitabile pentru a-și putea face re tehnologizări, pentru a-și putea cumpăra vehicule mai noi", a declarat Adina Vălean, Comisar European.

În același studiu se estimează că adoptarea CNG/LNG va prinde avânt

după 2025, pe măsură ce tehnologiile cu emisii reduse se vor maturiza, iar până în 2030, ambele tipuri de combustibil vor reprezenta 1,6% din consumul total de combustibil pentru vehiculele grele de transport comercial. Astfel, infrastructura LNG în 2030 va fi cea mai dezvoltată comparativ cu alți combustibili alternativi (exceptând electricitatea).

Transportul rutier de marfă va rămâne modul de transport dominant în 2030. La nivelul României, se estimează că



- În 2021, numărul vehiculelor electrice și hibrid s-a dublat comparativ cu 2020
- 90,2% din vehiculele de mărfuri utilizează motorina ca și combustibil, doar 0,02% sunt electrice și doar 0,06% folosesc gazul natural (GNC/GPL)
- 70% din locomotive și automotoare, 36% din vagoanele de marfă și 23% din vagoanele de pasageri au depășit durata normală de amortizare
- Doar 1,4% din vagoanele de marfă sunt capabile de transport multimodal
- 30 Mt (9%) din volumele de mărfuri totale erau transportate prin căile navigabile interne în 2020 - 46% transporturi naționale, 44% transporturi internaționale și 10% tranzit

## MISIUNEA 2030

### DRUMUL ROMÂNIEI CĂTRE UN TRANSPORT VERDE



parcul auto național va crește până în 2030 cu aproximativ 18% față de 2019, de la aproximativ 6,9 milioane de vehicule la aproape 8,2 milioane de vehicule. Dintre acestea, aproximativ, 3,4% vor fi alimentate cu CNG/LNG. Potrivit studiului, adoptarea noilor motorizări ecologice, care ar reduce cu 40% emisiile poluante din sectorul de transporturi până în 2050, ar putea fi stimulată prin adoptarea, la nivel guvernamental, a unor măsuri precum extinderea programelor Rabla și Rabla Plus la vehiculele comerciale, în special stimularea achiziționării de vehicule compatibile cu CNG/LNG, stabilirea unor zone cu emisii scăzute și restricționarea accesului vehiculelor cu norme de poluare Euro 3 și 4 sau simplificarea cadrului de reglementare pentru autorizarea stațiilor de alimentare cu CNG și LNG

Pe măsură ce companiile de transport de mărfuri vor adopta noi motorizări ecologice, se va dezvolta și infrastructura de alimentare, astfel că,

în 2030, în România sunt estimate a fi instalate până la 66 de stații LNG (cu o capacitate de încărcare de peste 218 tone/zi), respectiv circa 20 de stații CNG (cu o capacitate de încărcare de peste 9 tone/zi).

Politicile de protecție a mediului și de stimulare a abandonării combustibililor fosili vor face ca motoarele cu ardere internă, deși vor continua să reprezinte marea majoritate a vehiculelor aflate în circulație, să scadă ca pondere de la 98,4% în 2020 la 84,5% în 2030. În determinarea acestor valori, studiul a luat în calcul contextul existent al sectorului de transport de mărfuri din România, asumând continuarea politicilor care stimulează scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitatea de transporturi. Acest scenariu este aliniat în mare măsură cu Scenariul de Referință al UE 2020, inclusiv legislația UE (de exemplu, standarde CO<sub>2</sub>, RED II, Directiva privind Calitatea Combustibilului, Directiva privind Infrastructura Combustibililor

Alternativi).

#### Context

Strategia de Mobilitate a UE își propune ca până în 2030 emisiile de gaze cu efect de seră să scadă cu 55%. Acest obiectiv ar urma să fie atins inclusiv prin transformarea radicală a transporturilor rutier și feroviar. Astfel, în 2030, ar urma să fie în circulație 30 de milioane de autovehicule cu emisii zero, iar traficul feroviar de mare viteză să se dubleze. În România, sectorul transporturilor este responsabil pentru 16% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră. Conform normelor impuse de Comisia Europeană prin pachetul "Fit for 55", România trebuie să se asigure că 18% din energia utilizată în transporturi va proveni din surse regenerabile. Pentru realizarea acestor obiective, România are nevoie de 73 miliarde de euro pentru modernizarea întregii rețele de transporturi. De altfel, statele membre ale UE trebuie să investească 37% din Fondurile Planului pentru Redresare și Reziliență pentru implementarea obiectivelor climatice. La acest studiu elaborat de Deloitte și E3M pentru Confederația Patronală Concordia au contribuit membrii Concordia care reprezintă sectoare cheie pentru viitorul transportului: Federația Asociațiilor Companiilor de Utilități din Energie (ACUE), Federația Patronală Petrol și Gaze (FPPG), Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR). O contribuție importantă au avut și Asociația Constructorilor de Automobile din România (ACAROM), IVECO România, Asociația Energia Inteligentă, Clariant și DPWorld, actori importanți în tranziția către un transport curat.





## PERMISELE ȘOFERILOR CARE NU POT FI TESTAȚI DE POLIȚIE VOR FI RETRASE

**După multe solicitări din partea opiniei publice cât și a mediatizării nenumăratelor abateri grave la regimul rutier atât de către organizațiile sindicale cât și prin mass-media, prin care se solicita înăsprirea Codul Rutier, actul normativ a fost modificat la începutul anului.**

Modificarea s-a făcut prin Ordonanța Guvernului nr. 1/2022, însă legiuitorul a rămas restant în a modifica și completa Regulamentul de aplicare a O.U.G 195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.391/2006.

### Care sunt elementele de noutate

Astfel, noile prevederi adoptate în primul trimestru al acestui an și care se regăsesc în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, vor fi armonizate prin transpunerea acestora în cuprinsul Hotărârii nr. 1.391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a

Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Principalele elemente de noutate ce se regăsesc în Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea și completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.391/2006, ce a fost pus în Transparență decizională pe site-ul MAI, sunt adresate atât conducătorilor auto, administratorilor drumurilor, polițiștilor din cadrul Poliției Române dar și angajaților Poliției Locale, dintre care le vom exemplifica pe cele mai

relevante, astfel:

– expresia “retragerea permisului de conducere” se reformulează astfel încât să cuprindă și noua ipoteză cu privire la retragerea permisului de conducere în baza examinării medicale prin care s-au constatat elemente clinice sugestive consecutive consumului recent de băuturi alcoolice sau de substanțe psihoactive;

– se acordă dreptul polițiștilor de frontieră în vederea exercitării atribuțiilor specifice, de a efectua verificări în evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate

## 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](http://www.mecdiesel.ro)

[webshop.mecdiesel.ro](http://webshop.mecdiesel.ro)

[contact@mecdiesel.ro](mailto:contact@mecdiesel.ro)





conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie;

- se reglementează tipul de dovadă înlocuitoare a permisului de conducere ce se eliberează în cazurile prevăzute de art. 102 alin. (3) lit. g) și h) (nerespectarea regulilor privind prioritatea de trecere sau depășirea, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat numai avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale, respectiv circulația nejustificată a autovehiculelor pe banda de urgență a autostrăzilor);

- se introduce instituția retragerii permisului de conducere până la ora 08.00 a zilei următoare, dar nu mai puțin de 12 ore în cazul în care titularul permisului de conducere nu a putut fi supus testării în vederea stabilirii concentrației de alcool pur în aerul expirat sau testării preliminară a prezenței în organism a unor substanțe psihoactive;
- se impune completarea obligațiilor administratorului drumului public cu sarcina de delimita și stațiile de tramvai, respectiv stabilirea marcajelor pentru tramvaie fără refugiu îmbordurat, conform prevederilor Standardului Român 1848-7/2015.

- se înlocuiește sintagma „marcaje provizorii” cu „marcaje temporare”;
- se corelează prevederile art. 148 pct. 15 din HG nr. 1391/2006 privind interdicția conducătorului de autove-

hicul, tractor agricol sau forestier de a circula pe drumurile publice având montate pe autovehicul și tractor agricol sau forestier anvelope cu alte dimensiuni ori caracteristici decât cele prevăzute în certificatul de înmatriculare sau de înregistrare, cu norma de sancționare de la art. 100 alin. (1) pct. 6 din OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;

- se stabilesc documentele ce vor fi emise de șeful serviciului poliției rutiere pe a cărei rază de competență a fost constatată fapta, termenele în care aceste documente se emit și se comunică părților interesate, modalitatea de calcul a perioadei pentru care a fost dispusă interdicția, precum și circuitul permiselor de conducere eliberate de autoritățile altor state cu ocazia introducerea măsurii tehnico-administrative a interdicției de a conduce autovehicule pe teritoriul României pentru titularii permiselor de conducere eliberate de o autoritate străină;

- pentru a asigura realizarea cumulului de puncte de penalizare se impune ca inclusiv sancțiunea contravențională complementară a punctelor de penalizare, aplicată de către poliția locală, să fie înscrisă în evidența informatică în același termen legal de cel mult 10 zile;
- se corelează cazurile în care se dispune restituirea permisului de conducere, la cererea titularului dar și în situația în care se aplică măsura

administrativă a reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, respectiv cu cele aduse perioadei în care poate fi susținut testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație.

### **Ce alte modificări mai sunt prevăzute:**

2. La articolul 6, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(4) Administratorul drumului public este obligat să delimiteze stațiile mijloacelor de transport public de persoane care nu sunt prevăzute cu alveole/refugii, prin aplicarea marcajului „Stație autobuz, troleibuz, tramvai”.”

3. La articolul 76 litera d), punctul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„4. pentru stații de autobuze, troleibuze, taximetre, precum și pentru stațiile de tramvaie care nu sunt prevăzute cu refugiu pentru pietoni.”

5. La articolul 148, punctul 15 se modifică și va avea următorul cuprins:

„15. să circule având montate pe autovehicul și tractor agricol sau forestier anvelope cu alte dimensiuni ori caracteristici decât cele pentru care au fost omologate ori care prezintă tăieturi sau rupturi ale cordului ori sunt uzate peste limita admisă;”

6. La articolul 178, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (3), cu următorul cuprins: „(3) În

exercitarea atribuției prevăzute la alin. (1), polițiștii de frontieră pot efectua verificări în evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere, ori tramvaie.”

7. La articolul 190, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1.1), cu următorul cuprins: „(1.1) În situațiile prevăzute la art. 102 alin. (3) lit. g) și h) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dovada înlocuitoare a permisului de conducere se eliberează cu drept de circulație pentru o perioadă de 15 zile.”

### Retragerea permisului

„Art. 196 – (1) În cazul prevăzut la art. 221 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu ocazia retragerii permisului de conducere, polițistul rutier înmânează titularului acestuia dispoziția de retragere.

(2) Dispoziția prevăzută la alin. (1) cuprinde data, ora și locul unde este încheiată, gradul profesional, numele și prenumele polițistului rutier, unitatea din care acesta face parte, numele, prenumele, codul numeric personal, domiciliul sau reședința titularului, numărul și seria actului de identitate ori, în cazul cetățenilor străini, al persoanelor fără cetățenie sau al cetățenilor români cu domiciliul în străinătate, seria și numărul pașaportului ori ale altui document de trecere a frontierei de stat, data eliberării acestuia și statul emitent, numărul permisului de conducere, respectiv perioada și motivul pentru care a fost dispusă măsura.

(3) Permisul de conducere retras se păstrează la sediul structurii de poliție din care face parte polițistul rutier care a dispus retragerea până la expirarea perioadei pentru care a fost dispusă

măsura tehnico-administrativă. Permisul de conducere poate fi restituit, la cererea titularului, după expirarea perioadei pentru care a fost dispusă măsura tehnico-administrativă și până la expedierea acestuia la serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost dispusă măsura tehnico-administrativă, dacă nu a intervenit unul dintre cazurile de reținere prevăzute la art. 111 alin. (1) lit. b), c), e) și g) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

(4) În situația în care permisul de conducere este restituit titularului, structura de poliție prevăzută la alin. (3) trimite o copie a dispoziției de retragere a permisului de conducere, cel mai târziu în prima zi lucrătoare care urmează celei în care a fost emisă, la serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost dispusă măsura tehnico-administrativă.

(5) În cazul în care permisul de conducere nu a fost restituit potrivit alin. (3), în prima zi lucrătoare care urmează celei în care expiră perioada pentru care a fost dispusă retragerea, permisul de conducere se trimite la serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost dispusă măsura tehnico-administrativă.

(6) După primirea documentului prevăzut la alin. (4) sau (5), după caz, serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost dispusă măsura tehnico-administrativă efectuează imediat mențiunile corespunzătoare în evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie. Permisul de conducere, cu excepția celui eliberat de o autoritate străină, se înaintează la serviciul poliției rutiere care îl are în evidență în vederea restituirii, în prima zi lucrătoare care urmează celei în care au fost efectuate mențiunile, dacă titularul acestuia nu a solicitat restituirea la nivelul acestei structuri ori nu a intervenit unul dintre cazurile de reținere prevăzute la art. 111 alin. (1) lit. b), c), e) și g) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.”

### Penalizări în cazul în care conduci o mașină străină

(11) În cazul titularului unui permis de conducere eliberat de o autoritate străină, interdicția de a conduce autovehicule pe teritoriul României pe



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





o perioadă de 1 an se dispune de către șeful serviciului poliției rutiere pe a cărei rază de competență a fost constatată fapta, în baza unei hotărâri judecătorești rămase definitive.

(12) Dispoziția privind interdicția de a conduce autovehicule pe teritoriul României se emite de către șeful serviciului poliției rutiere prevăzut la alin. (11) la data la care a luat cunoștință de hotărârea judecătorească rămasă definitivă. Din perioada prevăzută la alin. (11), în executarea acesteia, se deduce perioada cuprinsă între momentul rămânerii definitive a hotărârii judecătorești și momentul emiterii dispoziției privind interdicția de a conduce autovehicule pe teritoriul României calculată pe zile pline.

(13) Perioada de 1 an prevăzută la alin. (11) se calculează pe zile pline. Ziua în care începe executarea interdicției și ziua în care încetează se socotesc în durata executării.

(14) Dispoziția privind interdicția de a conduce autovehicule pe teritoriul României se comunică titularului permisului de conducere la adresa de domiciliu, reședință sau rezidență din România.

(15) Permisul de conducere reținut, însoțit de dispoziția privind interdicția de a conduce autovehicule pe teritoriul României, se transmite de către serviciul poliției rutiere care a dispus interdicția la autoritatea străină care l-a eliberat, în termen de cel mult 5 zile lucrătoare de la emiterea dispoziției.

