

INVESTIGATORUL'S



POZIȚIA UNTRR CU PRIVIRE LA CRIZA DIN TRANSPORTUL RUTIER

PG.06



BOGDAN BĂNICESCU,
SENIOR SALES
MANAGER ROMÂNIA,
CLARIOS
PG.37



MAI 2022

14.9 LEI

www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



04 UNTRR:
SUBVENȚIONAREA
PREȚULUI MOTORINEI
ESTE INSUFICIENTĂ



11 CEFIN TRUCKS, PROFI
ROMÂNIA ȘI UIPATH
FOUNDATION
AU ACHIZIȚIONAT
PENTRU CRUCEA ROȘIE
ROMÂNĂ UN CAMION ȘI
DOUĂ SEMIREMORCI DE
MARE CAPACITATE



14 IVECO SUSȚINE
EDUCAȚIA ÎN DOMENIUL
SUSTENABILITĂȚII



20 VIDEO. TRANSPORTATORI
ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL
05: CRIZA DE ȘOFERI
PROFESIONIȘTI



UNTRR: SUBVENȚIONAREA PREȚULUI MOTORINEI ESTE INSUFICIENTĂ

UNTRR atrage atenția că măsura propusă de Guvern de a subvenționa prețul motorinei este insuficientă și acoperă sub 5% din parcul total de vehicule comerciale din România. UNTRR propune 8 măsuri de sprijin pentru a combate efectele crizei actuale, cu aplicare imediată pentru o perioadă de 90 de zile cu posibilitate de extindere.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția că măsura pregătită de Guvern pentru companiile de transport și distribuție, prin care se va acorda o subvenție de 0,5 lei/litru, este insuficientă în raport cu mărimea și nevoile industriei de transport rutier. Guvernul a anunțat că bugetul schemei de ajutor se ridică la 300 milioane lei (60,6 milioane euro). La o rambursare de 0,5 lei/litru,

este acoperit un consum de doar 600 milioane litri de motorină, în condițiile în care, în România, consumul de motorină este de 8-9 ori mai mare. Un camion parcurge în medie, la nivel național, 9.000 de km, iar la un consum lunar de 30l/100 km, costul lunar cu motorina s-ar ridica la 4.590 euro per camion. Măsura de rambursare propusă de Guvern ar returna firmelor aproximativ 270 euro/camion,

respectiv doar 5,9% din costul lunar al motorinei per camion. Astfel, bugetul propus de Guvern ar subvenționa motorina doar pentru sub 5% din parcul total de vehicule comerciale, în condițiile în care în România există 40.500 de firme de transport rutier de mărfuri și persoane, respectiv 165.000 de vehicule destinate transportului rutier de mărfuri și 46.000 de vehicule destinate transportului rutier de pasageri. Totodată, sunt

Km parcurși /lună	Consum l/100 km	Litri motorină / camion/ lună	Preț motorină Aprilie Euro/litru	Cost motorină Euro /lună/camion	Măsură rambursare (euro)
9.000	30	2.700	1,7	4.590	-270



înmatriculate aproximativ 870.000 de vehicule de transport marfă – vanuri.

În plus, procesul de rambursare urmează procedura de la rambursarea accizei - proces care a mers greoi.

La prima returnare a supraaccizei din perioada 2014-2017, deși sumele alocate inițial s-au ridicat la aproximativ 2 miliarde lei, real au fost achitate cereri în valoare de numai 67,7 milioane lei (3,4% din bugetul inițial), din cauza capacității limitate de procesare și a disponibilității fondurilor în mod real.

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

Unele firme de transport rutier sunt aproape de a-și opri activitatea, iar dacă transportul rutier nu funcționează corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile care vor avea de suferit dacă costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control. În acest context, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României următoarele măsuri de sprijin pentru a combate efectele crizei actuale, cu aplicare imediată pentru o perioadă de 90 de zile cu posibilitate de extindere:

1. Subvenționarea cu 1,5 lei/litru a prețului la carburant;
2. Reducerea TVA de la 19% la 5% la motorină și benzină;
3. Reducerea Accizei de la 330 Euro/1000 litri și de la 359 Euro/1000 litri la 21 Euro/1000 litri la motorină și benzină;
4. Obligatorietatea indexării tarifului de transport cu costul motorinei la fiecare săptămână;
5. Obligatorietatea plății componentei de carburant din tariful de transport la intervale de timp reduse la 15 zile;
6. Amânarea plății finanțării – leasing financiar,

leasing operațional, credit;

7. Măsuri de reducere și amânare a plății taxelor și contribuțiilor sociale de către firmele de transport rutier, pentru a le oferi suport în cadrul fluxului de bani;

8. Ajutoare de stat de minimis pe modelul francez, de 1300 euro pentru capete tractor, 600 euro pentru vehicule 7,5t-25,9 t, 400 euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 euro pentru vehicule sub 3,5t și 1000 euro pentru autocare", se spune în comunicatul UNTRR din 6 mai 2022.

Problema

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



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

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

În perioada decembrie 2021 – aprilie 2022 costul de operare al transportului rutier de marfă a crescut cu 21%. Firmele de transport rutier au o marja de profit net de 6-7% și nu au posibilitatea absorbției creșterii costurilor de operare.

Unele firme de transport rutier sunt deja în pragul falimentului, iar dacă transportul rutier nu funcționează

corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile care vor avea de suferit dacă costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control.

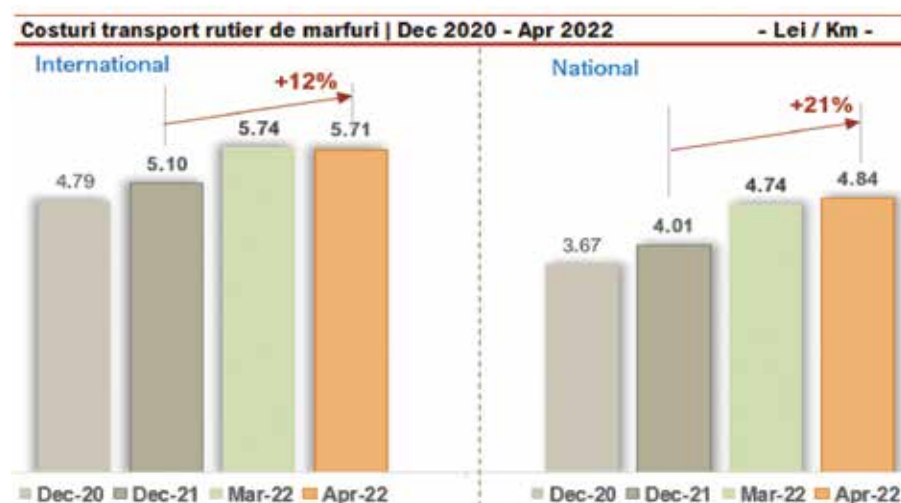
În acest context, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului și Parlamentului României următoarele măsuri pentru a combate efectele crizei actuale:

- 1.Reducerea prețurilor la carburanți
- 2.Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar

Contextul actual

- În aprilie 2022 prețul motorinei a ajuns să reprezinte 55% din costurile de operare ale transportatorilor, față de 47% în decembrie 2021. De la începutul anului până în prezent prețul motorinei a crescut cu 39%.

- Majorarea dobânzii de politică



monetară a BNR la 3% în aprilie a condus la creșterea ROBOR la peste 5%, cel mai mare nivel din ultimii 9 ani. Firmele de transport rutier cu finanțări în derulare vor achita mai mult lunar. Costurile cu finanțarea au crescut cu 12% în acest an pentru transportatori.

- În perioada decembrie 2021 – aprilie 2022 costul de operare al transportului rutier de marfă a crescut cu 21% pentru transport național și cu 12% pentru transport internațional.

- Firmele de transport rutier au o marjă de profit net de 6-7%. În condițiile creșterii costurilor cu 21%, transportatorii nu au posibilitatea absorbției acestora, majoritatea riscă falimentul.

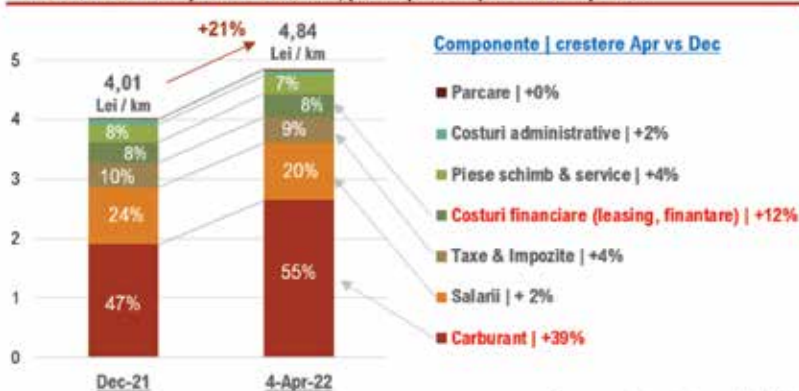
Măsurile de sprijin a transportului rutier de marfă