(16) În situația în care titularul permisului de conducere nu are adresă de domiciliu, reședință sau rezidență în România, la documentele prevăzute la alin. (15) se atașează o solicitare ca titularul permisului de conducere să fie înștiințat cu privire la măsura dispusă împotriva sa."

### Puncte de penalizare

15. Articolul 205 se modifică și va avea următorul cuprins: „(1) Punctele de penalizare se înscriu în evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie de către: a) serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost constatată fapta în cel mult 10 zile de la data primirii procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției în condițiile art. 204 alin. (2). b) poliția locală în termen de cel mult 10 zile de la data constatării faptei, în condițiile legii”.  
16. La articolul 219 alineatul (1), litera b) se modifică și va avea următorul cuprins: „b) la expirarea termenului de suspendare, când sancțiunea a fost aplicată ca urmare a săvârșirii unei contravenții pentru care legea prevede suspendarea dreptului de a conduce sau, după caz, a fost majorată cu 30 de zile;”

### Când au loc accidentele în România

Doar 5% din accidentele rutiere din România au loc noaptea, cam 20% pe înserat iar trei sferturi dintre ele „se întâmplă” pe timp de zi, în condiții de luminozitate deplină. De asemenea, doar un accident din 5 are loc pe carosabil „cu probleme” (umed sau înghețat), restul de 4 accidente din 5 au loc pe carosabil perfect uscat. După zilele săptămânii, vinerea este cea mai riscantă, înregistrându-se cele mai multe ciocniri pe șosea. Iar ca lună din an, august, iulie și septembrie sunt în topul accidentelor.

În 2019, aveau loc puțin peste 31.000 de accidente rutiere cauzatoare de vătămări corporale. Cele mai multe au avut loc în interiorul localităților, nu

pe șoselele din afara orașelor sau pe autostrăzi.

Doar 5% din accidente au loc pe fondul întunericului. Peste trei sferturi au loc pe carosabil uscat. De asemenea, vinerea au loc cele mai multe accidente iar duminica cele mai puține.

Cele mai multe accidente au loc între două mașini, urmate de cele între o mașină și un pieton, iar pe locul al treilea sunt accidentele în care sunt implicate o singură mașină (care intră într-un copac, zid sau în altă mașină parcată).

Iulie și august sunt lunile în care au loc cele mai multe accidente cauzatoare de vătămări corporale. În februarie, cele mai puține.

Capitala este locul cel mai periculos pentru șofat. E drept, aici sunt și cele mai multe mașini. Dar, ca număr de decedați ca urmare a accidentelor rutiere, Suceava și Constanța sunt pe primele locuri, urmate de Bacău. România e campioana accidentelor cu victime în UE, urmată la mică distanță de Bulgaria. Pe scurt, la noi mor cei mai mulți oameni ca urmare a accidentelor. Până și italienii, cunoscuți pentru dezordinea din trafic, stau incomparabil mai bine.

Din totalul persoanelor accidentate anul trecut, cele mai multe aveau peste 30 de ani. De remarcat de asemenea că numărul victimelor sub 20 de ani este mai ridicat decât al celor din categoria de vârstă 20-29 de ani.

Sub 10% din accidente au avut loc sub influența alcoolului, potrivit datelor oficiale, iar dintre acestea, numărul șoferilor care au consumat alcool la volan și au produs un accident este egal cu numărul pietonilor și bicicliștilor beți.

# PROGER GLOBAL NETWORK

## EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 05: CRIZA DE ȘOFERI 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.**

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

Vă confrunțați cu o criză de șoferi profesioniști, la fel ca toate celelalte zone din transportul rutier?

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

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

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.

### Episodul 04

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.

**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



scăzut în 2020. Care credeți că 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.

**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.

migrează, pleacă spre Vest.

**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 deszăpezire. 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





# CONTROALELE ISCTR S02E07: MISTERUL DISPARIȚIEI DIAGramei TAHOGRAF

Un șofer de camion cu părul cărunt pretinde, în fața inspectorilor ISCTR, că ultima diagramă pe care a avut-o în tahograf a dispărut în mod misterios. Un turc s-a ales cu mai multe amenzi consistente pentru că nu a respectat timpii de conducere și de odihnă. La finalul ultimului episod din cel de-al doilea sezon al celui mai vizionat serial din transporturile românești, un moldovean este nemulțumit că a fost oprit pentru control în trafic.

## Diagrama dispărută

Un șofer de camion cu părul cărunt pretinde, în fața inspectorilor ISCTR, că ultima diagramă pe care a avut-o în tahograf a dispărut în mod misterios. Inspectorul ISCTR urcă în camionul șoferului. Șoferul pretinde că nu găsește diagrama tahograf.

Șofer: "Am căutat-o, am dat preșurile la o parte, am deranjat toată cabina și nu o găsesc. Căutați-o dumneavoastră."

Inspector: "Căutați-o încă o dată."

Șofer: "Dacă credeți că e în camion, căutați-o."

Inspector: "Înseamnă că ați ascuns-o, ați dat-o deoparte ca să nu o prezentați. Mă duc să văd ce diferență de kilometri reiese."

Șoferul insistă că a predat diagrama. Inspectorul ISCTR arată că diagrama din aparat nu este la ei.

Inspector: "Ați condus fără diagramă. A dispărut. Ultima diagramă a fost scoasă la 14,14. Conducerea fără diagramă în tahograf se sancționează cu amendă între 4.000 și 6.000 lei."

Șofer: "ANAF are de primit bani de la o țară întreagă. Nu am băgat magnetul. Sunt șofer de camion, nu de mult. De când ne-am reprofilat. Se fac șoferi la apelul bocancilor. Am fost salahor. Nu am diagrama și asta e. Nu am de



niciunele. Singura casă e camionul. La condițiile de șoferie, se complac într-o căsnicie șoferii. O femeie șade cu un șofer dacă aduce bani. Autoritățile nu fac nimic pentru șoferi. Nu fac de 30 de ani. Câtă vreme nu mă respectă nimeni, nu respect nici eu regulile."

Inspectorul face un proces verbal: amenda e 2.000 de lei, dacă e plătită în 15 zile. S-a constatat la oprirea camionul că nu folosea diagrama tahograf.

„Sunteți imobilizat să vă odihniți în parcare până dimineață la 9. Ați

condus 371 de kilometri fără să aveți diagramă.", îi spune un inspector de trafic ISCTR șoferului profesionist.

## Turcul plătește

Un turc s-a ales cu mai multe amenzi consistente pentru că nu a respectat timpii de conducere și de odihnă. Inspectorii opresc un alt camion: "Aveți foarte multe probleme pe timpii de conducere."

Șofer: "E o mașină mare. Posibil să plătesc mâine? Merg la bancă."

Inspector: "Vă reținem documentele, plăcuțele de la camion. Trebuie să îmi faceți dovada plății ca să vă las să circulați."

Șofer: "Dacă nu pot plăti?"

Inspector: "Stați aici în parcare. Altă problemă."

Inspectorul îi arată că nu a respectat timpii de odihnă atunci când a intrat și a ieșit din vamă. Îi comunică că mașina va fi imobilizată în parcare până plătește amenda și va face dovada.

Inspector: "Vom mege la camion și iau plăcuțele de înmatriculare. Când vei plăti amenda, îți dau înapoi plăcuțele."

Șoferul este revoltat că i s-au luat





plăcuțele.

Inspector: "Rămân la mine ca să nu pleci din parcare. Dacă plătești, eu îți dau plăcuțele înapoi și poți pleca."

Șoferul primește ajutor de la inspector să își sune șeful. Șoferul pretinde că în Turcia "nu merg" 8 zile băncile pentru că este sărbătoare.

Șoferul nu a luat pauza minimă zilnică de 9 ore, ci numai una de 3 ore.

Primește o primă amendă. Șoferul a avut cardul retras din tahograf timp de opt ore. Nu a efectuat nici înregistrarea manual și a primit o nouă amendă.

Inspector: "Se va întocmi proces verbal cu amendă de 2.000 pentru firmă și 300 de lei pentru șofer. Plata trebuie să se facă în 15 zile."

### Încă o vinieta

Un moldovean este nemulțumit că a fost oprit pentru control în trafic.

Șoferul spune că vameșii din România și Bulgaria nu muncesc cum trebuie.

„Am totul în regulă. Vin din Turcia. Toate actele sunt acolo și cele pentru frigo. Drumurile din România sunt mai bune ca în Moldova. Am muncit în Rusia și acum vreau să mă opresc acasă, dar în Moldova sunt controale, cozi mari. Sunt nemulțumit pentru control. Eu pierd o oră. Pentru asta trebuie să mai cumpăr o rovinietă, încă 12 euro”, spune șoferul de camion din Republica Moldova.

### SEZONUL 02 EPISODUL 06

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

### 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 timpii 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,

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,



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!",

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.



# ȘOFERII NU MAI PARTICIPĂ LA ÎNCĂRCAREA CAMIOANELOR ÎN EUROPA

**Decizia a intrat în vigoare pe 11 septembrie 2022 în Portugalia. Astfel, în Portugalia șoferii nu mai ajută la încărcarea și descărcarea mărfii din camion decât în cazuri excepționale.**

Guvernul din Portugalia a creat grupul de lucru pentru evaluarea condițiilor de încărcare și descărcare în rândul operatorilor logistici și în porturi maritime, cu obiectivul de a evalua funcționarea operațiunilor de încărcare și descărcare, dar și vizând reglementarea acestora, se arată într-un proiect de lege.

Grupul de lucru menționat mai sus, coordonat de un reprezentant din zona guvernamentală de infrastructură din Portugalia și compus din părți relevante în sectorul transportului rutier de mărfuri, inclusiv asociații care reprezintă transportatori, asociații care reprezintă companii de distribuție, expeditori și asociații sindicale, a decis să propună un model de autoreglementare pentru operațiunile de încărcare și descărcare, dar și pentru reglementarea timpilor de așteptare.

## Toți sunt de acord

Astfel, la 2 decembrie 2019, membrii grupului de lucru respectiv au semnat un acord-cadru care a inclus, în conformitate cu modelul de autoreglementare convenit, printre altele, aspecte legate de timpii de așteptare, de încărcare și descărcare, având în vedere clarificarea responsabilității a diferitelor părți implicate în operațiuni de transport, în cadrul lanțului logistic și în ceea ce privește conducătorii de transport rutier de mărfuri.

Acest acord-cadru prevedea crearea și funcționarea unui comitet de monitorizare care a funcționat pe o perioadă de probă, stabilită inițial între 6 ianuarie și 30 iunie 2020 și ulterior, din cauza constrângerilor impuse de boală, pandemie COVID -19, până în septembrie 2020. Acest comitet de monitorizare a transmis Guvernului un

raport final, în 12 octombrie 2020, care prezintă concluziile și propunerile sale de acțiune.

După perioada de probă menționată, s-au colectat informații cu privire la procesul de încărcare și descărcarea a mărfurilor. S-au obținut date direct de la șoferii de camion și prin inspecții pe care acest comitet le-a efectuat la unele companii. A fost necesar să se ia în considerare dacă modelul de autoreglementare ar fi suficient sau dacă există încă aspecte care impun o intervenție legislativă.

## ARTICOLUL legat de încărcări și descărcări

1. Operațiunile de încărcare și descărcare a mărfii trebuie efectuate doar de către expeditor sau de către destinatarul mărfii, în funcție de încărcarea sau descărcarea respective.
2. Expeditorul sau destinatarul mărfurilor, după caz, trebuie să folosească un lucrător, altul decât un șofer, care este calificat și instruit.
3. În cazul în care operațiunea de încărcare sau descărcare este responsabilitatea transportatorului, în virtutea unei dispoziții contractuale exprese, aceasta trebuie să recurgă la un lucrător, altul decât șofer, calificat și instruit în acest scop.
4. Când operațiunea de încărcare și descărcare este efectuată de șofer, în condițiile în care acest lucru este permis în reglementările colective de muncă în vigoare, expeditorul sau destinatarul trebuie să îi furnizeze toate mijloacele necesare pentru a permite această operațiune, asigurarea tuturor condițiilor de siguranță.
5. Operațiuni efectuate în interiorul vehiculului, necesare pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor sunt responsabilitatea persoanei care le

efectuează. Expeditorul și destinatarul pun la dispoziția operatorului toate mijloacele necesare operațiunii și îl informează în ceea ce privește mijloacele mecanice disponibile și îi oferă instrucțiunile de siguranță care trebuie luate în considerare în manevrare.

6. Operațiunile de depozitare și ancorare sunt asistate de șofer, care trebuie să dea sfaturi și să intervină când e cazul.

## În Spania de la 1 septembrie

Începând de la 1 septembrie 2022, în Spania a intrat în vigoare un document legislativ care include faptul că șoferii nu mai ajută la încărcarea și descărcarea mărfii din camion.

## Cum se face încărcarea mărfii în România

Compania Arcelor Mittal a publicat un ghid pe baza căruia șoferii încarcă marfa în camioane.

## Sosirea camionului

Șoferii de camion trebuie să aibă următoarele documente și informații pentru a obține acces la locul de încărcare:

- Documente de identificare,
- Numele societății,
- Lista detaliată a bunurilor ce trebuie încărcate,
- Greutatea totală a mărfii ce trebuie încărcată,
- Destinația după încărcare, - (permisul ADR2 , încărcarea peste 25 tone). Accesul nu va fi permis atunci când un șofer:
- consumă alcool sau droguri sau intră în incintă cu acestea
- ia pasageri sau animale de companie. Cu toate acestea este permis un al doilea șofer. Șoferii de camion trebuie



să arate EPP (Echipamentul de protecție personală) atunci când li se cere acest lucru, în momentul în care solicită accesul.

### Reguli generale de siguranță pentru șoferii de camion

- Acordați prioritate la traficul pe calea ferată, motostivuitoare, transportor de încărcare.
  - Observați și respectați semnalizarea.
  - Nu depășiți limita de viteză.
  - Opriti motorul când sunteți în parcare.
  - Așezați în ordine obiectele din remorcă.
  - Respectați mediul (folosiți tomberoanele de gunoi, raportați scurgerile de ulei etc.).
  - Este interzisă depășirea vehiculelor în mișcare.
  - Respectați Codul general pe autostradă (telefoane mobile, centuri de siguranță etc.).
  - Parcați doar în locurile de parcare desemnate.
  - Folosiți grupurile sociale desemnate (duș, toaletă, cantină) De asemenea recomandat (și chiar obligatoriu în unele fabrici).
  - Nu este permisă nicio persoană în cabină în timpul manipulării.
- Vehiculele trebuie întreținute astfel încât să fie sigure pentru lucrul cu ele sau pe ele.