A.Reducerea prețurilor la carburanți

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

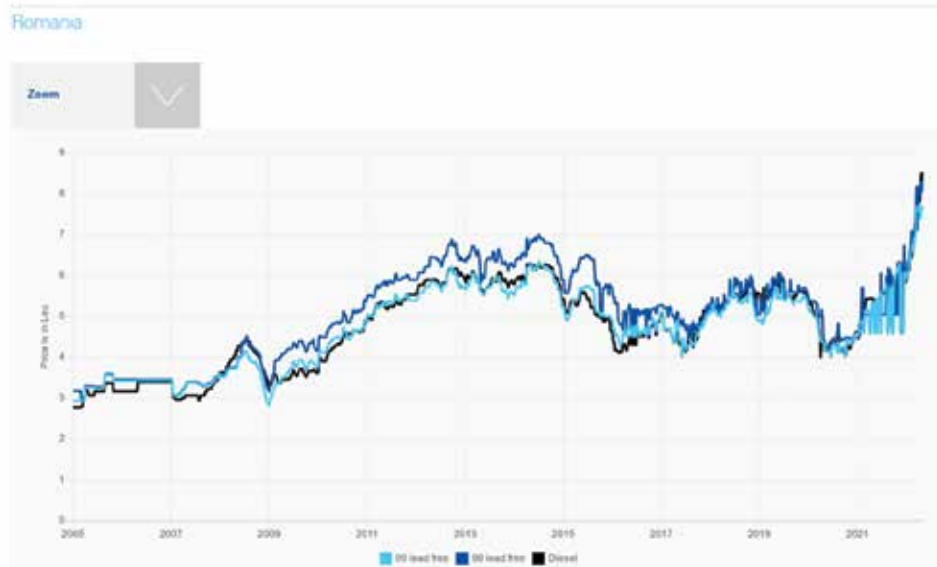
Astfel, creșterea costurilor imediate de operare ale transportatorilor rutier este de 18-20%. Chiar și problema aplicării Pachetului Mobilitate cu Directiva Detașării și

Structura costuri transport rutier național, pe componente | Dec 2021 - Apr 2022



Sursa: calcule interne UNTRR

Evoluția prețului la combustibil



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

Transportatorii care lucrează preponderant în UE, vor avea

pe luna martie 2022 costuri suplimentare de 2.200-2.500 euro per vehicul. La 10 camioane, trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în februarie, 22.000-25.000 euro. La 40 de camioane 88.000-100.000 euro în plus față de factura obișnuită pentru motorină. Transportatorii care lucrează pe rute naționale, vor avea, pe luna

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





martie 2022, costuri suplimentare de 6.000-7.500 Lei per vehicul. La 10 camioane trebuie să plătească în plus față de cât era prețul motorinei în februarie, 60.000-75.000 Lei. La 40 de camioane 240.000-300.000 Lei în plus față de factura obișnuită pentru motorină.

În general, transportatorii au contracte cu furnizorii de motorină, carduri de carburant, cu facturare de două ori pe lună. Pentru perioada 1-15 martie, furnizorii de motorină au emis facturile și au fost trimise transportatorilor, care trebuie să le achite până la finalul lunii martie. Majoritatea transportatorilor care lucrează în cadrul unor contracte au inclusă o clauză de indexare a prețului motorinei, însă aceasta are o indexare trimestrială, de cele mai multe ori, și doar dacă prețul motorinei crește cu mai mult de 5%.

Astăzi aceste contracte sunt inaplicabile din două mari motive:

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

ianuarie-martie și clienții să aplice noile valori din 1 aprilie.

-Transportatorii facturează serviciile de transport către client după închiderea lunii martie, iar plata serviciilor de transport era contractual uzuală la 30, 60 și chiar 90 de zile. Sunt necesare imediat

măsuri de sprijinire pentru plata facturilor de transport la 15 zile de către client și măsuri de sprijin pentru asigurarea fluxului de bani pentru transportatori.

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

Măsurile pot fi de 2 tipuri:

-De ajutor direct din partea statului prin:

- subvenționarea prețului carburantului – țările mai bogate au folosit această măsură: Franța - 15 eurocenți, Spania - 30 eurocenți, chiar și în paralel cu
- ajutoare de stat de minimis de 1300 euro în Franța pentru capete tractor, 600 euro pentru vehicule

7,5t-25,9 t, 400 euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 euro pentru vanuri și 1000 euro pentru autocare.

Măsuri intermediare – în Franța, unde se poate restitui o parte din acciză, intervalul de rambursare a fost scăzut de la 3 luni la 1 lună, la fel și în Spania. În UE sunt doar 6 state (Franța, Spania, Belgia, Italia, Slovenia și Ungaria*) care practică rambursări de acciză la motorină. Aceste rambursări sunt realizate, conform legislației europene, pentru diferența dintre valoarea minimă din UE de 330 Euro/1000 litri motorină și valoarea accizei din țările respective.

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

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

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

1. Subvenționarea cu 1,5 lei/litru a prețului la carburant;
2. Reducerea TVA de la 19% la 5% la motorină și benzină;

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

3. Reducerea Accizei de la 330 euro/1000 litri și de la 359 euro/1000 litri la 21 euro/1000 litri la motorină și benzină;

4. Obligatorietatea indexării costului motorinei la fiecare săptămână;

5. Obligatorietatea plății componentei de carburant din tariful de transport la intervale de timp reduse la 15 zile.

A.1 Măsura de sprijin propusă de Guvern

Suma alocată ca ajutor de stat - 300 milioane lei, cu posibilitatea suplimentării

Suma maximă pe firmă - Ajutorul de stat se acordă sub formă de grant și nu depășește echivalentul în lei a 400.000 de euro per întreprindere. Toate valorile utilizate sunt în valoare brută, înainte de deducerea taxelor și impozitelor.

Valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii prețului pentru combustibil este de 50 bani pe litru de combustibil achiziționat, dar nu mai mult de 400.000 euro per întreprindere.

ATENȚIE! Cererile de rambursare se depun până la data de 1 decembrie 2022!

Perioada pentru care se alocă ajutorul de stat - începe cu 30 de zile anterioare publicării în Monitorul Oficial a Hotărârii de Guvern și se termină pe 01 decembrie 2022.

Prin urmare pentru combustibilul achiziționat în luna decembrie 2022 nu se acordă ajutor de stat!

Ajutorul de stat se acordă pentru combustibilul utilizat pentru motor în:

a) transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;

b) transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată ce depășește 3,5 tone, dar nu mai mult de 7,5 tone;

c) transport rutier de mărfuri național

și internațional contra cost, cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată ce depășește 2,5 tone, dar nu mai mult de 3,5 tone;

d) transportul de persoane regulat, inclusiv transportul public local de persoane, transport ocazional cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;

Fiind ajutor de stat nu se acordă firmelor care se află în procedură de executare silită, faliment, dizolvare, închidere operațională sau lichidare.

Măsură insuficientă: Cu un buget de 300 milioane lei, la o rambursare de 0,5 lei/litru, este acoperit un consum de doar 600 milioane litri de motorină. În România, consumul de motorină

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

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

Sharing the load

ACCIZA RETURNATĂ

HOTĂRÂRE nr. 537 din 26 iunie 2014 – au fost plătite 2.353 cereri- aprox. 600 firme

AN	SUME ALOCATE INITIAL	SUME SUPLIMENTATE	SUME RETURNATE TRANSPORTATORILOR
2014	40 milioane lei	-	180.844 lei
2015	626,5 milioane lei	-	15.525.208 lei
2016	643,2 milioane lei	-	24.182.125
2017	661,7 milioane	-	27.773.890
TOTAL			67.662.067

HOTĂRÂRE nr. 549 din 17 iulie 2018 – număr firme beneficiare 2018-2020- 700

AN	SUME ALOCATE INITIAL	SUME SUPLIMENTATE	SUME RETURNATE TRANSPORTATORILOR
2018	20 milioane lei	20 milioane lei	8.148.669 LEI
2019	20 milioane lei	40 milioane lei	39.815.737 LEI
2020	20 milioane lei	30 milioane lei	28.095.557 LEI
TOTAL			76.059.963 LEI

este de 8-9 ori mai mare.

La un consum lunar de 2.700 litri per camion, măsura de rambursare propusă de Guvern ar returna firmelor aproximativ 270 euro per camion, respectiv doar 5,9% din costul lunar al motorinei per camion. Astfel, bugetul propus de Guvern ar subvenționa motorina doar pentru sub 5% din parcul total de vehicule comerciale, în condițiile în care în România există 40.500 de firme de transport rutier de mărfuri și persoane, respectiv 165.000 de vehicule destinate transportului rutier de mărfuri și 46.000 de vehicule destinate transportului rutier de pasageri. Totodată, sunt înmatriculate aproximativ 870.000 de vehicule de transport marfă – vanuri.

Totodată, procesul de rambursare urmează procedura de la rambursarea accizei - proces care a mers greoi. Firmele de transport rutier se decapitalizează masiv în această perioadă, cu efecte serioase în următoarele luni. Mecanismele reale de ajustare sunt lăsate la nivelul pieței.

Mai jos avem situația cu acciza returnată în perioada 2014 – 2020, procedură de care au beneficiat 1.300 de firme, iar plafonul alocat inițial nu a fost atins niciodată.

B. Suspendarea plăților ratelor la leasing, creditelor bancare, taxelor și impozitelor locale pe o perioadă 3 luni pentru asigurarea fluxului de numerar

Avansul ratei inflației însoțită de majorarea dobânzii de politică monetară a BNR a condus la creșterea nivelului indicelui ROBOR la cel mai mare nivel din ultimii 9 ani. ROBOR la 3 luni a ajuns la 5,1% la data de 4 mai și în scurt timp va ajunge la 6%. Acest lucru înseamnă că firmele de transport rutier cu finanțări în derulare vor achita mai mult lunar. Activitatea de transport se facturează de cele mai multe ori lunar iar plata se face la 30/60/90 zile, astfel că aceste măsuri restrictive adoptate de BNR pentru combaterea inflației pun presiune pe fluxul de numerar al firmelor de

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

În acest sens, UNTRR solicită următoarele măsuri de sprijin:

- 6. Amânarea plății finanțărilor – leasing financiar, leasing operațional, credit;
- 7. Măsuri de reducere și amânare a plății taxelor și contribuțiilor sociale de către firmele de transport rutier, pentru a le oferi suport în cadrul fluxului de bani;
- 8. Ajutoare de stat de minimis pe modelul francez, de 1300 euro pentru capete tractor, 600 euro pentru vehicule 7,5t-25,9 t, 400 euro pentru vehicule sub 7,5t, 300 euro pentru vehicule sub 3,5t și 1000 euro pentru autocare.