### Platforma de încărcare

Platforma de încărcare trebuie să fie plană, solidă, stabilă, bine întreținută (să

nu aibă plăci lipsă sau sparte), curată, închisă și uscată (cu excepția remorcilor deschise).

Curată înseamnă fără urme de murdărie și fluide.

Când dispecerul decide că remorca nu este curată, aceasta nu va fi încărcată.

### Peretele de închidere

Vehiculul va fi prevăzut cu un perete de închidere între cabină și platforma de încărcare. Dacă peretele de închidere este folosit pentru asigurarea încărcăturii, atunci trebuie să aibă licență pentru o anumită cantitate iar această cantitate nu trebuie să fie depășită prin asigurarea încărcăturii.

### Puncte de fixare

Punctele de asigurare a încărcăturii, în număr suficient, trebuie integrate în construcția vehiculului. Cadrul remorcii nu este un punct de asigurare (decât dacă acest lucru este convenit local). Fiecare punct de asigurare trebuie echipat cu un cârlig și trebuie să fie în stare să susțină tensiunea prescrisă asupra materialelor de asigurare. Punctele de fixare trebuie să fie în stare bună (nu excesiv de corodate etc.).

### Dispozitive de asigurare

Utilizarea dispozitivelor de asigurare este obligatorie: în funcție de laminor, acestea pot fi benzi din fibre sintetice, lanțuri sau cabluri din oțel. (În unele locuri, lanțurile sunt interzise: vă rugăm

informați-vă!).

Numărul de benzi de încărcare este suficient pentru a asigura încărcătura. Aceste benzi de încărcare nu sunt uzate sau deteriorate. Acest lucru este verificat prin inspecție vizuală de către șoferul de camion și/sau de personalul de încărcare. Când dispozitivul este deteriorat (tăieturi, noduri etc.) acesta nu trebuie utilizat.

### Comportamentul șoferilor de camion

Șoferii de camion trebuie să muncească într-o manieră sigură și să se comporte conform standardului privind zonele de încărcare și descărcare:

- Să fie întotdeauna politicoși și cooperanți.
- Înainte de începerea încărcării, șoferul trebuie să descopere camionul în condiții de siguranță și să verifice dacă podeaua remorcii este curată și uscată.
- Să poarte echipamentul corespunzător de protecție personală.
- Să urmeze cu strictețe reglementările privind siguranța în zonele de încărcare.
- Să rămână întotdeauna în apropierea vehiculului.
- În caz de urgență, să urmeze consemnele din acea locație: în orice situație, șoferul trebuie să își lase vehiculul în așa fel încât să nu blocheze accesul vehiculelor de urgență.
- Să deschidă sau să închidă capota într-un mod nesigur
- Să se afle în remorcă în timpul încărcării.

**IAA** Transportation  
20-25 Septembrie 2022  
Sala 27  
Stand F26 and F47

# 100% Smart – acum in standard

**TrailerConnect®** sistemul de telematica este acum montat standard în toate semiremorcile cu prelată și frigorifice. Pentru o mai mare eficiență, o mai bună disponibilitate și o mai bună planificare a capacității, reducând în același timp costurile. Doriți să aflați cum?

**Schmitz Cargobull România SRL:**  
info.romania@cargobull.com,  
www.cargobull.com/ro • Birouri: București  
0723 266 287; 0721 250 751 • Iași  
0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316;  
0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.



## MANIPULAREA TAHOGRAFULUI, TENTAȚIA ȘOFERULUI PROFESIONIST

**Un șofer care a condus autovehiculul mai bine de 12 ore încontinuu și care a produs un accident mortal în Timiș, a fost reținut pentru 24 de ore.**

Bărbatul folosea inclusiv cardul tahograf al altei persoane, dar și telecomenzi pentru a păcăli sistemul de verificare al camionului, care nu i-ar fi permis să conducă pentru o perioadă așa mare de timp. La data de 4 septembrie 2022, polițiștii Brigăzii Autostrăzi - Biroul de Poliție Autostrada A1 Deva - Nădlac au reținut, pentru 24 de ore, un bărbat, în vârstă de 56 ani, din Zalău, cercetat penal sub aspectul săvârșirii infracțiunilor de ucidere din culpă și vătămare corporală din culpă.

În fapt, la data de 3 septembrie 2022, în jurul orei 21:50, bărbatul ar fi condus un ansamblu de vehicule pe autostrada A1 Deva-Nădlac, pe sensul de deplasare Nădlac înspre Deva, iar, la km 451, a provocat un accident rutier, în urma căruia a rezultat decesul unei persoane și rănirea altor două persoane.

### **Șoferul de cursă lungă**

Ca urmare a administrării probatoriului în cauză, s-a constatat faptul că acesta ar fi condus

neîntrerupt 12 ore și 30 de minute, folosind atât cartela tahografică eliberată pe numele său, cât și o altă cartelă tahografică eliberată pe numele unei alte persoane, care nu se afla cu el în vehicul.

La momentul producerii accidentului, în aparatul tahograf al autovehiculului se afla introdusă o altă cartelă tahografică decât cea eliberată pe numele conducătorului auto.

Astfel, la data de 4 septembrie, polițiștii rutieri au luat măsura reținerii conducătorului ansamblului de vehicule pentru 24 de ore, iar, la data de 5 septembrie, magistrații au dispus aplicarea măsurii preventive a controlului judiciar, pentru 60 de zile.

Cercetările sunt continuate de polițiștii din cadrul Biroului de Poliție Autostrada A1 Deva - Nădlac, sub supravegherea procurorului de caz din cadrul Parchetului de pe lângă Judecătoria Faget.

### **Infracțiuni la tahograf**

La nivelul Biroului de Poliție

Autostrada A1 Deva - Nădlac, în primele opt luni ale anului 2022, atât în cadrul activităților zilnice de patrulare, supraveghere, îndrumare și control al traficului rutier, cât și în cadrul acțiunilor tematice preventiv-reactive, în ceea ce privește verificarea legalității transportului rutier de mărfuri sau persoane, au fost constatate 728 de contravenții pentru nerespectarea prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 37 din 7 august 2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, în valoare de aproximativ 2.512.000 de lei. Dintre acestea 168 de abateri au fost pentru manipularea aparatului tahograf prin utilizarea unor dispozitive cu proprietăți magnetice sau telecomandă, precum și prin utilizarea unei alte cartele decât cea eliberată pe numele conducătorului auto.

În toate aceste cazuri, a fost dispusă



# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



și măsura imobilizării vehiculului, până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului.

De asemenea, în perioada menționată, au fost constatate 38 de contravenții pentru încălcarea prevederilor HG nr. 69 din 1 februarie 2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009. "Recomandăm tuturor conducătorilor auto să respecte legislația rutieră în vigoare și legislația incidentă în domeniul legalității transportului rutier de mărfuri sau persoane, pentru a ajunge în siguranță la destinație", precizează polițiștii.

### **Românul cu două carduri tahograf**

Nu este un caz singular. Două carduri aparținând unui șofer din România urmau să ascundă încălcarea timpilor de lucru și de odihnă. Bărbatul a folosit cardul suplimentar când a depășit programul de lucru permis de lege. Camionul românesc a fost oprit pentru inspecție pe autostrada A4 din Gliwice. Echipajul era format din doi cetățeni români. O analiză preliminară a activității șoferilor a evidențiat nereguli. Cu câteva ore mai devreme, vehiculul a parcurs câțiva kilometri în timpul presupusei odihne a șoferilor.

La o analiză amănunțită, s-a dovedit că unul dintre șoferi a raportat pierderea cardului de tahograf în toamna trecută și a obținut un card nou. Având două carduri valabile valabile, le folosea alternativ. Atunci când programul de lucru expira, folosea cardul obținut suplimentar.

Șoferul a predat cardul suplimentar după ce a fost somat de poliție. Inspectorii au analizat cu atenție timpul de lucru al ambilor șoferi. Au fost constatate câteva zeci de încălcări ale timpului zilnic de odihnă și de condus.

Poliția a decis reținerea permisului de conducere și amendă în valoare de 10 mii și 8 mii de zloți. Împotriva întreprinzătorului au fost inițiate proceduri administrative cu amendă de 12.000 de zloți.

### **Sanțiuni la tahograf**

Potrivit legii, sancționarea cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, se aplică conducătorului auto:

- care deține mai mult de o cartelă tahografică valabilă;
  - utilizează unei cartele tahografice defecte sau expirate;
- Sanționare cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru:
- utilizarea incorectă a diagramei tahografice sau a cartelei tahografice;
  - scoaterea neautorizată a diagramei tahografice sau cartelei tahografice din echipamentul/ aparatura de înregistrare, care are impact asupra înregistrării datelor relevante;
  - utilizarea diagramei tahografice sau a cartelei tahografice pentru o perioadă mai lungă decât cea pe care acestea pot înregistra date, rezultând pierderea/ alterarea datelor;
  - numele de familie al conducătorului lipsește de pe diagrama tahografică;
  - prenumele conducătorului auto lipsește de pe diagrama tahografică.
- Sanționare cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto, operatorului de transport/ întreprinderii sau atelierului care a

instalat, calibrat, reparat ori verificat tahograful pentru:

- refuzul de a permite, în cursul controlului, verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale unui conducător auto, ale echipamentului/ aparaturii de înregistrare sau refuzul de a permite efectuarea unui control al activității desfășurate privind instalarea, calibrarea, repararea sau verificarea echipamentului/ aparaturii de înregistrare;

Sanționare cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică operatorului de transport/ întreprinderii pentru:

- neprezentarea înregistrărilor din ziua curentă;
  - neprezentarea organelor de control a înregistrărilor din cele 28 de zile anterioare zilei curente;
- Sanționare cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică conducătorului auto dacă:
- a) conducătorul auto nu a menționat toate informațiile necesare legate de activitățile desfășurate în perioadele de timp în care echipamentul/ aparatura de înregistrare nu a făcut înregistrări întrucât a fost neutilizabilă sau a funcționat defectuos;
  - b) numărul cartelei tahografice sau numele și prenumele conducătorului auto sau numărul permisului de conducere nu sunt menționate pe raportul imprimat de tahograful digital;
- Sanționare cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru nedeclararea furtului sau pierderii cartelei tahografice la autoritatea competentă din statul membru în care a avut loc evenimentul.



## ROMÂNIA ARE NEVOIE DE 71.000 ȘOFERI DE CAMION. DE CE NU E O MESERIE ATRACTIVĂ

• O piață a muncii slabă și cererea mare post-pandemie continuă să alimenteze penuria de șoferi • Salariile mai mari în 2021 nu au rezolvat problema • Criza demografică face ca decalajul tot mai mare între șoferii tineri și cei bătrâni să crească •

Sondajul anual al IRU privind deficitul de șoferi arată că posturile neocupate de șoferi comerciali continuă să crească în ritmuri alarmante pe tot globul.

Studiind peste 1.500 de operatori de transport rutier comercial din 25 de țări din America, Asia și Europa, IRU a constatat că deficitul de șoferi de camion a crescut în toate regiunile în 2021.

În Europa, deficitul a crescut cu 42% din 2020 până în 2021, posturile de șofer neocupate ajungând la 71.000 în România, 80.000 atât în Polonia, cât și în Germania și 100.000 în Marea Britanie. În Mexic, deficitul a crescut cu 30%, ajungând la 54.000; în China cu 140% a ajuns la 1,8 milioane. Salariile mai mari ale șoferilor în 2021, în special în SUA, nu au dus la mai puține lipsuri. Secretarul general al IRU, Umberto

de Pretto, a declarat: „Lipsa cronică de șoferi comerciali se înrăutățește, milioane de posturi rămânând neocupate. Acest lucru pune economiile și comunitățile deja sub presiune la un risc mai mare, existând probleme de mobilitate socială și pericolul colapsului lanțului de aprovizionare.”

În timp ce firmele din Argentina și China prognozează uşoare îmbunătățiri, operatorii din majoritatea regiunilor se așteaptă ca deficitul de șoferi de camion să continue să crească: Turcia cu 15%, Mexic cu 32% și Eurasia și Europa cu 40%.

În transportul de pasageri, 7% din posturile de șofer de autobuz și autocar au fost neocupate în 2021 în Europa. Operatorii se așteaptă ca aceasta să ajungă la 8% în 2022 în țările chestionate.

### Femeile încă nu sunt pe scaunul de șofer

Mai puțin de 3% dintre șoferii de camion erau femei în 2021 în toate regiunile, cu excepții notabile în China, la 5% și în SUA, la 8%. Rata femeilor șoferi de autobuz și autocar în Europa a fost mai bună, la 12%. Cu toate acestea, aceste rate sunt încă cu mult sub normele din sectorul transporturilor, în special în Europa și SUA, unde 22% și, respectiv, 28% din toți lucrătorii din transport sunt femei.

### Bombă demografică cu ceas

Tinerii șoferi sub 25 de ani au rămas o mică minoritate, de 6 sau 7% din numărul șoferilor de camion, în majoritatea regiunilor. Pe de altă parte, există între două și cinci ori mai mulți șoferi în vârstă de peste 55 de ani în



toate regiunile, cu excepția Chinei și Mexicului. În SUA și Europa, șoferii în vârstă reprezintă aproximativ o treime din forța de muncă. Europa are cea mai mare vârstă medie a șoferului: 47 de ani.

Decalajul tot mai mare de vârstă este mai grav pentru transportul de pasageri. În Europa, doar 3% dintre șoferii de autobuz și autocar aveau sub 25 de ani în 2021, jumătate din rata sectorului general de transport. Cu toate acestea, șoferii de peste 55 de ani reprezentau 32% din forța de muncă, cu o vârstă medie a șoferului de 50 de ani. Potrivit operatorilor de transport rutier, criza actuală a deficitului de șoferi este cauzată de lipsa șoferilor calificați în toate regiunile, cu excepția Chinei și Turciei.

„Operatorii de transport rutier își fac treaba lor, dar guvernele și autoritățile trebuie să își mențină atenția, în special pentru a îmbunătăți infrastructura de parcare, accesul la formare și pentru a încuraja mai multe femei și tineri în profesie”, a concluzionat secretarul general al IRU, Umberto de Pretto.

### **Avertisment care s-a împlinit**

Conform datelor Transport Intelligence Organisation din septembrie 2021, în Europa există o lipsă estimată de 400.000 de șoferi de camioane, iar această meserie este tot mai cerută. Șeful regional al uneia dintre cele mai mari companii de transport din lume a avertizat că criza șoferilor de camioane se va intensifica pe măsură ce salariile cresc și lipsa forței de muncă se intensifică.