Km parcurși /lună	Consum l/100 km	Litri motorină / camion/ lună	Preț motorină Aprilie Euro/litru	Cost motorină Euro /lună/camion	Măsură rambursare (euro)
9.000	30	2.700	1,7	4.590	-270



CEFIN TRUCKS, PROFI ROMÂNIA ȘI UIPATH FOUNDATION AU ACHIZIȚIONAT PENTRU CRUCEA ROȘIE ROMÂNĂ UN CAMION ȘI DOUĂ SEMIREMORCI DE MARE CAPACITATE

Cefin Trucks, Profi România și UiPath Foundation au anunțat, la 21 aprilie 2022, că vin în întâmpinarea nevoilor logistice ale Crucii Roșii Române cu un camion și două semiremorci de mare capacitate. Valoare donației este de peste 150.000 euro și răspunde unei nevoi urgente a organizației, care efectuează transporturi umanitare periodice în Ucraina pentru a ajuta cetățenii afectați de conflictul armat.

Cefin Trucks, Profi România și UiPath Foundation au anunțat, la 21 aprilie 2022, că vin în întâmpinarea nevoilor logistice ale Crucii Roșii Române cu un camion și două semiremorci de mare capacitate. Valoare donației este

de peste 150.000 euro și răspunde unei nevoi urgente a organizației, care efectuează transporturi umanitare periodice în Ucraina pentru a ajuta cetățenii afectați de conflictul armat. Cu fiecare zi care trece știm că

vulnerabilitățile cetățenilor ucraineni rămași în țara lor cresc. Accesul la materiale medicale, alimente, apă, utilități precum și alte bunuri și servicii vitale se deteriorează. Crucea Roșie Română, conform misiunii sale, își

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

detasaretransport.ro





intensifică activitățile pentru a răspunde nevoilor imediate, prin efectuarea de transporturi umanitare săptămânale. Creșterea capacității logistice a Crucii Roșii Române face posibilă îndeplinirea acestei misiuni. „Suntem recunoscători partenerilor noștri Cefin Trucks, Profi România și UiPath Foundation pentru generozitate, încredere și pentru investiția în îndeplinirea misiunii noastre umanitare din prezent și din viitor”, a declarat Ioan Silviu Lefter, director general al Crucii Roșii Române.

Prin intermediul transporturilor umanitare realizate până acum de către Societatea Națională de Cruce Roșie din România, care însumează 58 camioane cu semiremorcă cu 1,450 tone cu materiale umanitare, au fost sprijinite peste 150.000 de persoane din regiunile Cernăuți, Uzhhorod și Odessa.

„Suntem mândri că Cefin Trucks a putut să contribuie, alături de UiPath Foundation și Profi, la achiziția unui camion nou și două semiremorci de mare capacitate, devenind astfel un partener de mobilitate pe termen lung al Crucii Roșii. Camionul care a intrat în proprietatea Crucii Roșii Române va fi permanent disponibil pentru transportul de ajutoare umanitare, va fi modalitatea de transport principală a echipelor care merg în toate zonele unde pot ajuta. Echipa companiei Cefin Trucks a contribuit cu multă dragoste și dăruire la acest proiect și ne bucurăm că putem să fim alături de oamenii care au nevoie de ajutorul nostru, al tuturor, în astfel de momente și, mai mult, să putem întoarce societății un instrument care va fi de folos în multe proiecte umanitare de acum înainte.”, a declarat Robert Maftei, Director General Cefin Trucks.

„Încă din primele zile ale tragediei din Ucraina, prin intermediul Crucii Roșii și al mai multor ONG-uri din România și din țara vecină, Profi a trimis alimente, apă, medicamente, chiar și generatoare electrice de mare putere pentru a veni atât în ajutorul oamenilor greu încercați din țara vecină, cât și a celor care s-au refugiat în țara noastră. Colaborăm de mai mulți ani cu Crucea Roșie, timp în care ne-am convins că aceasta este

o organizație pe care te poți baza. De aceea, în cadrul sprijinului Profi pentru Ucraina, care până la acest moment depășește 3,5 milioane de lei, am simțit că putem face mult bine donând și 50.000 de euro pentru achiziționarea unui TIR care să permită Crucii Roșii să ajungă acolo unde este nevoie cu și mai multe ajutoare.”, a declarat Pawel Musial - Director General Profi Rom Food „Încă din a doua zi de la debutul crizei din Ucraina, echipa fundației a inițiat o campanie de strângere de fonduri intitulată „Solidarity Fund for Ukraine”.

În aproximativ două săptămâni, în urma unei mobilizări impresionante, am reușit să strângem aproximativ 1,4 milioane de dolari. Donațiile provin de la angajați ai companiei UiPath -sume dublate de compania UiPath- dar și de la donatori externi. Suntem extrem de recunoscători donatorilor noștri. Fără sprijinul și generozitatea acestora nu am fi reușit să fim alături de Crucea Roșie Română pentru a asigura asistența umanitară de urgență - am trimis peste 65 de tone de alimente neperisabile și produse medicale în Ucraina și, alături de Profi România și Cefin România, am reușit să achiziționăm acest vehicul de mare tonaj care va permite continuarea efortului umanitar în Ucraina. Continuăm să susținem populația afectată de războiul din Ucraina, iar în perioada următoare intervenția noastră se concentrează pe sprijinul copiilor din centrele de plasament din Ucraina care sunt acum în România.”, a declarat Raluca Negulescu-Balaci, Directoare Executivă, UiPath Foundation.

În România, Crucea Roșie Română a oferit asistență umanitară și servicii de restabilire a legăturilor de familie în toate punctele de frontieră, aeroporturi, gări și pe autostrada A1 pentru 250.000 de persoane. Alte 85.932 de persoane, dintre care 40% copii, atât din centrele de cazare ale instituțiilor publice, dar mai ales din puncte de cazare particulare au beneficiat de mese calde, asistență medicală specializată, asistență psiho-socială, sprijin financiar pentru achiziționarea de medicamente și bilete de avion sau tren, organizarea

de activități de socializare și educative pentru copii, cursuri de limba română și alfabet latin, asistență pentru cursuri online cu profesorii lor aflați în Ucraina. Pentru 7.000 de beneficiari din centrele de cazare, Crucea Roșie Română a asigurat produse de maximă necesitate: 70.559 kg de alimente și produse de igienă, 500 pături, 500 saltele, 1.000 de lenjerii, 4.500 de saci de dormit, 500 de prosoape, veselă, perne și altele. În plus, au fost oferite telefoane, cartele și baterii externe celor care au avut nevoie, pentru a păstra legătura cu familia.

Despre UiPath Foundation

UiPath Foundation este o organizație non-guvernamentală care derulează programe menite să susțină copiii din medii vulnerabile să-și atingă potențialul și să se dezvolte alături de comunitățile lor, prin accesul egal la educație și prin dezvoltarea competențelor secolului al 21-lea. UiPath Foundation a fost fondată de compania UiPath în ianuarie 2019 și acționează ca o organizație independentă. Începând cu copiii din România și India, UiPath Foundation derulează, în parteneriat cu organizații non-profit cu impact la nivel local, regional și național, programe educaționale care răspund multiplelor nevoi ale copiilor care se confruntă cu sărăcia.

Despre Cefin Trucks

Cefin Trucks, este unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România, cu o tradiție de 25 de ani în piață. Ca reper în industria de vehicule comerciale, atât în comercializarea cât și în servizarea lor, Cefin Trucks este parte activă și în societate, având o politică solidă de susținere a numeroase proiecte de Responsabilitate socială.

Despre Profi Rom Food

Cu peste 25.000 de angajați care lucrează sub umbrela Profi, Profi Rom Food este cel mai mare angajator privat din România, prezent în peste 700 de localități, având aproape 1600 de magazine la nivel național.



IVECO TOP CARE

IVECO a lansat un nou serviciu de asistență a șoferilor, IVECO TOP CARE, pentru situațiile când aceștia se află la volanul unui camion care se avariază, serviciu disponibil atât pentru gama de vehicule noi, cât și pentru cele rulate.

IVECO TOP CARE oferă pachete de asistență pentru confortul deplin al proprietarului și șoferului de camion.

Pentru **camioanele noi**, echipate cu o cutie de conectivitate și pentru care clienții au semnat un contract de Mentenanță și reparații activ (2XL sau 3XL pentru 3 ani), în cazul unei opriri neprevăzute sau a unei avarii, operatorii IVECO CONTROL ROOM primesc imediat o alertă de localizare a camionului defect și vor deschide un dosar de Asistență Non-Stop: clientul va beneficia de prioritarizare a reparației și, implicit, de remedierea defectiunii.

În cazul în care reparația durează mai mult de 6 ore (și este acoperită de contractul M&R semnat), șoferul

poate beneficia, la cerere, de un serviciu de ospitalitate IVECO, care include:

- Asigurarea transferului către un hotel sau restaurant;
- Acoperirea cheltuielilor de cazare a șoferului și a meselor necesare acestuia pe durata reparației;
- Asistență medicală, dacă este necesară, și parcare a camionului în siguranță pe durata perioadei de recuperare a șoferului.