Luis Gomez, președintele unei companii de transport de marfă cotate la New York, a prezis că noile reglementări impuse de UE (Pachetul Mobilitate 1) vor exercita presiuni suplimentare

asupra comercianților cu amănuntul și a producătorilor anul viitor.

Gomez a spus că, datorită legislației mai stricte a UE care reglementează munca în domeniul transportului rutier comercial, care a intrat în vigoare în februarie 2022, criza din întreaga industrie nu se va atenua anul viitor. El a spus: „Acest Pachet Mobilitate a intrat în vigoare pe 21 februarie 2022 și a creat alte restricții de capacitate”, adăugând că și „costurile de transport vor crește cel puțin pentru următoarele 18 luni”.

Urmarea o vedem din raportul IRU publicat luna aceasta.

### **Probleme mari și în SUA**

Europa nu este singura care suferă de o diminuare a capacității de transport din cauza lipsei șoferilor profesioniști. Această situație provoacă aglomerări și întârzieri și în SUA, ceea ce duce la creșterea costurilor de transport. Există între cele două continente unele particularități. Specialiștii de peste ocean s-au pronunțat.

În această situație nu s-a ajuns întâmplător. Problema crizei de șoferi în Europa a fost și una structurală, numărul mare de operatori de transport de mărfuri mici și mijlocii nu dispune de capacitatea de a satisface nevoile marilor expeditori. „80% dintre operatorii de logistică din UE dețin mai puțin de 10 camioane, iar costurile sunt în continuă creștere. Ca și cererea”, a explicat Iván Tintoré, CEO și co-fondator al platformei digitale iContainers.

Există o lipsă serioasă de șoferi pe piețele cheie. Un raport al pieței realizat la începutul anului de o companie din SUA arată că deficitul de șoferi din Europa a însumat 150.000 de poziții, cu șase țări -Regatul Unit, Germania, Franța, Danemarca, Suedia și Norvegia-

reprezentând 127.500 de șoferi, scrie lloydsloadinglist.com.

### **Care sunt diferențele ?**

„Transportul feroviar containerizat este mult mai puternic susținut de UE și de statele membre, care doresc să reducă emisiile de carbon, raportat la SUA”, a adăugat el. „Operatorii feroviari sunt taxați pe o sigură distanță, în timp ce camioanele trebuie să plătească până la 25% din taxele de autostradă în toate direcțiile parcurse. Unele porturi importante, cum ar fi Anvers, doresc să crească cota de transport feroviar pentru a scădea presiunea pe șosele din apropiere și pentru a decongestiona traficul rutier din port. Cu toate acestea, camioanele rămân o soluție pentru planificarea logisticii multimodale și pentru rutele mai scurte, deoarece marea majoritate a mărfurilor sunt transportate în interiorul distanței de 150 km de porturile maritime.”, a explicat Iván Tintoré.

### **Ce soluții sunt**

„Pe lângă aceste soluții externe, credem că rezolvarea este industria în sine. Trebuie să devenim mai eficienți cu resursele existente, pentru a elimina cursele fără încărcare și pentru a optimiza capacitatea de transport. În prezent, este nevoie de mai mult de trei ore pentru ca un expeditor să finalizeze formalitățile pentru un transport și să coordoneze încărcarea și ghidarea șoferului de camion. Și acest lucru se face prin telefon, e-mail și, în unele cazuri, chiar prin fax. De aceea, credem în valoarea imensă a automatizării: procesul simplu de urmărire GPS și tehnologia accesibilă pentru smartphone-uri vor reduce în mod semnificativ timpul și costul total al camioanelor”, spune expertul.

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



## ȘOFERII DE CAMION - ÎNTRE EXPLOATARE ȘI "AȘA-NUMITUL" DUMPING SOCIAL

**Inspectoratul de Muncă din Catalan a aplicat o amendă de 3,2 milioane de euro filialei spaniole a Amazon și de 2,6 milioane de euro celor șaptesprezece dintre operatorii săi pentru că ar fi folosit în mod ilegal șoferi. Aceasta nu este prima penalizare pentru Amazon Road Transport Spania.**

La începutul acestui an, autoritatea spaniolă pentru protecția datelor, AEPD, a impus o amendă de 2.000.000 de euro pentru încălcarea regulilor de protecție a datelor cu caracter personal, după ce a întrebat despre cazierul judiciar al solicitanților în timpul procesului de angajare.

Potrivit Ministerului Antreprenoriatului și Muncii, Amazon Road Transport Spania a fost amendat cu 3.195.075 EUR, deoarece cei șaptesprezece subcontractanți de transport ar fi folosit 559 de șoferi cu condiții de muncă mai proaste decât cele care ar fi fost aplicabile dacă ar fi fost angajați direct de corporația internațională de comerț electronic. Din același motiv, șaptesprezece companii de transport vor trebui să plătească o amendă de 2.609.578 euro. Inspectoratul a declanșat o anchetă în februarie 2022 la Barcelona, constatând că 559 de șoferi desfășurau activități de livrare în condiții precare și prost plătite și nu aveau nicio reprezentare sindicală. Amazon respinge acuzațiile și a anunțat un recurs care va trebui să fie decis de autoritățile spaniole în termen de șase luni.

### **Amazon nu e la prima abatere**

Amazon.com a prezentat, în septembrie 2021, scuze unui congressman american, Mark Pocan, compania recunoscând că "și-a dat singură gol" prin negarea, inițial, a sugestiei acestuia că șoferii săi sunt nevoiți uneori să urineze în sticle în timpul curselor de livrare a coletelor, transmite Reuters. "Știm că șoferii pot avea și au probleme să găsească toalete din cauza traficului sau uneori a rutelor rurale, iar acesta a fost în special cazul în timpul Covid-19, când multe toalete publice au fost închise", a afirmat compania într-o postare pe blog. Recunoașterea a avut loc la o săptămână după ce reprezentantul democrat Pocan a criticat condițiile de muncă de la Amazon, afirmând într-un tweet: "A plăti muncitorilor 15 dolari/oră nu te face 'un loc de muncă progresiv', atunci când nu accepți un sindicat și îi faci pe muncitori să urineze în sticle de apă".

Amazon a publicat inițial o negare, afirmând într-un tweet: "Nu credeți cu adevărat chestia cu pipi în sticle, nu-i așa? Dacă ar fi adevărat, nimeni nu ar

lucra pentru noi".

Dar ulterior a dat înapoi cu acele comentarii.

"Acesta a fost un autogol, suntem nemulțumiți de el și îi datorăm scuze reprezentantului Pocan", a spus Amazon în postarea sa pe blog, adăugând că răspunsul său anterior se referea doar la personalul din depozitele sau centrele de fulfillment.

Compania a declarat că problema este la nivel de industrie și că va căuta soluții, fără a specifica care ar putea fi acestea.

Scuzele Amazon vin într-un moment în care muncitorii care lucrează la un depozit din Alabama așteaptă un număr de voturi care ar putea duce la prima unitate sindicalizată a retailerului online din Statele Unite și să marcheze un moment important pentru forța de muncă organizată.

Amazon a descurajat mult timp încercările de organizare a celor peste 800.000 de angajați americani. Afirmările multor lucrători referitoare la condițiile de muncă nesigure și istovitoare au transformat sindicalizarea companiei într-un obiectiv cheie pentru mișcarea muncitorilor americani.



### Se exploatează și în Lituania

Un control al poliției din Henri-Chapelle, din provincia Liège, a descoperit nereguli grave la șoferii de camioane aparținând companiei lituaniene de transport UAB KAREDA. Șoferii erau fără bani și lucraseră non-stop timp de 9 săptămâni, încălcând total legislația europeană.

„Vehiculele lor, în stare lamentabilă, aveau: anvelope uzate, sistem AD Blue defect, probleme de tahograf. În ceea ce privește șoferii, unul tocmai se confruntase cu o boală cardiacă. Ei au fost exploatați cu nerușinare: nu au fost plătiți luni de zile, au fost lăsați fără bani și au lucrat non-stop timp de 9 săptămâni, încălcând total legislația europeană privind transportul rutier și forța de muncă”, a anunțat un sindicat al șoferilor. UAB KAREDA nu a răspuns încă solicitărilor din partea diferitelor organisme de control belgiene de a remedia situația atât în ceea ce privește șoferii, cât și vehiculele acestora. Până în prezent, compania lituaniană KAREDA a plătit jumătate din datoriile avute la doi dintre cei patru șoferi. Ceilalți doi șoferi nu au primit încă nimic.

### Au exploatat dar au fost achitați

Instanța din Sønderborg l-a achitat pe directorul companiei de transport Kurt Beier Transport A/S și pe alte persoane din conducerea companiei, acuzați de exploatarea financiară a 30 de șoferi de camioane din Asia.

Kurt Beier Transport a fost amendat cu 100.000 de coroane pentru că a organizat cazarea șoferilor în condiții impropii în Padborg. Directorul

companiei a fost amendat cu 25.000 DKK.

Cele patru persoane sunt: directorul și coproprietarul Kurt Beier Transport A/S, Karsten Beier, sora sale, Gitte Beier, care este atât președinte al consiliului de administrație, cât și coproprietar al companiei, precum și alte două persoane care făceau parte din conducerea companiei la sfârșitul anului 2018, când poliția a inițiat dosarul penal. Achitarea se aplică ambelor acuzații principale conform cărora cei patru inculpați ar fi exploatat financiar 30 de șoferi de camion asiatici.

La fel, au fost achitați de acuzația potrivit căreia asiaticii au fost angajați ilegal. Instanța a decis că șoferii au fost angajați de filiala din Polonia a companiei care poartă toată vina. Fagbladet 3F a dezvăluit pe 29 octombrie 2018 că șoferii filipinezi și din Sri Lanka câștigau și 15 coroane pe oră (2 euro) și trăiau în containere sau chiar camioane.

Revista 3F a scris la vremea respectivă că șoferii asiatici obținuseră un permis de muncă în filiala grupului Beier din Polonia și că, cu acest permis de muncă polonez, plecau în alte țări din UE - precum Danemarca - și lucrau.

În dimineața următoare dezvăluirii, poliția, autoritățile fiscale, municipalitatea Aabenraa și au descins în „lagăr” pentru investigații. Polițiștii i-au audiat pe cei 26 de șoferi care erau prezenți în tabără în acel moment. Poliția a început să investigheze dacă șoferii au fost supuși traficului de persoane pentru muncă forțată în conformitate cu dispozițiile Codului penal. O săptămână mai târziu, Centrul

împotriva traficului de persoane a concluzionat că cei 26 de șoferi erau victime ale traficului de persoane pentru muncă forțată în Danemarca.

Noi mărturii ale martorilor au apărut în cazul procesului deschis de șoferii de camion care susțin că au fost exploatați de compania daneză de transport Kurt Beier Transport A/S.

În cadrul procesului, ultimele zile au fost lăsate pentru mărturia foștilor șoferi, dar doar doi martori au ajuns să apară în fața instanței de judecată.

Unul dintre ei este Jojit Cate, în vârstă de 43 de ani, din Filipine, care a ajuns la Sønderborg din Olanda, unde lucrează în prezent pentru a-și întreține familia din țara sa natală.

„Am avut coșmaruri timp de doi ani”, a spus în fața tribunalului.

Nu a primit niciodată salariul complet. În instanță, Jojit Cate a putut spune că a semnat un contract cu filiala lui Kurt Beier, LGBT International Transport din Koszalin în Polonia, dar a ajuns să lucreze în Danemarca cu un salariu de doar 7.600 DKK (988 euro).

### Cu toate acestea, nu a obținut niciodată acești bani

„A lipsit întotdeauna o parte din bani. Mi s-a spus că au fost deduse cheltuielile pentru biletul de avion pentru a fi plătit mai puțin”, a spus el în instanță. El a spus că mulți alți șoferi au avut și probleme cu salariile.

Cheltuielile pentru medicamente au fost, de asemenea, deduse din salariu. El a susținut că a fost spitalizat deoarece nu a mai făcut față stresului și suprasolicității zilnice

În plus, el a spus că a fost înșelat în



ceea ce privește condițiile de cazare. La început i s-au arătat fotografii cu ceva „care aproape arăta ca o casă”. Acesta s-a dovedit a fi un container supraaglomerat ca un fel de ghetou. Șoferul a spus că a preferat să doarmă tot timpul în cabina camionului. Trei zile de judecată fuseseră rezervate pentru audierile șoferilor dar numai doi martori au vrut să se prezinte. Procurorul de caz a citit și alte mărturii ale unor șoferi angajați de firma daneză, care susțineau că nu au primit niciodată mai mult de 1.000 de euro pe lună pentru munca prestată. În cazul filipinezului, el nu a avut de ales și a continuat să lucreze pe bani puțini și în condiții mizere deoarece în Filipine nu voia să se întoarcă.

### Procesul a început în 2018

Ancheta lansată în 2018 de poliția din regiunea daneză Jutland împotriva companiei de camioane Kurt Beier Transport s-a încheiat la Tribunalul Sønderborg pe 10 mai, odată cu începerea procesului împotriva a patru dintre executivii săi, inclusiv proprietarul, acuzați de exploatarea șoferilor, în special filipinieni și srilankezi. Acuzația este de cămătărie agravată, care în Danemarca se aplică și în aceste cazuri și duce la pedepse de până la șase ani de închisoare. După încheierea anchetei, magistrații au stabilit, în octombrie 2020, acuzații în douăzeci și șase de cazuri de exploatare. Șoferii

implicați lucrează acum pentru alte companii sau s-au întors în țara lor de origine, dar unii au anunțat deja că fac cereri de despăgubire.

Potrivit rechizitoriului, care se bazează pe mărturia șoferilor, muncitorii imigranți au fost nevoiți să conducă camioanele pentru un salariu de 15-20 coroane pe oră, ceea ce echivalează cu aproximativ 2-2,7 euro. Acest lucru înseamnă că șoferilor li s-au plătit cu cel puțin 6.000 de euro mai puțin decât cele stipulate în contract, reducând costurile cu cel puțin 4 milioane DKK (aproximativ 538.000 de euro). În plus, compania îi caza în containere sau remorci umede și murdare. Ancheta a început după o plângere a sindicatului danez Fagbladet 3F cu privire la condițiile de viață a două sute de șoferi din lagărul Padborg, situat pe teritoriul danez lângă granița cu Germania.

### Cazul Jost

Compania de transport valonă Jost Group a ajuns, anul trecut, la o înțelegere cu procurorul federal într-o anchetă în care este acuzată de fraudă, exploatare a șoferilor și dumping social. Grupul Jost va plăti în jur de 30 de milioane de euro pentru a încheia acest proces. Această sumă este menționată și de radiodifuzorul public francofon RTBF. Sursa a adăugat că CEO-ul companiei Roland Jost și doi angajați din conducere vor primi o pedeapsă cu închisoare cu suspendare de șase

luni. Asta ar însemna că Jost & co. a recunoscut parțial implicarea în fraude sociale, arată tjd.be.

### Fraudă de proporții

La sfârșitul lunii februarie, procurorii din Belgia au decis confiscarea a sute de camioane românești, folosite în Belgia pentru o fraudă de 65 de milioane de euro. Aproape toate camioanele erau înmatriculate în România și conduse de șoferi români. O mică parte dintre ele sunt înmatriculate în Slovacia.

Dosarul de fraudă socială, deschis în 2015, de procuratura belgiană are în vedere firma Jost, una dintre cele mai mari din țară. Folosind camioane românești și șoferi români, aceasta a realizat active ilegale de 55 de milioane de euro și o fraudă de 65 de milioane de euro, au anunțat marți procurorii. Aceștia caută acum 346 de camioane, identificate, majoritatea înmatriculate în România. Cu ajutorul lor, firma a realizat o imensă fraudă socială. Plătea șoferii la nivelul de salarizare din România sau Slovacia, dar realiza transporturi doar în Belgia, la prețurile de acolo.

### Studiu de caz: așa nu!

Reprezentantul Comisiei Europene, Eddy Liegeois, Șef de Unitate Transport Rutier DG MOVE, s-a referit la cazul Jost în discursul său despre premisele și obiectivele care au stat la baza propunerilor de modificare a legislației care reglementează pachetul rutier.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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





Discursul acestuia a avut loc, în cadrul Conferinței “Europa în mișcare”, organizată de UNTRR, la hotel Crowne Plaza din București în octombrie 2017.

### Societățile de tip “cutie poștală”

„Anumiți transportatori înființează sucursale fictive în statele membre cu salarii mici: în vederea exploatarei diferențelor de salarii, funcționând în același timp în unele cazuri exclusiv în state membre cu salarii mari. De exemplu, Jost Group angajează șoferi în Slovacia prin societăți de tip ajungând la contribuții sociale neplătite în valoare de 55 milioane euro în Belgia. Consecințele sunt: avantaj concurențial neloial în raport cu transportatorii care au sediu corespunzător în statele membre în care funcționează. Avantajul în termeni de cost al unei societăți de tip cutie poștală este de 30% din costurile companiei. Propunerile Comisiei Europene pentru remedierea situației o reprezintă criterii suplimentare pentru înființare. Este necesar să se asigure că transportatorul desfășoară o activitate reală în statul membru în care este constituit. Societățile trebuie să își desfășoare activitatea din incinta din statul membru; acestea trebuie să dețină active și să angajeze personal proporțional cu activitatea; trebuie să păstreze contractele comerciale și de muncă în incintă. Prin cooperare între statele membre... statele membre sunt obligate să coopereze între ele pentru a detecta societățile de tip <<căsuță poștală>>: răspuns în termen de 25 de zile lucrătoare; controale la fața locului, dacă este necesar”, explică Eddy Liegeois. “Alte provocări sunt reprezentate de protecția drepturilor lucrătorilor, concurența loială și evitarea fragmentării pieței interne. De aceea, e nevoie de promovarea soluțiilor UE, mai degrabă decât a măsurilor naționale neordonate și evitarea poverilor administrative nenecesare pentru transportatorii rutieri”, a apreciat Eddy

Liegeois.

### 10.000 de procese

Povestea lui Damian Stanciu, un șofer de 44 de ani din Turda, a fost făcută public atunci când a anunțat că vrea să dea în judecată Vos Logistics România pentru încălcarea dreptului la muncă și autodeterminare. Interesantă este referirea sa la compania Jost. Stanciu lucrează ca șofer de 23 de ani. „Am lucrat o perioadă mai scurtă de timp în România iar, de 17 ani, numai pe comunitate. Am fost angajat la firma belgiană Jost Group, al cărui patron a fost arestat între timp. Am mai lucrat în Germania și, în ultimul timp, pentru firma Vos Logistics. Sunt șofer de mărfuri generale și fac curse în Europa și Scandinavia. De când mă știu am muncit numai pe camioane MAN, iar, acum, la noul patron, muncesc pe un DAF.”, așa se prezintă Damian Stanciu. “Dacă merge tot așa, Vos Logistics va ajunge în situația Jost Group, care a avut peste 10.000 de procese pentru că a tras de șoferii români foarte mult. Când am lucrat la Jost Group, la Skiptrans, sucursala din România, am plecat de la ei 100 de șoferi într-o singură lună.”, afirmă Damian Stanciu.

### Patronul, arestat

În 14 mai 2017, patronul companiei Jost Group, bănuțat că a angajat în condiții precare mii de șoferi proveniți din Europa de Est, în special români, a fost arestat preventiv în Belgia. Descinderile poliției au făcut parte dintr-o campanie națională de combatere a așa-zisului “dumping social”, a anunțat justiția din această țară. Operațiunea a început în prima parte a lunii mai, când poliția belgiană a descins în 20 de sucursale ale companiei de transport luxemburgheze pentru a verifica actele șoferilor care era prezenți în acel moment în firmă. La descindere au fost descoperiți mai mulți șoferi români care se odihneau într-un camion

înmatriculat în România. Percheziții au avut loc și în România.

### Un grup multinațional

Roland Jost, patronul Grupului Jost, ce are 1.650 de angajați în 12 țări europene și în Maroc, a fost inculpat după o serie de 15 percheziții efectuate în Belgia, Luxemburg și România. El a fost plasat în arest preventiv, împreună cu alte două persoane pentru conducerea unui grup infracțional. O a patra persoană, de asemenea inculpată însă eliberată condiționat, este considerată doar un simplu membru al respectivului grup infracțional. Grupul Jost are o flotă de 1.300 de capete tractor și în 2016 a avut o cifră de afaceri de 270 de milioane de euro. Capetele de acuzare sunt grave și includ exploatarea de ființe umane -pentru condițiile în care trăiau șoferii-, spălare de bani, escrocherie, evaziune fiscală, încălcarea legislației muncii și neplata drepturilor salariale. Prejudiciul rezultat în urma neplății salariilor pentru cei circa 1.100 de șoferi și a taxelor către fiscul belgian este estimat la circa 55 de milioane de euro, sumă ce ar putea fi de fapt mai mare. În contextul extinderii Uniunii Europene către țările din Est, companii din statele vest-europene resimt “o presiune a prețurilor care le împinge să caute șoferi în Est”, a spus cotidianului La Libre Belgique secretarul general al Uniunii profesionale pentru transport și logistică din Belgia, Michaël Reul. „Sub acest nume (Jost, n.r.), firma belgiană a creat o altă firmă în România, în speță. Șoferii, care în mod normal ar fi intrat sub jurisdicția sistemului social belgian, se întorc pe sistemul social românesc, care este mai avantajos (pentru angajator, n.red.) decât cel belgian. Este vorba de o afacere de dumping social și fraudă socială. Paguba se ridică la 55 de milioane de euro”, a explicat un oficial belgian.

# 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.*

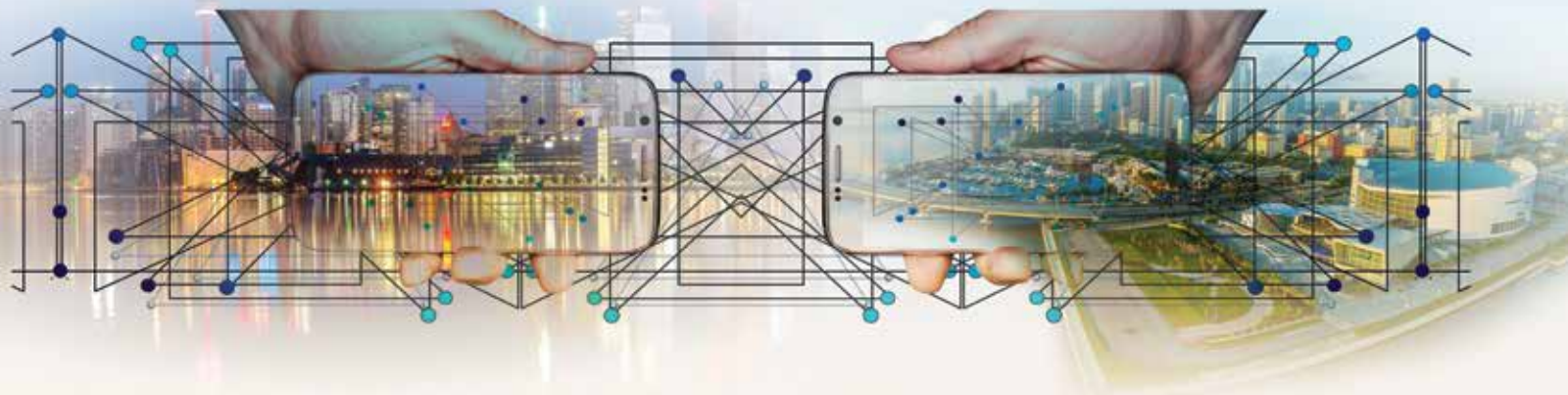
## CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

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.





# CE PREVEDE PENTRU CAMIOANE STRATEGIA DE TRANSPORT INTELIGENT A ROMÂNIEI

**Guvernul României a aprobat miercuri, 31 august, „Strategia națională privind sistemele de transport inteligente 2022–2030”.**

## **Care a fost motivarea**

Caracteristicile rețelei de transport rutier și ale traficului rutier pot ajuta la identificarea nevoii de sisteme STI. De exemplu, în cazul în care o țară se confruntă cu un nivel ridicat de accidente și este caracterizată de o densitate scăzută a autostrăzilor (în raport cu totalul rețelei naționale de drumuri) care ar putea duce la probleme de congestionare, o implementare corespunzătoare a sistemelor STI de siguranță și de management ale traficului poate îmbunătăți rapid nivelul de servicii pe rețeaua de drumuri a țării respective.

Desigur, acest lucru nu înseamnă că implementarea unor astfel de sisteme poate substitui necesitatea și beneficiile investițiilor în infrastructura "hard", cum ar fi autostrăzi, drumuri expres sau alte intervenții pentru îmbunătățirea siguranței circulației (de exemplu, pasarele, senzori giratorii, treceri de pietoni iluminate etc.), chiar dacă acestea implică costuri de investiție mai ridicate.

Obiectivul primar al administratorilor infrastructurii rutiere (CNAIR, în cazul rețelei naționale de drumuri și autostrăzi și municipalitățile sau consiliile locale/județene în cazul rețelelor rutiere urbane sau județene) în ceea ce privește STI este de a implementa astfel de sisteme pe toate autostrăzile care fac parte din rețeaua TEN-T central cu orizontul de timp 2030 și extinderea ulterioară la TEN-T comprehensive până în 2050 (CNAIR), pe drumurile naționale principale, pe drumurile județene și în localitățile unde sunt probleme de trafic și de siguranță rutieră (primării, consilii locale și consilii județene).

## **14% sunt drumuri de mare viteză**

În prezent, aproximativ 86% din rețeaua de drumuri naționale este reprezentată de drumurile cu o singură bandă pe sens, acest lucru reprezentând unul din factorii principali care duc la statisticile nefavorabile pentru România în ceea ce privește siguranța rutieră, precum și la costuri socio-economice ridicate legate de accidentele rutiere.

Drumurile cu o singură bandă de circulație pe sens sunt considerate a fi cele mai periculoase conform studiilor recente efectuate de EuroRAP (Programul European de Evaluare a Drumurilor, organizație non-profit, înregistrată în Belgia, care este dedicată îmbunătățirii siguranței rutiere și reducerii deceselor rutiere). Studiile au concluzionat că în Europa probabilitatea de apariție a accidentelor pe un drum cu o singură bandă este de patru ori mai mare decât probabilitatea de apariție a acestor evenimente pe autostrăzi. Sistemele de transport inteligente pot avea un rol important, chiar vital în regiunile dezvoltate, cu rețele proprii ierarhizate și inter-conexiuni cu sistemele regionale, naționale de transport. Totuși, nici la nivelul orașelor medii și mici cu rețele modeste de transport, componentele STI nu trebuie ignorate prin prisma beneficiilor aduse de implementarea măsurilor de mobilitate urbană durabilă.

Așa cum este menționat în politicile europene, dar și în cadrul legal adoptat la nivel european, sistemele de transport inteligente pot contribui semnificativ la atingerea obiectivelor strategice de eficiență economică, siguranță și mediu la nivelul sistemelor de transport,

în general, și la nivelul sistemului de transport rutier, în particular.

Din perspectiva țințelor politicilor, implementarea STI, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității în transportul rutier, contribuie cu succes la atingerea obiectivelor de durabilitate:

- Un mediu înconjurător mai curat;
- Utilizarea optimă și mai redusă a energiei și resurselor naturale pentru transport.

Totodată, țințele strategice "tradiționale" pentru sectorul de transport sunt și ele atinse prin implementarea STI, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității. Astfel că implementarea STI contribuie semnificativ la atingerea cu succes a obiectivelor specifice sistemelor de transport, precum:

- Trafic eficient și eficace – durate reduse de deplasare, capacitate sporită a rețelelor urbane și interurbane de transport, reducerea congestiei;
- Nivel ridicat de calitate a serviciilor de transport urban – predictibilitate și punctualitate în transportul public, locuri de parcare integrate în sistemul de transport urban, durate reduse de așteptare în sistemul de transport public;
- Modele comportamentale de deplasare durabilă – integrare modală, repartitie modală către modurile durabile;
- Nivel ridicat de siguranță a transporturilor – număr redus de accidente, victime și pagube;
- Îmbunătățirea calității mediului înconjurător, prin reducerea impactului asupra climei, îmbunătățirea calității aerului și scăderea nivelului zgomotului. Digitalizarea activităților umane (în special a celor economice și a proceselor specifice acestora) este



una dintre cele mai importante direcții de dezvoltare la nivel european și național. Acest lucru se poate realiza la nivelul rețelei rutiere de transport prin implementarea sistemelor de transport inteligente.

### Ce se dorește

- Optimizarea colectării de date în timp real despre drum, trafic și condiții de călătorie. Acest obiectiv se referă atât la rețeaua de senzori necesară colectării datelor cât și la calitatea optimă a datelor (momentul colectării, acuratețe, acoperire spațială și temporară).