Pentru **camioanele rulate** marca IVECO, clientul va beneficia de 3 pachete personalizate, flexibile, în funcție de necesitățile clienților:

- IVECO DRIVER CARE asigură asistență medicală în caz de boală a șoferului și imobilizare a camionului,

plus acoperirea cheltuielilor de transport și cazare până la suma de 350 EUR (fără limitarea incidenței);

- IVECO DRIVER & TRUCK CARE asigură în plus față de serviciile menționate la punctul anterior, acoperirea unei activități de tractare per vehicul, per an, în valoare de până la 1.500 EUR;

- IVECO PAYMENT CARE oferă adițional primelor două pachete:

- Asistență Non-Stop Services;
- Piese de schimb;
- Taxe de manipulare, tractare și cazare, pentru o sumă maximă prestabilă prin contract, iar la cerere se poate realiza garantarea plăților care depășesc limitele stabilite (serviciu oferit prin intermediul Asistență 24/7 GmbH).



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



IVECO SUSȚINE EDUCAȚIA ÎN DOMENIUL SUSTENABILITĂȚII

IVECO România a derulat în această perioadă, în colaborare cu Universitatea Politehnica București, un proiect prin care susține educația tinerilor în domeniul sustenabilității.

Aproape 200 de studenți au avut ocazia să exploreze alternativele sustenabile de combustibili în cadrul laboratoarelor IVECO. Compania continuă astfel programul de proiecte CSR, atât în domeniul educației, cât și al protecției mediului.

În cadrul parteneriatului cu Facultatea de Transporturi, IVECO România pune la dispoziția studenților și profesorilor spațiul și dotările necesare efectuării orelor de laborator pentru disciplina Controlul și reducerea poluării, la care participă cei din anul IV de studiu. Pentru a susține educația tinerilor în acest sector, compania mai oferă și stagii de practică în cadrul atelierelor de service IVECO TRUCK SERVICES pentru studenții facultății. Astfel, timp de două zile, în 11 și 18 aprilie, tinerii au avut ocazia de a analiza, experimenta și explora universul sustenabilității în domeniul autovehiculelor.

„Credem în misiunea noastră de a susține, a ajuta și a pune bazele unui viitor mai bun pentru tineri, pentru o lume mai bună, mai durabilă, sustenabilă. Avem speranța că acțiunile noastre, combinate cu orele de pregătire

tehnică pot avea un impact pozitiv în viața oamenilor. În plus, ei, studenții de azi sunt specialiștii de mâine, și de ce nu, poate chiar colegi cu noi”, a declarat Andrei Gagea, Business Director IVECO România.

Inițiativa proiectului a apărut după ce, în anul 2018, IVECO a pus la dispoziția studenților un vehicul pentru zilele destinate orelor de laborator susținute în cadrul Universității Politehnica. Anul acesta, în afara vehiculului IVECO Daily, alimentat cu Gaz Natural Comprimat (CNG), compania și-a dorit să ofere și posibilitatea unei experiențe de laborator. Astfel, studenții au învățat în sala de training dedicată mecanicilor din rețeaua IVECO, locație care este echipată cu testere de măsurare a parametrilor vehiculelor, computere de diagnoză de ultimă generație și multe alte echipamente specifice. Interactivitatea a constat în efectuarea de teste și măsurători ale gazelor de evacuare, având ca material didactic vehiculul IVECO DAILY alimentat cu CNG, dar și înțelegerea mai profundă a modului de funcționare al vehiculelor comerciale sustenabile, care asigură o diminuare a emisiilor poluante,

cu adaptări relativ reduse aplicate motoarelor termice (motorul existent în sala de training putând fi studiat). Totodată am oferit posibilitatea observării fluxurilor de lucru într-un service, la finalul orelor de laborator s-a efectuat un tur complet al service-ului IVECO TRUCK SERVICES.

Personalul IVECO TRUCK SERVICES a rămas pe perioada celor două zile alături de studenți și profesori, oferindu-le o experiență unică: posibilitatea de a vedea care sunt condițiile de lucru într-un atelier IVECO, cum arată stația ITP, motoarele de studiu aflate în sala de curs, dar și alte elemente și componente tehnice. La final, experții IVECO au răspuns tuturor întrebărilor studenților, oferindu-le cele mai bune sfaturi profesionale. Cu ajutorul acestor laboratoare, tinerii ingineri au înțeles avantajele tehnologiilor prietenoase cu mediul pe baza cărora sunt proiectate vehiculele cu emisii reduse. IVECO România arată că, prin implicare și organizare, poate susține educația studenților și poate contribui la dezvoltarea, în viitor, a unei lumi mai puțin poluante și mai durabile.



ÎNCĂLCĂRILE NORMELOR RUTIERE CARE STRICĂ REPUTAȚIA FIRMELOR DE TRANSPORT

Comisia Europeană a publicat un document pe baza căruia companiile de transport pot calcula reputația firmei. Această reputație este foarte importantă atunci când sunt negociate eventualele contracte.

Pe 2 mai 2022, a fost publicat Documentul de modificare a Regulamentului (UE) 2016/403 în ceea ce privește noi încălcări grave ale normelor Uniunii care pot duce la pierderea bunei reputații de către operatorul de transport rutier. Comisia a publicat un tabel care

prezintă categoriile și tipurile de încălcări grave ale normelor Uniunii în materie de transport rutier comercial, împărțite în trei categorii de gravitate, în funcție de potențialul acestora de a genera un risc de deces sau de vătămări grave și/sau de a denatura concurența de pe piața transportului rutier.

Cele trei tipuri de încălcări ale normelor Uniunii în materie de transport rutier comercial CMGI = cea mai gravă încălcare.

IFG = încălcare foarte gravă.

IG = încălcare gravă.



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Prețuri super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



IG = încălcare gravă

E vorba de următoarele cazuri:

- Conducerea fără a deține o foaie de parcurs obligatorie (și anume foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conține informațiile obligatorii etc.);
- Stațiile din cadrul serviciilor regulate dintr-un stat membru nu corespund autorizației eliberate;
- Conducătorul auto nu poate prezenta autorizația agentului de control (și anume autorizația este pierdută, uitată, deteriorată etc.);
- Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto;
- Depășirea perioadei de conducere zilnice prelungite de 10h, dacă este permisă prelungirea;
- Depășirea perioadei de conducere săptămânale cu 5 ore;
- Depășirea perioadei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face o pauză;
- Perioadă de repaus săptămânal redusă insuficientă, de mai puțin de 24h;
- Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada de repaus săptămânal precedent;
- Angajatorul nu acoperă costurile de cazare în afara vehiculului;
- Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore;
- Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnelor pentru feribot/tren;
- Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice;
- Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto;



- Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 28 de zile (până la 30 decembrie 2024);
- Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 56 de zile (începând de la 31 decembrie 2024);
- Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerințelor tehnice aplicabile;
- Dispozitivul limitator de viteză nu este montat de un atelier autorizat;
- Conducătorul auto sau întreprinderea de transport rutier nu pot prezenta agentului de control un atestat de conducător auto valabil sau o copie conformă valabilă a atestatului de conducător auto (și anume atestatul de conducător auto sau copia conformă a atestatului de conducător auto este pierdut(ă), uitat(ă), deteriorat(ă) etc.).

IFG = încălcare foarte gravă

E vorba de următoarele cazuri:

- Inexistența la bordul vehiculului sau incapacitatea de a prezenta, la cererea oricărui agent de control autorizat, documentele de control pentru operațiunile de cabotaj (foaia de parcurs pentru servicii ocazionale sau contractul încheiat între transportator și organizatorul transportului sau o copie conformă a acestora în cazul serviciilor regulate speciale);
- Efectuarea unei operațiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă;
- Efectuarea de operațiuni de cabotaj în același stat membru în termen de 4 zile de la încheierea ultimei operațiuni legitime de cabotaj în statul membru respectiv;
- Operatorul de transport rutier de mărfuri nu poate prezenta dovezi clare ale transportului internațional precedent și/sau ale fiecărei operațiuni de cabotaj consecutive efectuate și/sau ale tuturor operațiunilor efectuate în cazurile în care vehiculul este prezent în statul membru gazdă în perioada de 4 zile anterioară transportului internațional și nu poate prezenta aceste dovezi pe durata controlului în trafic;

- Efectuarea unei operațiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă;
- Transportul de mărfuri fără deținerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.);
- Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (și anume: licența comunitară sau copia conformă a licenței comunitare este pierdută, uitată, deteriorată etc.);
- Transportul de mărfuri fără a deține o licență comunitară valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.);
- Deținerea și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să falsifice datele dispozitivului limitator de viteză și/sau utilizarea unui limitator de viteză fraudulos;
- Dispozitivul limitator de viteză nu este montat;
- Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat;
- Incapacitatea de a prezenta cardul de conducător auto, în cazul în care conducătorul auto deține unul;
- Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare;
- Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos;
- Lipsește organizarea activității



conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate;

- Legătura dintre remunerație și distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată;
- Întreprinderea de transport nu organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să se poată întoarce la centrul operațional al angajatorului sau la locurile de reședință respective ale conducătorilor auto;
- Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus în echipaj;
- Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală;
- Perioadă de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul;
- Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive;
- Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada de repaus săptămânal redusă nu este permisă;
- Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă;
- Depășirea perioadei de conducere săptămânale cu 10 ore;
- Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive;
- Depășirea perioadei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face o pauză la 6 ore;
- Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11h, dacă perioada de repaus zilnic redusă nu este permisă;
- Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă;
- Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h pentru conducere în echipaj;
- Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat;
- Deținerea și/sau utilizarea de către

- conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu;
- Funcționarea incorectă a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător);
- Utilizarea improprie a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.);
- Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate;
- Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an;
- Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto;
- Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante;
- Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută și pierderea datelor;
- Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar;
- Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile;
- Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto nu se află în deschiderea corectă a tahografului (conducere în echipaj);
- Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (și anume licența sau copia conformă este pierdută, uitată, deteriorată etc.);
- Servicii regulate fără autorizație valabilă (și anume: autorizația este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată incorect etc.).

CMGI = cea mai gravă încălcare

E vorba de următoarele cazuri:

- Transportul de pasageri fără a deține o licență comunitară valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată,

retrasă, expirată etc.);

- Utilizarea incorectă a funcției de selecție a activităților;
- Falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea;
- Existența la bordul vehiculului și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului;
- Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto);
- Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (considerată a fi conducere fără card de conducător auto);
- Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (considerată a fi conducere fără card de conducător auto);
- Nu este instalat și utilizat un tahograf cu omologare de tip;
- Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h cu 50% sau mai mult;
- Depășirea perioadei de conducere zilnice de 10h cu 50% sau mai mult;
- Depășirea perioadei de conducere săptămânale cu 25% sau mai mult;
- Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25% sau mai mult.

Frecvența de apariție a încălcărilor grave

1. Încălcările grave (IG) și încălcările foarte grave (IFG) enumerate mai sus, atunci când sunt comise în mod repetat, trebuie considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a statului membru de stabilire. Pentru a calcula frecvența de apariție a încălcărilor repetate, statele membre țin seama de următorii factori:

- (a) gravitatea încălcării (IG sau IFG);
- (b) perioada (cel puțin un an de la data unui control);
- (c) numărul de vehicule utilizate pentru activitățile de transport gestionate de managerul de transport (în medie pe

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





an).

2. Luând în considerare potențialul de creare a unui risc pentru siguranța rutieră, frecvența maximă a încălcărilor grave dincolo de care acestea sunt considerate ca fiind mai grave se stabilește după cum urmează:
- 3 IG/conducător auto/an = 1 IFG;
- 3 IFG/conducător auto/an = lansarea procedurii naționale privind buna reputație.

3. Numărul de încălcări per vehicul pe an este o cifră medie calculată prin împărțirea numărului total al încălcărilor cu același nivel de gravitate (IG sau IFG) la numărul mediu de vehicule utilizate în cursul anului. Formula pentru determinarea frecvenței prevede un prag maxim pentru apariția încălcărilor grave, dincolo de care acestea sunt considerate mai grave. Statele membre pot stabili praguri mai stricte dacă acest lucru este avut în vedere în cadrul procedurilor lor administrative naționale de evaluare a bunei reputații.

Cum se calculează gradul de risc al firmelor de transport

1. Gradul de risc global al unei întreprinderi de transport se calculează utilizând următoarea formulă comună: unde:

i—control individual
v—punctaj ponderat în funcție de tipul/gravitatea încălcării (MI/SI/VSI/MSI)
MSI—(most serious infringement) încălcare extrem de gravă
VSI—(very serious infringement) încălcare foarte gravă
SI—(serious infringement) încălcare gravă
MI—(minor infringement) încălcare minoră
N—numărul de vehicule controlate în timpul unui control individual
r—numărul total de controale la întreprindere
g—ponderarea pentru utilizarea tahografului inteligent în temeiul capitolului II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

2. La aplicarea formulei comune se utilizează următoarele principii și elemente:
3. Perioada de timp în care o încălcare este luată în considerare în formulă este de doi ani.
4. Operatorii de transport trebuie clasificați în următoarele intervale de risc pe baza punctajului lor:
—operatori la care nu s-au efectuat controale (intervalul gri);
—0-100 de puncte: operatori cu risc scăzut (intervalul verde);
—101-200 de puncte: operatori cu risc

5. Punctajul ponderat al unui control individual („i”) se calculează prin aplicarea următorilor factori de ponderare („v”) în funcție de tipul de încălcare:

MI = 1
SI = 10
VSI = 30
MSI = 90

6. Gradul de risc final al unei întreprinderi trebuie să ia în considerare numărul total de controale efectuate („r”), atât în trafic, cât și la sediul acesteia, inclusiv controalele cu ocazia cărora nu au fost constatate încălcări.

7. Controalele cu ocazia cărora nu se constată încălcări se înregistrează cu zero puncte.

8. Punctajul ponderat al unui control individual trebuie să ia în considerare toate vehiculele controlate („N”).

9. Data încălcării care este luată în considerare în formula comună este considerată data la care încălcarea a devenit definitivă, adică nu mai face obiectul unei reexaminări. Încalcările sunt luate în considerare numai o singură dată în formulă.

10. Dacă un control efectuat la sediul unei întreprinderi de transport stabilește că întregul parc auto al acesteia este echipat cu tahograful inteligent conform prevederilor capitolului II

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{iMSI} \times v_{MSI} + n_{iVSI} \times v_{VSI} + n_{iSI} \times v_{SI} + n_{iMI} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

R—gradul de risc global al întreprinderii
n—numărul de încălcări de un anumit tip pentru fiecare control individual (toate tipurile de controale).

mediu (intervalul galben);
—201 puncte sau mai mult: operatori cu risc ridicat (intervalul roșu).

din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, punctajul său final se înmulțește cu un factor de 0,9 („g”).

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

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





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

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

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

Patronul "magnetar"

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

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

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

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

Șoferul începe să scoată documentele.

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

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

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

Șofer: L-am aruncat.

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

Șofer: Acum, de zece minute.

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

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



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

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

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

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

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

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

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

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

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

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

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

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

Șofer: Da.

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

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

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





Rusul moldovean

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

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 05

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



02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

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

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



tempii de conducere și odihnă.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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



CAMIOANELE ȘI INVAZIA RUSIEI ÎN UCRAINA

Orice armată care își neglijează camioanele o face pe riscul său, scrie CNN.

Cu toate acestea, se pare că aceasta este exact problema cu care se confruntă armata Rusiei în timpul invaziei sale neprovocate din Ucraina, potrivit experților care analizează imaginile de pe câmpul de luptă, în timp ce forțele sale se retrag din zonele din apropierea Kievului pentru a se concentra asupra Donbasului. Fotografiile camioanelor rusești avariate, spun ei, arată semne revelatoare ale luptelor logistice ale Moscovei și sugerează că eforturile sale sunt subminate de dependența sa de recruți, de corupția generalizată și de utilizarea de vehicule civile - ca să nu mai vorbim de distanțele uriașe implicate în realimentarea forțelor sale sau de rezistența foarte motivată și abilă din punct de vedere tactic a Ucrainei.

"Tot ceea ce are nevoie o armată pentru a-și face treaba vine dintr-un camion", spune Trent Telenko, fost auditor de control al calității pentru Agenția de gestionare a contractelor de apărare din Statele Unite, care se numără printre cei care

analizează imaginile în căutarea unor indicii despre cum decurge războiul.

"Arma nu este tancul, ci obuzul pe care îl trage tancul. Acest obuz se deplasează cu un camion", subliniază Telenko.

Alimentele, combustibilul, proviziile medicale și chiar soldații înșiși - prezența tuturor acestora se bazează pe linii logistice de aprovizionare care depind în mare măsură de camioane, spune el. Și el are motive să creadă că există o problemă cu aceste linii de

aprovizionare.

Telenko descrie o fotografie recentă cu pneurile distruse ale unui camion de rachete mobile de milioane de dolari, un Pantsir S1, ca fiind un exemplu clar de eșec și nepăsare pentru eforturile logistice ale Rusiei. Fiind o piesă de echipament atât de scumpă, el s-ar fi așteptat ca întreținerea sa să fie de primă mână. Cu toate acestea, anvelopele sale s-au distrus la doar câteva săptămâni de la începerea războiului.

Dacă autocamioanele nu sunt



mișcate frecvent, cauciucul din anvelope devine fragil, iar pereții anvelopelor devin vulnerabili la fisuri și rupturi.

Pentru Telenko, care timp de mai bine de un deceniu s-a specializat în problemele de întreținere din flota de camioane a armatei americane, starea Pantsir S1 este o greșeală revelatoare.

"Dacă nu faci (întreținere preventivă) pentru ceva atât de important, atunci este foarte clar că întreaga flotă de camioane a fost tratată în mod similar", spune el.

Eșecuri organizatorice

Prima problemă care a devenit evidentă rapid la începutul invaziei Rusiei a fost randamentul slab al forțelor armate ruse. În anumite momente a existat o lipsă completă a sprijinului logistic pentru forțele din linia întâi, ducând la încetinirea ofensivei rusești și uneori la împotmolirea completă a acesteia. Au existat numeroase relatări despre tancuri și vehicule blindate rusești care au rămas fără combustibil, punându-i pe soldații ruși în ipostaza de a cere, rechiziționa sau fura carburanți pentru a putea să-și continue înaintarea.

Soldații ruși, mulți dintre ei recruți, au fost nevoiți să caute mâncare, existând relatări despre unii care au furat găini și militari ai forțelor speciale care au spart magazine pentru a lua mâncare.

Există informații potrivit cărora rațiile oferite trupelor rusești ar fi fost suficiente pentru doar câteva zile și au existat imagini video cu rații expirate de ani de zile.

Rusia a avut o perioadă semnificativă de timp să își pregătească invazia și să mute sprijin logistic în loc, masând trupe la granița cu Ucraina timp de luni de zile.

Însă scenele cu convoaie enorme împotmolite, incapabile să înainteze, arată o gestionare uluitoare de incompetentă din partea Rusiei. Aceste eșecuri logistice sunt la fel de rușinoase pentru Rusia pe cât sunt de benefice pentru Ucraina.