- Dezvoltarea de servicii STI noi și creșterea calității celor existente: servicii STI de informare și de mobilitate; servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului; servicii STI pentru siguranță și securitate rutieră; servicii de mobilitate cooperative, conectate și automatizate. Se are în vedere un nivel al serviciului oferit de sistemele de transport inteligente spre care se tinde prin servicii STI noi sau prin creșterea calității serviciilor STI existente.

- Integrarea STI și a altor sisteme la nivel național și european. Se are în vedere integrarea sistemelor și serviciilor STI la nivel național și european prin dezvoltarea unei arhitecturi cadru la nivel național, prin implementarea interfețelor hardware

și software și prin dezvoltarea unor puncte de acces la datele STI, inclusiv a punctului național de acces.

- Integrarea multimodală, inclusiv servicii digitale de mobilitate multimodală. Dezvoltarea sistemelor STI și a unui set armonizat de formate și protocoale de schimb de date interoperabile, bazate pe soluțiile tehnice și standardele existente pentru diferite moduri de transport și digitalizarea sistemelor de transport va permite o integrare la nivel informațional a sistemelor specifice diferitelor moduri de transport. Acest lucru va facilita furnizarea armonizată și neîntreruptă a serviciilor de informare cu privire la călătoriile multimodale și dezvoltarea sistemelor integrate suport pentru serviciile digitale de mobilitate multimodală (MaaS – Mobility as a Service).

- Integrarea urban-interurban. Abordarea integrată a sistemelor de transport urban-interurban are ca prim pas integrarea STI între cele două categorii de sisteme și oferirea de servicii STI integrate. Acestea vor permite realizarea de planuri de management de trafic și previziuni ale evenimentelor și posibilelor congestii și incidente în trafic.

### Care e forma legii

### HOTĂRÂRE pentru aprobarea Strategiei naționale privind

### sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030

Având în vedere prevederile art. 15 lit. a)-c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 25 lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019, cu modificările și completările ulterioare, al art. 6 alin. (2) lit. c) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare,

### Guvernul României adoptă prezenta hotărâre:

Art. 1. – Se aprobă Strategia națională privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. – Finanțarea necesară îndeplinirii măsurilor prevăzute în Strategia națională privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030 se realizează în limita bugetelor anuale aprobate ale autorităților/instituțiilor publice implicate, potrivit reglementărilor în vigoare.

### Ce prevederi sunt pentru camioane



Sistemele de Transport Inteligente (denumite în continuare STI) sunt aplicații telematice avansate, care au ca scop furnizarea de servicii inovatoare privind diferitele tipuri de transport și management al traficului, cât și de a permite diversilor utilizatori să fie mai bine informați și să folosească rețelele de transport într-un mod mai sigur, mai coordonat și mai "inteligent". STI integrează telecomunicații, electronică și tehnologiile informației cu ingineria transporturilor, în vederea planificării, proiectării, operării, întreținerii și gestionării sistemelor de transport. Comisia Europeană a făcut un pas important în direcția implementării și utilizării STI în transportul rutier (cât și pentru interfețele cu alte moduri de transport) în 16 decembrie 2008, prin adoptarea Planului de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa, care a propus o serie de măsuri specifice, inclusiv adoptarea propunerii de Directivă de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, în cadrul căruia au fost identificate mai multe provocări majore în domeniul transportului rutier. Față de acestea, regăsiți mai jos câteva date actuale privind transportul rutier:

- a) Congestionarea traficului rutier - costurile de congestionare ar crește cu aproximativ 14% până în 2030 și 23% până în 2040, față de 2015;
- b) Emisiile generate de transportul rutier - ar fi mai mari, cu aproximativ 24% până în 2030 față de 2015 (scădere de 78% până în 2040) pentru CO<sub>2</sub>, iar emisiile de NO<sub>x</sub> vor scădea cu 56%

între 2015 și 2030 (77% până în 2040);

c) Accidentele rutiere mortale – procentul acestora va fi cu 22% mai mic în 2030 față de 2015 și cu 28% mai mic până în 2040, însă numărul rănilor grave și ușoare - ar scădea cu o viteză mai mică (18% pentru 2015-2030 și 22% pentru 2015-2040).

Ulterior, la nivelul Uniunii Europene, în data de 7 iulie 2010, a fost adoptată Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, în scopul de a accelera dezvoltarea unor tehnologii de transport inovatoare de transport menite să creeze Sisteme de transport inteligente în întreaga Europă. Această Directivă constituie un instrument important pentru coordonarea implementării STI în Europa și urmărește să stabilească interoperabilitatea și integrarea serviciilor STI, permițând totodată statelor membre libertatea de a decide în ce tipuri de sisteme să investească, conform nevoilor specifice.

În conformitate cu această Directivă, Comisia Europeană a adoptat o serie de specificații (dispoziții funcționale, tehnice, organizatorice sau de servicii) pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea soluțiilor STI în UE. Până în prezent, s-au aprobat, prin regulamente delegate, o serie de specificații care privesc colectarea și furnizarea informațiilor despre trafic și siguranța rutieră, sistemul de urgență eCall, parcurile sigure și securizate pentru camioane și călătoriile multimodale.

În România, pentru transpunerea Directivei STI a fost adoptată Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport. Conform prevederilor directivei, se raportează periodic către Comisia Europeană starea de dezvoltare a STI la nivel național.

### **Pachetul "Mobilitatea eficientă și verde"**

În continuare, la 14 decembrie 2021, Comisia Europeană a publicat pachetul "Mobilitatea eficientă și verde", al doilea pachet de propuneri pentru sprijinirea tranziției către un transport digitalizat și mai durabil, care include și propunerea de modificare a Directivei 2010/40 privind sistemele de transport inteligente, cu următoarele obiective principale: 1) adaptarea domeniului la progresul tehnic, cum ar fi noile provocări ale mobilității multimodale sau conectate și automatizate sau aplicațiile de mobilitate la cerere și 2) îmbunătățirea accesibilității, disponibilității, reutilizării și interoperabilității datelor de infrastructură, de trafic și de călătorie pe întreaga rețea de transport. Propunerea urmărește implementarea mai rapidă a serviciilor digitale în transportul rutier, întărirea siguranței rutiere, planificarea călătoriilor, informarea utilizatorilor (inclusiv a persoanelor cu mobilitate redusă, privind transportul multimodal) și contribuie la dezvoltarea mobilității cooperative, conectate și automate (CCAM). În ceea ce privește instrumentele



disponibile la nivel european pentru implementarea sistemelor de transport inteligente și digitalizării transporturilor, Uniunea Europeană sprijină efortul statelor membre și al industriei prin:

- a) Suport financiar - programe de cercetare, programele rețelei trans-europene (TEN-T), fonduri structurale;
- b) Standardizare - pentru asigurarea interoperabilității și performanței sistemelor, precum și pentru atingerea rapidă a masei critice de producție și implementare eficientă;
- c) Legislație – care definește cerințele esențiale de performanță și interoperabilitate și de sincronizare a implementării la nivelul statelor membre.

România cunoaște în prezent o dezvoltare susținută a sistemelor de transport inteligente pe rețeaua națională de drumuri, proces realizat în paralel cu programul de dezvoltare a sectorului rutier prevăzut în Master Planul General de Transport și în Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030. Principalele probleme/ constrângeri pentru dezvoltarea sectorului de transport rutier în general, și a STI în particular, au rezultat din analiza situației actuale (inclusiv pe baza experiențelor și bunelor practici la nivel european și național) și a barierelor în dezvoltarea sistemelor STI, din cercetarea documentară și din interviurile realizate în etapa de elaborare a strategiei și pot fi încadrate în următoarele dimensiuni: tehnice, financiare, sociale, organizatorice, economice, de mediu și operaționale.

Trebuie menționat faptul că între unele dintre problemele/ constrângerile menționate mai jos există legături de cauzalitate. Problemele trebuie abordate

integrat (considerând sistemele de transport inteligente ca parte integrantă din sistemul de transport rutier), iar soluțiile identificate vor trebui raportate la una sau mai multe dintre aceste dimensiuni.

#### **Tehnice:**

- a) Capacitate insuficientă a infrastructurii rutiere interurbane și urbane (ambuteiaje și accesibilitate redusă) – aceasta conduce la timpi mari de călătorie, costuri ridicate și un impact negativ asupra mediului.
- b) Condiția tehnică precară a rețelei de drumuri care se regăsește în timpi mari de călătorie, costuri ridicate pentru deținătorii de mijloace de transport, siguranță rutieră redusă.
- c) Sisteme de semnalizare ineficiente – care nu sunt adaptate traficului actual și care nu reușesc să asigure interfața dintre condițiile de circulație oferite de infrastructura rutieră și comportamentul conducătorilor de vehicule.
- d) Lipsa componentelor și pieselor de schimb pentru sistemele STI instalate – acest aspect conduce la o disponibilitate redusă a sistemelor, respectiv o scădere a eficienței și siguranței pe infrastructura rutieră interurbană și urbană.

#### **Financiare:**

- a) Fonduri insuficiente pentru implementarea de proiecte noi de investiții (atât proiecte de infrastructură cât și proiecte STI).
- b) Fonduri insuficiente pentru efectuarea lucrărilor de întreținere (atât pentru întreținerea infrastructurii cât și a sistemelor de transport inteligente).
- c) Modele de business ineficiente care nu asigură un flux financiar sustenabil.

#### **Operaționale:**

- a) Lipsa utilizării standardelor cu privire la schimbul de date între sistemele STI implementate (ex. DATEX II), neasigurându-se astfel interoperabilitatea între sistemele instalate pe diferite sectoare ale rețelei naționale rutiere.
- b) Lipsa conectivității între sistemele STI și alte sisteme informatice ale altor instituții relevante/ ale altor moduri de transport/ sisteme din alte state membre Uniunii Europene sau vecine/ sisteme aferente transportului urban.
- c) Procese/ cerințe neclare (care se datorează neutilizării standardelor STI) la elaborarea specificațiilor tehnice pentru proiectele de implementare a serviciilor/ aplicațiilor STI.
- d) Probleme legate de securitatea fizică și cibernetică a echipamentelor și sistemelor instalate (vandalism, atacuri cibernetice).
- e) Interoperabilitate scăzută între sistemele țărilor vecine, la trecerea frontierei (acest aspect se reflectă în întârzieri excesive la anumite puncte de trecere a frontierei).

#### **Organizaționale:**

- a) Lipsa unei unități dedicate pentru implementarea sistemelor STI (stabilită la nivel central al CNAIR pentru cazul rețelei rutiere interurbane și la nivelul localităților pentru cazul rețelelor rutiere urbane).
- b) Lipsa unui Centru Național de Management al Traficului care să integreze toate centrele zonale sau locale de management al traficului și să asigure conectarea cu centrele de management al traficului din orașe.
- c) Existența mai multor entități care administrează sisteme IT aplicate în transportul rutier și care pot fi incluse



În categoria sistemelor de transport inteligente (integrare și arhitectură organizațională).

d) Resurse umane insuficiente în cadrul departamentelor care sunt responsabile cu operarea și întreținerea STI atât pentru CNAIR cât și pentru administratorii infrastructurii rutiere urbane.

e) Probleme de capacitate organizațională și cooperare inter-instituțională.

### **Economice:**

a) Costuri relativ ridicate pentru operatorii de servicii de transport care utilizează infrastructura rutieră.

b) Timpuri mari de călătorie care se regăsesc în calitatea scăzută a serviciului de transport rutier.

c) Eficiență și predictibilitate scăzute pentru activitatea de transport rutier.

d) Insuficiența locurilor de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale.

e) Pierderi umane și materiale generate de accidentele rutiere.

### **De Mediu:**

a) Niveluri ridicate de poluare a aerului, a apelor și fonică.

b) Impact negativ asupra biodiversității.

### **Sociale:**

a) Congestionarea traficului pe rețeaua de drumuri și pe coridoarele urbane care trec prin localități.

b) Ratele ridicate de accidente severe pe rețeaua națională de drumuri în comparație cu media Uniunii Europene.

c) Acceptare și etică.

Pornind de la aceste probleme identificate și împreună cu analiza SWOT realizată în secțiunea următoare se vor defini obiectivul general și obiectivele specifice privind implementarea sistemelor de transport intelligent pe rețeaua rutieră interurbană și urbană din România.

### **Sisteme de transport inteligente**

În Planul strategic instituțional al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii este prevăzut ca obiectiv strategic dezvoltarea unui sistem național de transport integrat în Spațiul European Unic al Transporturilor, acesta având ca program component: Dezvoltarea infrastructurii rutiere în cadrul principalelor coridoare de transport naționale și internaționale (programul 2.2). La nivelul acestui program sunt integrate și politicile și măsurile care contribuie la dezvoltarea, promovarea și extinderea sistemelor de transport inteligente. Astfel, în cadrul programului 2.2, este asumată „Implementarea sistemelor de transport inteligente în sectorul rutier”. Atingerea acestui rezultat are în vedere implementarea unui set de măsuri care trebuie corelate cu acțiunile definite în Strategia Națională STI. De asemenea, atât sectorul transporturi cât și componenta de STI constituie elemente importante ale Planului Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) finanțat prin Mecanismul european de Redresare și Reziliență (MRR). Alocarea financiară pentru dezvoltarea și reformarea sectorului transporturilor din PNRR este

de 7,620 mld Euro, până în 2026. O parte din această alocare are în vedere acțiuni care contribuie la dezvoltarea STI și anume: investiții în Infrastructură aferentă operaționalizării sistemelor de trafic inteligent; centru de management al traficului, sisteme de informare a utilizatorilor, interoperabilitatea sistemelor de transport; investiția în Infrastructura de taxare și control – instalații automate de măsurare a greutății camioanelor pentru zonele de frontieră, sisteme integrate de control rutier, taxarea camioanelor pe distanță parcursă precum și Investiții în infrastructura existentă pentru siguranța rutieră.

Pentru perioada de programare 2021-2027, la nivelul celor 8 regiuni de dezvoltare ale României, Agențiile pentru Dezvoltare Regională îndeplinesc funcția de Autorități de Management pentru Programele Operaționale Regionale (POR) și gestionează aceste programe care conțin trei priorități ce sunt legate de domeniul sistemelor de transport inteligente: dezvoltarea unei regiuni digitalizate, a unei regiuni cu mobilitate ridicată și emisii scăzute de carbon și o regiune accesibilă. Pentru perioada de programare 2021-2027, la nivelul celor 8 regiuni de dezvoltare ale României, Agențiile pentru Dezvoltare Regională îndeplinesc funcția de Autorități de Management pentru Programele Operaționale Regionale (POR) și gestionează aceste programe care conțin trei priorități ce sunt legate de domeniul sistemelor de transport inteligente: dezvoltarea unei regiuni digitalizate, a unei regiuni cu mobilitate ridicată și emisii scăzute de carbon și o regiune accesibilă.



Elaborarea Programelor Operaționale Regionale 2021-2027 pentru cele 8 regiuni de dezvoltare presupune corelarea acestora atât cu documentele de planificare existente la nivel regional, cât și cu regulamentele existente la nivel european, investițiile propuse urmând să fie concentrate pe cele 5 obiective principale de politică (OP) ale Comisiei Europene

- a) O Europă mai inteligentă (o transformare economică inovatoare și inteligentă);
- b) O Europă mai verde, fără emisii de carbon;
- c) O Europă mai conectată (mobilitate și conectivitate TIC regională);
- d) O Europă mai socială (implementarea Pilonului european al drepturilor sociale);
- e) O Europă mai aproape de cetățeni (dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonelor urbane, rurale și de coastă prin inițiative locale).

### **3. Dezvoltarea și implementarea conceptelor (specificațiilor), metodologiilor, cadrului tehnic, cadrului organizațional, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor STI pentru siguranță și securitate rutieră**

Obiective specifice atinse:

- a) OS2 Dezvoltarea de servicii STI noi și creșterea calității celor existente;
- b) OS 7 Creșterea siguranței rutiere;
- c) OS 8 Asigurarea continuității serviciilor STI;

- d) OS 12 Dezvoltarea cadrului pentru implementarea măsurilor de securitate cibernetică și securitate fizică;
- e) OS 13 Asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea STI.

### **VII.2 Direcții de acțiune și acțiuni specifice**

- a) Acțiunea 11 (DA3.11)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru serviciile integrate de management al urgențelor și eCall.
- b) Acțiunea 12 (DA3.12)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru serviciile de informare și rezervare referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale.
- c) Acțiunea 13 (DA3.13)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru serviciile de transmitere a informațiilor minime universale legate de siguranța rutieră.
- d) Acțiunea 14 (DA3.14)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru serviciile de impunere a regulilor și legislației în transportul rutier (respectarea limitelor de viteză, plata taxelor de drum, greutatea maximă admisă etc.).

### **DA4. Dezvoltarea și implementarea conceptelor, metodologiilor, cadrului organizatoric, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor de mobilitate cooperative, conectate și automatizate**

Obiective specifice atinse:

- a) OS1 Optimizarea colectării de date în timp real despre drum, trafic și condiții de călătorie;
- b) OS2 Dezvoltarea de servicii STI noi și creșterea calității celor existente;
- c) OS 6 Reducerea impactului negativ asupra mediului;
- d) OS 7 Creșterea siguranței rutiere;
- e) OS 8 Asigurarea continuității serviciilor STI;
- f) OS 10 Dezvoltarea cadrului tehnologic și instituțional pentru asigurarea serviciilor STI specifice mobilității cooperative, conectate și automatizate;
- g) OS 12 Dezvoltarea cadrului pentru implementarea măsurilor de securitate cibernetică și securitate fizică;
- h) OS 13 Asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea STI.

### **Acțiuni specifice:**

- a) Acțiunea 15 (DA4.15)  
Definirea măsurilor necesare pentru dezvoltarea și implementarea sistemelor de transport inteligente cooperative (vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură, infrastructură-infrastructură).
- b) Acțiunea 16 (DA4.16)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru serviciile de comunicații dedicate în vederea implementării sistemelor de transport inteligente cooperative (C-ITS).
- d) Acțiunea 17 (DA4.17)  
Dezvoltarea și implementarea cadrului tehnic și organizațional pentru implementarea schemelor de certificare și acreditare privind securitatea cibernetică în cazul C-ITS.



## CARE SUNT NOILE TARIFE RCA

**ASF a publicat noile tarife de referință pentru asigurarea de răspundere civilă auto (RCA), iar din compararea acestora cu cele publicate în februarie 2022 reiese că tarifele au crescut pentru toate categoriile de vârstă și toate capacitățile cilindrice.**

Cel mai mult pentru asigurarea RCA vor plăti șoferii sub 30 de ani care conduc mașini cu capacitatea cilindrică de peste 2.500 de centimetri cubi (cmc), respectiv peste 4.100 de lei pe an. La polul opus, cea mai ieftină asigurare obligatorie va fi plătită de șoferii de peste 60 de ani care conduc mașini cu motoare cuprinse între 1201 și 1400 cmc. Tarifele finale sunt însă influențate de sistemul Bonus-Malus, care poate aduce scăderi de până la 50% sau creșteri de până la 80%.

Tarifele de referință ASF pentru persoane fizice nu reprezintă tarife la care sunt încheiate polițele RCA în piață, ele având rol de indicatori pentru asiguratori și asigurați. În funcție de tarifele ASF, asiguratorii își calculează propriile tarife. Tarifele de referință sunt calculate semestrial, la nivel de an, de o companie independentă, iar ASF are obligația legală de a le publica.

### **Tarifele de referință RCA 2022 pentru șoferii sub 30 de ani**

Tarifele de referință pentru șoferii sub 30 de ani sunt de 1.532 de lei pentru mașinile sub 1200 cmc, 1.631 lei pentru cele între 1201-1400 cmc, 1.875 lei pentru 1401-1600 cmc, 1.994 lei pentru mașinile care au între 1601-1800 cmc, 2.163 de lei pentru 1801-2000 cmc, 2.886 de lei pentru 2001-2500 cmc și 4.140 de lei pentru mașinile care au motoare de peste 2500 de centimetri cubi.

### **Tarifele de referință RCA 2022 pentru șoferii între 31 și 40 de ani**

Tarifele de referință pentru șoferii între 31 și 40 de ani sunt de 943 de lei pentru mașinile sub 1200 cmc, 933 lei pentru cele între 1201-1400 cmc, 1.061 lei pentru 1401-1600 cmc, 1.173 lei pentru mașinile care au între 1601-1800 cmc, 1.297 de lei pentru 1801-2000 cmc, 1.732 de lei pentru 2001-2500 cmc și 2.590 de lei pentru mașinile care au motoare de peste 2500 de centimetri cubi.

### **Tarifele de referință RCA 2022 pentru șoferii între 41 și 50 de ani**

Tarifele de referință pentru șoferii între 41 și 50 de ani sunt de 913 de lei pentru mașinile sub 1200 cmc, 957 lei pentru cele între 1201-1400 cmc, 1.079 lei pentru 1401-1600 cmc, 1.164 lei pentru mașinile care au între 1601-1800 cmc, 1.261 de lei pentru 1801-2000 cmc, 1.731 de lei pentru 2001-2500 cmc și 2.575 de lei pentru mașinile care au motoare de peste 2500 de centimetri cubi.

### **Tarifele de referință RCA 2022 pentru șoferii între 51 și 60 de ani**

Tarifele de referință pentru șoferii între 51 și 60 de ani sunt de 860 de lei pentru mașinile sub 1200 cmc, 895 lei pentru cele între 1201-1400 cmc, 1.038 lei pentru 1401-1600 cmc, 1.160 lei pentru mașinile care au între 1601-1800 cmc, 1.243 de

lei pentru 1801-2000 cmc, 1.684 de lei pentru 2001-2500 cmc și 2.587 de lei pentru mașinile care au motoare de peste 2500 de centimetri cubi.

### **Tarifele de referință RCA 2022 pentru șoferii peste 60 de ani**

Tarifele de referință pentru șoferii peste 60 de ani sunt de 889 de lei pentru mașinile sub 1200 cmc, 932 lei pentru cele între 1201-1400 cmc, 1.055 lei pentru 1401-1600 cmc, 1.163 lei pentru mașinile care au între 1601-1800 cmc, 1.240 de lei pentru 1801-2000 cmc, 1.762 de lei pentru 2001-2500 cmc și 2.519 de lei pentru mașinile care au motoare de peste 2500 de centimetri cubi.

### **Cum funcționează sistemul Bonus-Malus pentru RCA**

Prețul unei asigurări RCA în România este influențat de sistemul Bonus-Malus: șoferii care nu au provocat daune primesc o reducere a prețului poliței, în timp ce șoferii care au provocat daune plătesc mai mult.

Fiecare șofer pornește de la nivelul B0 (preț 100%). Există 8 nivele Bonus, care pot atrage o reducere maximă de 50% - un nivel reprezintă 5% sau 10%, și 8 nivele Malus - un nivel reprezintă o sancțiune de 10%, iar ultimul nivel aduce o creștere a prețului de 80%. Sistemul Bonus-Malus influențează tariful plătit de un șofer pentru asigurarea RCA în anul următor.

## O telenovelă marca CNAIR: Ecaterinca lui Piștol

Numirea Ecaterinei Manolache, poreclită "Neagra", pe postul de consilier personal este una dintre "mărețele realizări" ale directorului general al CNAIR, Cristian "Piștol Gol".

"Fătuca" e descrisă de proprii colegi drept "o tânără zvăpăiată, neagră atât la păr, dar mai ales în cerul gurii".

După notele jenante luate la examenul de la Ministerul Justiției, se poate cu ușurință constata un aspect clar al vieții Ecaterinei: nu i-a prea plăcut școala. Dar la tupeu

Neagra stă bine!

Tupeul e atât de mare și invers proporțional cu prezența la muncă, încât pu-pila lui Piștol a exasperat toată compania cu mapele de serviciu ale directorului general ascunse, nesemnate, dar ținute cu săptămânile degeaba, ca să le vadă ochisorii ei oboșiți, când juna catadicește să vină la muncă, în jur de ora 12-13, adică la amiază! Bietul Piștol, epuizat psihic după semnarea unui contract ilegal cu italienii de la We Build, a decis să ia pauză o săptămână și să se ducă în concediu în prima parte a lunii august 2022.

Ecaterinca a venit plictisită la program pe data de 8 august, probabil mahmură după vreo altă noapte în club.

Și, în loc să îi dea fătucii murături, directorul general adjunct al CNAIR Bogdan Pascu a somat-o să respecte programul de lucru ca restul salariaților.

Ca reacție la muștruluială, duduia, cu un aer superior și tupeul devenit proverbial, s-a închis în biroul lui Piștol.

Pe data de 9 august, Ecaterinca a venit la fel de oboșită, cu cearcăne mai negre decât propriul păr, pe la ora 11.

"Ecaterinca" Manolache, zisă "Neagra", consiliera "de suflet" a lui Cristian "Piștol Gol", directorul general al CNAIR, nu "servește" programul de lucru și blochează circuitul hârtiilor din instituție. Pentru aceasta ea a fost deferită "justiției interne" a Companiei de către Bogdan Pascu, directorul general adjunct.



Pentru ca  
"să-ntârziești" sau  
de la muncă să  
lipsești, cinci mii de  
"ieuroi" pe lună  
primești?

O, pașă Piști, cât de  
dărnice ești!!!

Făăăă... ptură  
minunată, la muncă  
tu te arată, pune  
mâna pe lopată!!!

Fără să îi pese de suferințele de după petrecerile nocturne ale fetei, Bogdan Pascu a luat-o la întrebări: de ce ține nejustificat mapele cu documente care trebuie semnate urgent și perturbă în acest fel activitatea companiei?

Cu același mult tupeu, Neagra a refuzat să dea mapele cu motivații penibile! În data de 11 august, lucrurile au explodat deoarece, sătul să accepte aroganțele pu-pilei lui Piștol, Pascu a chemat salariații de la Personal să facă proces verbal de nerespectare a programului de lucru.

De asemenea, directorul general adjunct a adus-o la el și pe Valentina Șerbănescu de la Integritate pentru ca aceasta să constate încălcarea gravă a Codului de Etică al companiei.

Aflată sub un adevărat asediu, Ecaterina l-a sunat disperată pe Piștol Gol și i-a cerut să o ajute. Directorul general al CNAIR a sfătuit-o să își ia un concediu medical în fals, până revine el la muncă.

Ca într-o telenovelă proastă, Neagra a simulat un leșin și a scăpat printre dinți și amenințarea: "Mă arunc de la etajul 12 al clădirii!". Pentru că nu prea vine la muncă, Ecaterina nu știe că are doar 11 etaje clădirea Ministerul Transporturilor, în care este găzduită și CNAIR.

Revenit la muncă în a doua jumătate a lunii august, Piștol a încercat să anuleze cercetarea disciplinară a consilierii lui.

Nu a vrut să îi dea nici măcar un banal avertisment, deși sunt documente clare prin care se probează ilegalitățile femeii.

Pentru a salva onoarea Negrei, Piștol riscă să se trezească cu acuzații de fals în înscrisuri.

Bogdan Pascu are TOATĂ muniția și abia așteaptă să "descarce" Piștolu' în Cristian!

**În loc de concluzie:** Piștol e pe ducă și nici Ecaterina nu se simte bine, deși se fac ilegalități pentru "permanentizarea" pupilei în funcția de consilier personal al directorului

general al CNAIR, pe un generos salariu de cinci mii de euro pe lună!

## Neagra- trecut infracțional zbuciumat

Potrivit site-ului televiziunii Antena 3, Neagra a fost și consilieră a ministrului Justiției, useristul Stelian Ion, poziție de pe care a săvârșit infracțiuni informatice.

"Manolache Ecaterina Irina a dispărut din funcția de consilier al ministrului, a doua zi după ce Antena 3 a solicitat să se spună cum a fost posibil ca anumite fișiere de pe site, care priveau rezultatele concursului din sesiunea iulie-octombrie 2017 de ocupare a 25 de posturi vacante de personal juridic asimilat magistraților din minister, să fie modificate și numele domnișoarei să nu mai apară.

Din răspunsul Ministerul Justiției reiese clar că IT-iștii au făcut modificările la solicitarea consilierii Manolache, dar ca să stingă orice posibilă dezvăluire publică a acestui aranjament, cu o zi înainte de a se transmite Antenei 3 acest răspuns, domnișoara Manolache a fost demisă.

E important ca DIICOT să facă lumină în acest caz. Altfel, oricine, în orice minister, poate să își șteargă numele de pe site-urile oficiale.", se spune pe site-ul televiziunii de știri. Reacția tupeistei fostei consiliere a ministrului Justiției Ecaterina Irina Manolache a apărut imediat.

"Conținutul informațiilor difuzate în spațiul public este unul profund fals, denigrator și vătămător, acreditându-se ideea că subsemnata aș fi capabilă de o conduită profesională contrară legii, respectiv de o pretinsă săvârșire a unei infracțiuni, fără însă ca jurnaliștii să fi întreprins niciun demers prin care să verifice preținsele fapte și informații direct cu persoana în cauză, respectiv cu subsemnata.