Corupția din armata rusă la nivel record
Federația Rusă prevăzuse un buget de 700 miliarde de dolari pentru perioada 2013-2020 pentru modernizarea armatei, conform unui plan multianual de înzestrare. Datorită acestei sume, ce urma să crească de la an la an, precum și a secretomaniei specifice unei dictaturi, în anul 2016, un sfert din bugetul Rusiei urma deja să aibă un caracter clasificat, arată calculele Institutului Rus de Politici Economice Gaidar.

Referință. Comunicațiile tactice ale armatei ruse - sau cum s-a produs blocarea invaziei Rusiei

În acest context, încă din 2008, Alexandr Kanshin, citat de BBC în calitate de președinte al comisiei militare de control intern, înființată chiar de către Vladimir Putin, atrăgea atenția asupra faptului că o treime din bugetul acordat de guvern armatei se pierde din cauza corupției.

Potrivit spuselor sale, numai în anul 2007, 16 generali și 180 de colonei au fost anchetați pentru corupție. Același înalt oficial anunța public faptul că alți 600 de ofițeri superiori fuseseră condamnați în anul precedent.

Corupție chiar și la ministrul Apărării

Alexandr Kanshin susținea că în sistemul militar, de la primirea unei

locuințe, alocarea de contracte pentru dotări până la obținerea unui loc pentru copii într-o grădiniță finanțată din bugetul armatei, totul se obține pe bază de mită. Potrivit lui Steven Eke, analist BBC, dacă cifrele anunțate de Kanshin sunt corecte, sumele deturnate s-ar ridica la aproape 13 miliarde de dolari anual.

Rusia a investit sume imense în armata sa și în tehnica militară, dar „fondurile destinate Apărării au fost furate”, a declarat și general-colonelul Vasily Burba, fostul șef al Direcției Principale de Informații a Ministerului Apărării al Ucrainei. Incompetența comandanților ruși este reflectată și de relatarea făcută de locotenentul Tatiana Hornovol într-un interviu acordat pentru CBS News, citat de Business Insider: „Rușii luptă prosteste. (...) Nu au strategie sau tactici și cad mereu în aceleași capcane”.

Opere de artă în camioane

Camioane rusești care transportau opere de artă „inestimabile” au fost interceptate, în martie, atunci când repatriau în Rusia colecții împrumutate de mai multe muzee, între care Ermitaj.

Valoarea lor a fost asigurată la mai mult de 42 de milioane de euro, au anunțat autoritățile finlandeze, scrie Le Figaro.

Inspectate la postul de frontieră din Vaalimaa, între Helsinki și Sankt Petersburg, trei camioane transportau, potrivit gărzilor, un lot „inestimabil” de picturi, sculpturi și



antichități care aparțin mai multor muzee rusești. O încărcătură de bunuri de lux, deci, au stabilit vameșii finlandezi care au confiscat colecția în virtutea sancțiunilor europene prin care sunt oprite orice transferuri către Rusia de astfel de obiecte. „Este important ca acest control al sancțiunilor să fie eficient”, a declarat, într-o conferință de presă, directorul departamentului de control al vămirilor finlandeze, Sami Rakshit.

Cutiile cu opere de artă nu au fost ascunse, au precizat vameșii. Zece persoane sunt suspectate de autorități că au participat la transportul colecției, în timp ce o anchetă preliminară a fost deschisă în Finlanda. Formată din mai multe zeci de obiecte ce proveneau din Japonia și Italia, ansamblul a fost pus sub supravegherea Direcției muzeelor din Finlanda. „Profesioniști au fost consultați pentru mutarea și depozitarea mărfurilor. Nu vom deschide cutiile”, a precizat Hannu Sinkkonen, director control vamal. În martie, Rusia a decis să repatrieze operele de artă împrumutate Italiei sau Franței, ca urmare a măsurilor similare decise de mai multe țări europene. Muzeul Ermitaj, în special, intenționa să reinstaleze în galeriile sale din Sankt Petersburg tablourile de Tițian, Picasso și Canova care au fost împrumutate diferitelor instituții milaneze și romane.

Lista lucrărilor confiscate în acest

weekend în convoi nu a fost precizată. Autoritățile ruse, pe de altă parte, au confirmat că acestea sunt proprietăți păstrate în special de Muzeul Ermitaj, Galeria Tretiakov și Muzeul Pușkin - câteva dintre cele mai prestigioase instituții din Rusia. Acțiunea vamală finlandeză a provocat o reacție promptă din partea autorităților ruse. „Această situație este complet ilegală”, a declarat Ministerul rus de Externe, înainte de a-l chema pe ambasadorul finlandez la Moscova și de a cere restituirea obiectelor. „Cerem autorităților finlandeze să garanteze restituirea integrală a operelor noastre de artă cât mai curând posibil”. Autoritățile finlandeze au clarificat, la rândul lor, că nu au confiscat lucrările. „Aceasta este o situație temporară. Muzeele rusești încă

dețin aceste opere de artă”, a declarat Teemu Sepponen, directorul unității de control al exporturilor din cadrul Ministerului de Externe finlandez.

Vama finlandeză și-a înăsprit controalele la frontieră de la anunțul de către Uniunea Europeană a sancțiunilor împotriva Rusiei, în contextul războiului din Ucraina. Conservate inițial, bunurile de lux au fost adăugate pe 15 martie pe lista extinsă a produselor supuse restricțiilor la export. O modalitate de a da o „lovitură elitei ruse”, împiedicându-i pe cei mai bogați să „se bucure de stilul lor de viață luxos în timp ce bombe cad asupra oamenilor nevinovați în Ucraina”, a declarat pe 11 martie președintele Comisiei Europene, Ursula von der Leyen.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



Rușii mută producția în Ungaria

Reprezentanții Ministerului ungar al Inovației și Tehnologiei (ITM) și ai companiei ruse Kamaz au semnat luni o scrisoare de intenție, în cadrul unei videoconferințe și anunță că cea mai mare companie de autovehicule din Rusia va dezvolta și va putea fabrica în Ungaria autovehicule electrice. „Centrul de cercetare și dezvoltare al celui mai mare producător rus de autovehicule își va începe activitatea, anul acesta, în Ungaria, cu 65 de ingineri de înaltă calificare”, se arată într-un comunicat remis de Ministerul ungar al Inovației și Tehnologiei (ITM) preluat de agenția ungară de presă MTI.

În document se subliniază că, în decurs de doi ani, se va dubla numărul specialiștilor care se vor ocupa de electromobilitate în centrul din Ungaria al companiei, care va ajunge astfel la capacitatea completă a personalului. De la mijlocul deceniului, compania va putea aduce în Ungaria și linii de producție. Cu privire la acestea, reprezentanții Ministerului ungar al Inovației și Tehnologiei (ITM) și cei ai companiei Kamaz au semnat, în data de 24 ianuarie 2022, o scrisoare de intenție, în cadrul unei videoconferințe. Negocierile dintre ITM și Kamaz au început în vara anului trecut, în vederea stabilirii unei cooperări bilaterale în domeniul industriei autovehiculelor electrice.

Cooperarea planificată se va putea desfășura în două etape. Prima fază se va concentra pe cercetarea și dezvoltarea comună. Partea ungară va ajuta la formarea echipei de ingineri, încurajând parteneriatele universitare și industriale și oferind un mediu de clasă mondială pentru testare. Centrul de cercetare și dezvoltare din Ungaria va putea oferi, până în anul 2024, 130 de locuri de muncă pentru specialiști, se mai arată în comunicat. Compania va putea urma construcția și punerea în funcțiune a liniilor de producție, pentru care partenerul ungar va propune o locație de investiție. Aici, vor putea fi produse, cel mai devreme începând din anul 2025, aproximativ 32.000 de autovehicule electrice pe an. Potrivit planurilor, până în anul 2030, fabrica din Ungaria își va putea mări producția de aproximativ 10 ori. Pentru a pune în practică aceste idei, părțile vor putea înființa o societate mixtă. Grupul Kamaz este cea mai mare companie de autovehicule din Rusia și una dintre primele 20 din lume care produce camioane grele. Numai din camioane, oferă peste 60 de modele, dar mai produce și remorci, autobuze și motoare. Produsele grupului sunt utilizate în peste 80 de țări. În anul 2018, Kamaz a început și producția de serie a autobuzelor electrice.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



UNIUNEA EUROPEANĂ A ÎNCHIS PORȚILE PENTRU CAMIOANELE DIN RUSIA

Din cauza noilor sancțiuni ale Uniunii Europene, camioanelor din Rusia și Belarus le este interzisă intrarea pe teritoriul țărilor pieței comune.

Cele care se aflau încă în UE au trebuit să plece până pe 16 aprilie, potrivit unui document publicat în Jurnalul Oficial al UE.

Statele membre ale Uniunii Europene care au graniță cu Rusia și Belarus au interzis imediat după anunț intrarea unor vehicule de marfă înmatriculate în cele două țări din cauza sancțiunilor aplicate, a anunțat serviciul vamal rus, potrivit Reuters.

UE a adoptat, în mod oficial, noi sancțiuni împotriva Rusiei, inclusiv interzicerea importului de cărbune, lemn, produse chimice și alte produse. De asemenea, blocul comunitar a împiedicat accesul multor nave și camioane rusești pe teritoriul Uniunii.

Vehiculele utilizate pentru transport internațional care au numere de înmatriculare rusești și belaruse nu vor putea tranzita mărfuri pe teritoriul UE, a anunțat serviciul vamal rus.

„Conform informațiilor disponibile, restricțiile nu se aplică, momentan, transportului rutier de mărfuri care livrează produse farmaceutice, medicale, alimentare și agricole, inclusiv grâu, și nici livrărilor de energie, metale neferoase și înghețăminte”, a mai precizat serviciul vamal rus.

Ce s-a întâmplat înainte de închiderea porților

Miezul nopții de 16 aprilie a fost sfârșitul perioadei de tranziție legată de interzicerea transportului rutier pe teritoriul Uniunii Europene a transportatorilor din Rusia și Belarus în cadrul sancțiunilor economice ca urmare a agresiunii ruse împotriva Ucrainei.

Perioada de așteptare a camioanelor pentru degajare la punctul de trecere a frontierei polono-belarus din Bobroniki a fost de 28 de ore, iar la coadă erau aproximativ 500 de camioane.

S-a plătit cu aceeași monedă

Pe de altă parte, în cadrul unei contrasancțiuni, interdicția de circulație impusă de Belarus se aplică vehiculelor înmatriculate în Uniunea Europeană.

Guvernul Belarusului a anunțat intrarea în vigoare a unei serii de măsuri în virtutea cărora este interzisă intrarea pe teritoriul belarus a vehiculelor cu numere de înmatriculare din Uniunea Europeană.

Interdicția afectează atât mașinile, cât și camioanele.

Sunt excluse de la restricție camioanele dedicate livrării poștale, transportului de animale ori alte transporturi speciale. În ceea ce privește vehiculele care au intrat în țară înainte de 16 aprilie 2022 – data la care măsura intră în vigoare – acestea au avut la dispoziție o săptămână pentru a părăsi Belarus. Această decizie vine ca un răspuns al autorităților din Belarus la sancțiunile impuse de Uniunea Europeană pentru sprijinirea de către Minsk a Moscovei în invazia rusă a Ucrainei.

De asemenea, începând cu data de 16 aprilie, Rusia a interzis camioanelor cu numere aparținând unor state UE să mai intre în Rusia.





CARE SUNT CELE MAI AGLOMERATE ȘI MAI ZGOMOTOASE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI DIN ROMÂNIA

Ați văzut probabil pe autostrăzi panouri uriașe pe porțiunile exterioare ale benzilor de deplasare. Ele sunt amplasate acolo unde autostrăzile se află în vecinătatea unor locuințe pentru reducerea zgomotului.

Noile autostrăzi au parapete care antifonează zgomotul, dar acestea lipsesc pe Autostrada București – Pitești. De asemenea, nu există nicio protecție legată de zgomotul realizat de vehicule pe drumurile naționale care, majoritatea, trec prin localități.

Chiar dacă nu a făcut mare lucru pentru a „îngrădi” zgomotul, CNAIR știe la perfecție care sunt cele mai zgomotoase porțiuni de autostrăzi și drumuri naționale.

Până în acest moment, CNAIR nu a prezentat un raport legat de cartarea zgomotului pe porțiunile pe care și le-a însușit chiar prin elaborarea HG 94/2016 pentru evaluarea zgomotului ambient.

Până când vom avea și propunerile CNAIR pentru reducerea zgomotului pe drumurile patriei, câteva concepte așa cum le-a prezentat CNAIR.

Ce este o hartă de zgomot?

O hartă de zgomot este asemănătoare cu o harta a vremii dar în locul zonelor reprezentând vremea sunt prezentate zonele în care zgomotele sunt puternice, reduse etc. Exact ca în cazul "vremii", hărțile pot conține isobare care unesc puncte cu aceeași presiune a aerului sau contururi

care unesc puncte cu același nivel de zgomot.

Ce este zgomotul?

Zgomotul este un sunet nedorit iar sunetul este orice variație în presiunea atmosferică pe care o poate detecta urechea. Pentru că urechea să poată detecta variația presiunii atmosferice ca sunet este necesar ca această să aibă loc de minim 20 ori / secundă. Zgomotul este o noțiune subiectivă – ceea ce reprezintă zgomot pentru o persoană poate să nu o deranjeze pe altă. Zgomotul este măsurat în decibeli pe o scala logaritmică (asemănătoare scalei Richter pentru cutremure).

Cum sunt întocmite hărțile de zgomot?

Hărțile de zgomot se întocmesc cu ajutorul programelor software specializate care calculează nivelul de zgomot în puncte specifice după cum zgomotul s-a propagat de la sursele luate în calcul. Software-ul poate lua în considerare elemente care afectează propagarea zgomotului, cum ar fi clădirile, forma terenului, capacitățile unor zone de a absorbi zgomotul (câmpuri cultivate) sau de a reflecta zgomotul (zone betonate sau luciuri de apă).

La ce folosesc hărțile de zgomot?

Hărțile de zgomot sunt întocmite în două scopuri principale. În primul rând pentru a identifica zonele unde nivelul zgomotului este ridicat și corespunzător lor pentru a calcula numărul persoanelor afectate. Acest din urmă aspect conduce la cea de a doua, și cea mai importantă utilizare a hărților de zgomot, aceea de a fi baza creării planurilor de acțiune pentru gestionarea zgomotului și reducerea efectelor sale dăunătoare. Hărțile de zgomot conțin informații asupra modului în care se va putea acționa și în procesul de prevenire a zgomotului prin dezvoltarea viitoare a zonelor rezidențiale.

Hărțile de zgomot arată cât de zgomotos este locul în care trăiesc?

Hărțile de zgomot indică nivelurile de zgomot în decibeli. Trebuie însă ținut cont de faptul că aceste niveluri reprezintă valorile medii ale zgomotului dintr-o zi din an, medie calculată la înălțimea de 4 metri deasupra nivelului solului și în centrele unor careuri cu latura de 10m precum și la fațadele cele mai expuse ale clădirilor. Aceste hărți de zgomot au un specific strategic și



trebuie privite ca atare.

Hărțile de zgomot pot fi utilizate în domeniul imobiliar?

Hărțile strategice de zgomot oferă informații privind zgomotul ca urmare a unui proces de modelare software utilizând predicții pe calculator, însă se poate ține cont de aceste informații în dezvoltarea viitoare a localităților.

Ce este o aglomerare urbană?

O aglomerare este o zonă urbană întinsă cu o populație de peste 250.000 de locuitori și o densitate a populației mai mare de 500 de locuitori pe km pătrat. Localitățile tratate în prezentele hărți strategice de zgomot sunt cele situate de-a lungul sectoarelor de drum național cu un trafic de peste 3 milioane de treceri de vehicule anual. Având în vedere faptul că CNAIR în general nu are în administrare sectoare de drum din marile municipii (care în unele cazuri au fost clasificate ca aglomerări cu o populație mai mare de 250.000 de locuitori) prezentele hărți strategice de zgomot, în general, nu abordează problema zgomotului în aglomerări, existând însă anumite excepții punctuale. Pentru o gestiune corectă a zgomotului produs de traficul rutier sunt luate în considerare toate clădirile/construcțiile din localitățile situate de-a lungul sectorului de drum în limita a 500m față de axul drumului.

Cum este calculată expunerea populației?

Expunerea populației este în general

calculată cu ajutorul software-ului destinat creării hărților de zgomot. În cazul în care software-ul dedicat dispune de funcții de export către sisteme GIS standard, calculul expunerii populației poate fi făcut și cu instrumentele specifice GIS. Această soluție se poate dovedi foarte utilă atunci când se dorește detalierea rezultatelor pe zone socio-economice, etc.

Care este nivelul mediu de zgomot acceptat de Comisia Europeană?

În cazul drumurilor principale, nivelul mediu de zgomot acceptat de Comisia Europeană este de 70 Db, în cazul indicatorului de zgomot asociat disconfortului general zi-seară-noapte – L_{zsn}, respectiv, de 60 dB în cazul indicatorului de zgomot pentru perioada de noapte – L_n.

Cum au fost create hărțile de zgomot?

Hărțile de zgomot au fost create în urma unei activități de culegere de date, analiză și calcul cu ajutorul unui software specializat. Programul calculează nivelurile de zgomot pentru pătrate cu latura de 10m (grid) și la nivelul unor receptori situați la 4m deasupra solului, la fațadele cele mai expuse

ale clădirilor - așa cum prevăd reglementările legale. Informațiile necesare calculului sunt de asemenea definite în Directiva 2002/49/EC și legislația națională aferentă.

De asemenea, software-ul ia în considerare informații privind clădirile, suprafețele de teren analizate etc. Pe baza acestor date sunt calculate informațiile specifice fiecărui grid iar în final informațiile rezultate sunt folosite pentru crearea de zone continue pentru fiecare interval de niveluri de zgomot (din 5 în 5 dB) și înregistrarea/imprimarea acestora pe suport electronic, respectiv pe hârtie.

Cât sunt de exacte hărțile de zgomot?

Hărțile de zgomot sunt produse de aplicații software în baza unor modelări tridimensionale a propagării zgomotelor. Aceasta implică colectarea de informații asupra surselor de zgomot, direcțiilor de propagare și a obstacolelor în calea propagării. Hărțile de zgomot au fost proiectate și produse pentru utilizare la nivel strategic și ca urmare corespund în primul rând acestui scop. Deși prezintă nivelele calculate ale zgomotului pe suprafețe cu latura de doar 10m și la o înălțime de 4m deasupra solului, rezultatele nu au în toate cazurile acuratețea necesară elaborării unor planuri de acțiune fundamentate făcând necesară uneori examinarea suplimentară și de detaliu a unor situații locale.

De ce nu se măsoară zgomotul în vederea realizării hărților strategice de zgomot?



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.