Punctul de vedere al subsemnatei și o minimă consultare a cadrului legal i-ar fi condus pe aceștia la aceeași concluzie comunicată chiar de

către Ministerul Justiției, respectiv aceea că acțiunea a fost una legală, bazată pe o cerere.

Mai mult, în lipsa acestor demersuri absolut obligatorii din punct de vedere jurnalistic, atât pentru a acoperi neîndeplinirea acestora, cât și pentru a da în mod artificial veridicitate informațiilor, jurnaliștii Antena 3 au solicitat și menționat în mod tendențios implicarea organelor judiciare.

Or, deși Ministerul Justiției a arătat, prin răspunsul oficial, că la baza acțiunii a stat o manifestare de voință, jurnaliștii Antena 3 au denaturat cu bună-știință inclusiv punctul de vedere al ministerului, inventând o altă situație de fapt și invocând o pretinsă conveniență între subsemnata și departamentul IT al ministerului. În același registru al invențiilor se înscrie și afirmația că aș fi fost demisă din funcție ca urmare a solicitării transmise de către jurnalista Antena 3, în condițiile în care plecarea subsemnatei din minister a intervenit prin acordul părților, iar nu ca urmare a unei preținse demiteri sau demisii.

Cu titlu important, în raport cu aspectele de mai sus, cât și cu cele care urmează a fi expuse pe larg, precizez că subsemnata dețin totalitatea probelor care să dovedească falsul informațiilor și faptelor difuzate și publicate de către Antena 3.

I. Cu privire la anonimizarea datelor cu caracter personal:

1. subsemnata am investit Ministerul Justiției cu o cerere scrisă, al cărei circuit poate fi identificat inclusiv în registratura electronică internă a ministerului, prin care mi-am exercitat un drept prevăzut de lege, respectiv dreptul la ștergerea datelor, prevăzut de art. 17 din Regulamentul GDPR (Regulamentul (UE) 2016/679);

2. nu este prima cerere cu un astfel de obiect și cu o astfel de calitate

a solicitantului soluționată favorabil de către minister, subsemnata acționând nu numai în acord cu practica, dar și în mod legal și în matca dreptului prevăzut de lege, limitându-mă strict la sesizarea Ministerului Justiției cu o cerere scrisă. Prin urmare, în combaterea susținerilor false și extrem de vătămătoare pe care Antena 3 le-a publicat și prin care a urmărit acreditarea faptului că aș fi săvârșit pretense ilegalități, arăt că, afirmația conform căreia aș fi acționat în conivență cu departamentul IT este una nu doar complet neadevărată, în raport cu documentele existente, dar extrem de gravă din perspectiva afectării dreptului la onoare, demnitate, reputație și imagine. Așadar, fără a întreprinde minime demersuri în vederea solicitării punctului de vedere al subsemnatei, nici înainte sau în timpul emisiunii „Punctul de Întâlnire” din 31.01.2021 și nici în contextul emisiunii „Esențial” din 15.02.2021, împrejurări în care aș fi putut oferi totalitatea informațiilor edificatoare, Antena 3 a difuzat și publicat informații fără nicio verificare prealabilă și fără niciun suport real.

II. Cu privire la încetarea raportului de muncă cu Ministerul Justiției:

1. Încetarea raportului de muncă a intervenit prin acordul părților, în conformitate cu art. 55 lit. b) din Codul Muncii, aspect care vine să contrazică afirmația falsă, bazată pe o speculație, emisă de Antena 3, în sensul că subsemnata aș fi fost eliberată din funcție prin concediere sau că aș fi demisionat în mod intempestiv;

2. mandatul subsemnatei sub noua conducere a ministerului, instalată la 24.12.2020, a avut caracter provizoriu, fiind limitat la perioada tranziției; astfel, cu o săptămână înainte, la 18.01.2021, am făcut cunoscut faptul că intenționez să părăsesc instituția în raport cu ivirea unor alte planuri profesionale, sens

în care, la 25.01.2021 intenția s-a materializat prin semnarea acordului de încetare, care nu a comportat nici atunci și nici în alt moment nicio discuție referitoare la solicitările formulate de către Antena 3; Față de aceste aspecte, având în vedere că Antena 3 a difuzat și publicat totalitatea pretinselor informații și fapte în lipsa solicitării punctului de vedere al subsemnatei, că acestea sunt complet false și că au produs vătămări grave profilului uman și profesional al subsemnatei, comunic pe această cale că îmi rezerv dreptul de a utiliza totalitatea remediilor legale și procedurale în scopul reparării prejudiciilor cauzate drepturilor nepatrimoniale ale subsemnatei”, se arată într-un drept la replică transmis de Ecaterina Irina Manolache, scris cu siguranță de un avocat.

**În loc de concluzie:** Foaie verde bob de leu, are Neagra un tupeu!!!!

### **Sindicatul și gândacii CNAIR**

Schimbarea conducerii sindicatului drumarilor de la Iași a "pus pe tapet" problema spinoasă a costurilor exorbitante pe care Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) le are pentru spațiul în care funcționează sediul său central.

O glumă mai veche pe care am făcut-o pe seama sindicatului drumarilor spune că, dacă ar fi avut sediul oriunde altundeva, s-ar fi

numit "Ilie" Radu, dar pentru că îl are la Iași se numește "Elie". Poata era scrisă pe vremea în care "coana mare" Elena Răileanu era încă președinta Sindicatului Drumarilor Elie Radu și gestiona "cu multă ardoare" fondurile uriașe ale acestui ONG. Banii provin din cotizațiile membrilor, dobânzi bancare dar și, susțin unii, din "sprijinul dezinteresat" al CNAIR. Ca să fie bine, să nu fie rău!

Ca orice site de internet al unei organizații "de tip mafiot", elieradu.ro are doar o pagină de deschidere cu o fotografie de grup, fără niciun fel de explicație. Mai există o secțiune în care oamenii se pot înscrie în sindicat iar restul site-ului este parolat, cu acces doar pentru membri.

Lipsește cu desăvârșire orice fel de informații publice. Nu poți afla de acolo nimic despre conducerea sindicatului, despre alegeri și întruniri programate, despre istoria organizației etc.

Pe 18 august 2022, a apărut în presă un comunicat emis de conducerea sindicatului Elie Radu care, în mod neobișnuit, critică dur conducerea CNAIR.

**În loc de concluzie:** După stilul ferm și ideile corecte exprimate, am tras concluzia că autorul este o persoană cu coloană vertebrală, adică era evident că Elena Răileanu a fost schimbată din funcția de președinte.





## Mesajul sindicatului

Fără niciun comunicat oficial, am aflat de la surse din interiorul CNAIR că, brusc, președinte al sindicatului drumarilor Elie Radu este Florin Ionuț Bozbici, angajat al DRDP Cluj. "Sindicatul Drumarilor "Elie Radu", reprezentativ în cadrul CNAIR, atrage atenția factorilor decidenți asupra cheltuiirii responsabile a banului public și propune mai multe soluții de economisire, printre care evitare cheluielilor inutile - dând exemplul unui director regional care își pune turnicheți de acces în propriul secretariat - reducerea numărului beneficiarilor de mașini de serviciu la miniștri, directori generali din companiile de stat/șefi de instituții, oprirea iluminatului arhitectural al oricăror clădiri și monumente, reducerea cheltuielilor pentru întreținere și chirii, inclusiv în cazul sediului CNAIR.", este o sinteză a revendicărilor noii conduceri a sindicatului publicată în presă în a doua decadă a lunii august 2022.

**În loc de concluzie:** Este firesc

să aibă turnicheți de acces în propriul secretariat dacă e director regional! Poate le dă prin cap să intre la el și celor care nu vin cu șpagă!

## "Stinge lumina! Oprește mașina!"

"Toate aceste cheltuieli inutile se produc în timp ce pentru noile tronsoane de autostrăzi nu avem personal, utilaje și echipamente. Noile tronsoane au fost preluate în administrare de unele districte de drumuri cu personal subdimensionat. Astfel, munca unor angajați ai CNAIR s-a dublat. Cu banii cheltuiți iresponsabil se pot dota toate secțiile de drumuri sau se pot crește salariile muncitorilor", afirmă sindicaliștii.

"Sindicatul Drumarilor "Elie Radu", reprezentativ în cadrul CNAIR, atrage atenția factorilor decidenți asupra cheltuiirii responsabile a banului public. Prezintă măsuri simple, dar eficiente, care pot aduce o economie însemnată la buget. Cu aceste economii pot fi

achiziționate utilaje și echipamente, pot fi crescute salariile de nimic ale angajaților sau pot fi recrutați alți muncitori, care să lucreze la întreținerea drumurilor. Aceste măsuri vor avea efecte pozitive, imediate, asupra participanților la trafic. Reducerea cheltuielilor se justifică ținând cont de salariile mici ale muncitorilor, de lipsa dotărilor cu utilaje și echipamente pentru întreținerea drumurilor. Normativele de drumuri privind structura de personal nu sunt respectate (s-a ajuns ca districte de drumuri să aibă 1-3 muncitori în loc de minim 8-9 oameni). Ne declarăm "solidari" cu politica Guvernului de economisire cu 15% a energiei electrice, măsură pe care o dorim aplicată de la "vlădică la opincă", cu începere de la "vlădică", afirmă sindicaliștii într-un comunicat intitulat "Stinge lumina! Oprește mașina!".

**În loc de concluzie:** Dacă Sorin Grindeanu este aproape sigur "vlădică", putem să îl declarăm pe Cristian Pistol "opincă"?

## Ce propun sindicaliștii

Sindicatul Drumarilor afirmă că, înainte de a impune măsuri de reducere a consumului de energie sub orice formă, trebuie început cu lucrurile simple, propunând mai multe măsuri:

- Nu mai cheltuiți banii pe prostii, așa cum se practică în CNAIR SA, unde un director regional își pune turnicheți de acces în propriul secretariat, sistem folosit de 6 (ȘASE) persoane;
- Nu mai plătiți parcare la GEI Palat CFR pentru cei cu mașini de serviciu în valoare de 10 mii de lei PE LUNĂ;
- Nu mai dați mașini de serviciu decât miniștrilor, directorilor generali din companiile de stat/șefilor de instituții ȘI ATĂT! DOAR la CNAIR SA se cheltuiesc pe combustibil circa 127 de milioane de lei, din care o cantitate importantă este pentru mașinile de serviciu ale "celor Aleși".

Extrapolând, la nivelul României, dacă O SINGURĂ COMPANIE CHELTUIEȘTE ATÂT, vă rugăm doar să încercați să vă imaginați risipa la nivelul întregii țări pentru ca unii să își odihnească incompetența pe banchetele mașinilor de serviciu;

- Opreți iluminatul arhitectural al oricăror clădiri și monumente sau instalații de producere a energiei verzi (de exemplu panouri fotovoltaice) căci, dacă DOAR pentru iluminatul arhitectural al clădirii ministerului Transporturilor cheltuim circa 1 milion de euro anual (cifre din anul 2020, pe care le estimăm mult mai mari azi), atunci pentru TOATE clădirile și monumentele din această țară cheltuim sume echivalente cu valoarea compensărilor pe care Guvernul le dă unei populații

disperate de creșterea prețurilor la nivelul întregii României;

- Opreți circulația lifturilor la fiecare etaj și creeți sisteme de oprire alternativă (etaj par/impar) în ministere și instituții publice, măsura fiind și ecologică și sănătoasă pentru salariați. Puneți lumini cu senzori la băile mizerabile din clădirea Ministerului Transporturilor/ ministere și instituțiile publice, tot pentru economie;

- Reduceți cheltuielile pentru întreținere și chirii, căci DOAR CNAIR SA plătește pentru o mizerie de sediu, mai mult de 1 milion de euro chirie anual, de minim 10 ani de zile, când își putea face cu banii așa un sediu neutru energetic pe propriul său teren de lângă CESTRIN, proiectul fiind realizat de

un fost director general încă din anul 2010;

"Toate aceste cheltuieli inutile se produc în timp ce pentru noile tronsoane de autostrăzi nu avem personal, utilaje și echipamente. Noile tronsoane au fost preluate în administrare de unele districte de drumuri cu personal subdimensionat. Astfel, munca unor angajați ai CNAIR s-a dublat. Cu banii cheltuiți iresponsabil se pot dota toate secțiile de drumuri sau se pot crește salariile muncitorilor! Când Guvernul nu va mai mima dialogul social și va pune în practică asemenea măsuri pentru "cei Aleși", atunci și NOI, "cei muncitori" ne vom conforma solicitărilor și vom fi partenerii Guvernului!", conchid reprezentanții Sindicatului Drumarilor "Elie Radu".

Cristian Pistol, acest "Hamlet" de la conducerea CNAIR, nu este preocupat de economisirea banului public ci de teatrul ieftin al unor fufe consiliere personale, cu salarii exorbitante și cu tendințe pseudo-sinucigașe.

Gândăcel, gândac drăguț, plouă peste tine!... Sau nu?!





**În loc de concluzie:** "CNAIR SA plătește pentru o mizerie de sediu, mai mult de 1 milion de euro chirie anual" - vorba Elenei Ceaușescu: "Ce provocare ordinară! O să te audă colegii mei, 'telectualii!'"

## O mizerie de sediu

Reacțiile la comunicatul dur al noii conduceri a sindicatului a atras numeroase reacții. Cea mai captivantă este cea însoțită de fotografii de pe o rețea socială, publicată de Alin Goga, jurist în cadrul CNAIR:

"VÂND/SCHIMB GÂNDAC BINE HRĂNIT..."

Dacă tot ne cere UE să ne schimbăm meniul, ofer gândac, hrănit ecologic, gras și fraged, rasă bună "de CNAIR"!

Rog a nu se face asocieri nepotrivite cu alți "gândaci"!

Pentru mai mult de 1,2 milioane de euro pe an plățiți chirie companiei de "sugative" GEI Palat, unde avem niște băi mizerabile și ne cade la propriu tavanul în cap sau nu există dușuri, cred că am putea avea un sediu care să se învârtă după soare. Pentru acest motiv declar că pentru prima dată sunt de acord cu poziție sindicatului "Elie Radu" exprimată prin comunicatul dat acum vreo săptămână!

Știți toți că nu sunt cel mai mare fan al lor... dar când au dreptate, au dreptate!"

**În loc de concluzie:** Facem duș în doi, ne încălzim la lumânare și mâncăm gândaci. Ce să mai... am devenit membri cu drepturi depline ai Uniunii Europene!

## Genul programului: PAMFLET!

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

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

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



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

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



## 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**