Grupul de experți în zgomotul ambiant al Comisiei Europene recomandă ca statele membre să folosească prioritar modelarea zgomotului în locul măsurărilor directe în vederea elaborării hărților strategice de zgomot. Există câteva motive de ordin tehnic și practic pentru care hărțile de zgomot sunt în primul rând produse utilizând predicții/simulări pe calculator decât prin măsurători directe ale zgomotului. Astfel, elaborarea hărților de zgomot bazate pe măsurători va necesita foarte multe măsurători care vor trebui efectuate pe perioade îndelungate de timp iar acest fapt va conduce la costuri considerabile. În majoritatea cazurilor, la nivelul unei locații zgomotul este produsul unei combinații locale de surse cum ar fi, de exemplu, o combinație de zgomot produs de traficul rutier și feroviar. În mod normal măsurătorile nu pot distinge contribuția fiecărei surse existente la momentul măsurării și astfel realizarea hărților strategice de zgomot (care se realizează separat pentru fiecare sursă de zgomot în parte) precum și luarea în considerare a acestor hărți de zgomot realizate prin măsurare la planificarea la nivelul fiecărei surse de zgomot a acțiunilor de reducere a zgomotului este mult îngreunată,

problema putând fi rezolvată doar prin utilizarea dispozitivelor pentru predicții ale reducerii nivelurilor de zgomot pentru fiecare sursă de zgomot individuală. De asemenea, măsurătorile de zgomot pot fi afectate de condițiile atmosferice și aceasta în diferite moduri. În primul rând, poate fi afectată însăși sursa de zgomot - de exemplu traficul rutier are caracteristici diferite atunci când suprafața drumului este umedă sau traiectoria de decolare a aeronavelor poate fi influențată de direcția vântului. În al doilea rând, echipamentele de măsură pot fi afectate – vântul puternic poate genera zgomot în microfon etc. În fine, vântul sau ploaia puternică pot fi ele însele surse puternice de zgomot din cauza acțiunii acestora asupra copacilor și suprafețelor clădirilor sau drumurilor, afectând prin aceasta nivelul măsurat al zgomotelor. Ca urmare, condițiile atmosferice impun restricții importante asupra momentelor (perioadelor) în care pot fi efectuate măsurători cu un grad corespunzător de credibilitate.

Cum se poate acționa pentru reducerea zgomotului?

Conform prevederilor HG nr. 321/2005 republicată și Ordinului Ministrului Transporturilor nr

720/2007, măsurile trebuie luate de autoritățile care gestionează infrastructurile în cauză : autostrăzile și drumurile naționale, căile ferate - inclusiv tramvaie, aeroporturile și municipalitățile. Reglementările nu se aplică zgomotului cauzat de activități casnice, de vecini, zgomotului la locul de muncă sau zgomotului din interiorul mijloacelor de transport sau zgomotului din zone militare specific acțiunilor militare. Modalitățile de acțiune pentru reducerea acestora sunt reglementate distinct. Având în vedere calitatea factorilor implicați, măsurile care pot fi luate sunt reglementate prin lege.

Dintre măsurile prevăzute de legiuitor, enumerăm:

- Reducerea puterii surselor de zgomot: Motor, Emisii, Anvelope;
- Utilizarea de îmbrăcăminte asfaltică cu proprietăți fonoabsorbante;
- Schimbarea direcției de propagare a zgomotului (panouri absorbante/ reflectorizante);
- Planificarea traficului (fluidizare, redirecționare, temporizare, amenajări speciale, dezvoltare de rețele alternative);
- Reducerea vitezei de circulație, reducerea sau eliminarea traficului greu etc.;
- Izolarea fonică a clădirilor.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





COMPANIILE DE TRANSPORT POT ÎNCHIRIA CAMIOANE DIN ALT STAT UE

Parlamentul European a dat undă verde finală unui acord cu guvernele UE privind actualizarea normelor UE care stabilesc un nivel minim obligatoriu de piață pentru utilizarea vehiculelor de marfă (dube sau camioane) închiriate fără șoferii acestora.

- Închirierea unui camion fără șofer din alt stat membru va fi mai ușoară.
- Necesitatea de a putea răspunde la cererile ridicate pe termen scurt și sezoniere pentru camioanele de închiriat.
- Este posibilă utilizarea vehiculelor închiriate dintr-o altă țară din UE timp de cel puțin două luni în fiecare an. Conform noilor reguli adoptate vor exista mai puține restricții privind utilizarea dubelor sau camioanelor închiriate fără șoferi dintr-o altă țară a UE. Parlamentul a dat undă verde finală unui acord cu guvernele UE privind actualizarea normelor UE care stabilesc un nivel minim obligatoriu de piață pentru utilizarea vehiculelor de marfă (dube sau camioane) închiriate fără șoferii acestora.

Timp și număr limitat

Deputații europeni au asigurat în cadrul negocierilor că toate companiile de

transport pot folosi vehicule închiriate care poartă licența altei țări din UE timp de cel puțin două luni pe an (regulile actuale permit doar utilizarea vehiculelor închiriate înmatriculate în același stat membru cu firma de închiriere). Cu toate acestea, guvernele UE pot alege, de asemenea, să solicite ca aceste vehicule să fie înmatriculate conform normelor lor naționale după 30 de zile de utilizare.

Companiile vor trebui să raporteze autorităților lor naționale utilizarea vehiculelor închiriate, pentru a monitoriza și controla legalitatea operatorilor de transport. De asemenea, țările UE vor putea limita numărul de vehicule închiriate pe care companiile le pot folosi. Această limită nu poate fi mai mică de 25% din flota totală de vehicule de marfă utilizată de o companie. Raportorul PE Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) a declarat: „Noile reguli vor permite companiilor să

închirieze mai ușor camioane, în loc să le cumpere, pentru a satisface nevoile sezoniere. De asemenea, oferă companiilor mai multe opțiuni, libertatea antreprenoriatului și șansa de a alocă resurse în cel mai bun mod posibil, ceea ce duce la câștiguri de mediu și la îmbunătățirea siguranței rutiere.”

Declin european la înmatriculările de camioane

Înmatriculările de vehicule comerciale în Uniunea Europeană și-au continuat trendul descendent în cursul lunii martie, cu o scădere de 24,9%. Este cea de-a noua lună consecutivă de scădere, potrivit ACEA.

Cu excepția României și a Ciprului (+11,2% și respectiv +1,6%), toate piețele UE au înregistrat scăderi, inclusiv primele patru ca mărime. Spania a cunoscut cea mai puternică scădere (-41,2%), urmată de Franța (-25,9%), Germania (-19,6%) și Italia (-9,7%).

În primul trimestru al anului 2022, înmatriculările de vehicule comerciale au scăzut cu 18,1%, totalizând 411.097 unități. Rezultatele din luna martie au tras în scădere performanței trimestriale mai mult decât rezultatele înregistrate în primele două luni ale anului. Toate cele patru piețe cheie au contribuit la performanța negativă a regiunii: Spania (-30,3%), Franța (-21,9%), Germania (-11,6%) și Italia (-4,8%), scrie Diario del Transporte.





SECRETELE BATERIILOR PENTRU CAMIOANE VARTA

"Bateriile de camion nu mai rezistă ca înainte, ce s-a întâmplat în ultimii ani?" - aceasta este una dintre întrebările la care răspunde Bogdan Bănescu, Senior Sales Manager Romania la Clarios, firma producătoare a bateriilor de camion Varta.

Reprezentantul Clarios ne spune care sunt tehnologiile disponibile pe piață în acest moment și care sunt diferențele dintre ele.

Mai mult, Bogdan Bănescu explică de ce este bateria Varta AGM cea mai bună opțiune pentru camioane.

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

Bateriile de camion nu mai rezistă ca înainte. Ce s-a întâmplat în ultimii ani?

Bogdan Bănescu, Senior Sales Manager România – Clarios:

În primul rând, numărul de ore petrecute pe traseu a crescut considerabil față de anii precedenți. Iar în al doilea rând, numărul consumatorilor de la bord a crescut,

stresând și mai mult bateria în perioadele obligatorii de odihnă.

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

Care sunt tehnologiile disponibile pe piață în acest moment și care sunt diferențele dintre acestea?

Bogdan Bănescu, Senior Sales Manager România

– **Clarios:** Sunt trei tipuri de tehnologii disponibile pe piață. Cele convenționale sunt ca acum 100 de ani, când au fost inventate. EFP, care sunt baterii convenționale îmbunătățite și AGM care folosesc tehnologia de la autoturismele care au funcția start/stop. Diferența mare este curentul pe care îl putem trage din baterie. La o baterie convențională, dacă am luat 20% din capacitatea ei, deja am luat un ciclu de încărcare al bateriei. Bateriile au un număr de cicluri limitat. La cele convenționale sunt în jur de 150, la cele EFP – 360, iar la cele AGM peste 600 de cicluri de încărcare – descărcare. Dacă la o baterie convențională putem folosi doar 20% din capacitatea ei fără să o afectăm, la bateria EFP putem descărca bateria cu 50%, iar la

AGM până la 80% din capacitatea ei.

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

De ce este bateria Varta AGM cea mai bună opțiune pentru camioane?

Bogdan Bănescu, Senior Sales Manager România

– **Clarios:** Un mare avantaj îl reprezintă gradul de descărcare profundă pe care bateria AGM îl acceptă. Acel procent de 80% de care vorbeam mai devreme. Un alt avantaj este perioada în care bateria se încarcă față de una convențională. Ca să facem o analogie, gândiți-vă la periutele de dinți electrice care au baterie cu tehnologie nichel-metal sau cele care au litium-ion. Acelea cu litium-ion se încarcă în două ore față de celelate, în zece ore. Așa și cu bateria AGM. Ea permite o încărcare mult mai rapidă. În perioadele în care camionul merge, ea se încarcă cu cât a fost descărcată în perioada de staționare.

Un al treilea avantaj este numărul mai mare de cicluri față de o baterie convențională, crescându-i durata de viață de până la șase ori.





ROMÂNIA, PERFORMANȚE PROASTE LA AUTOSTRĂZI

România avea 931 de kilometri de autostradă la sfârșitul anului trecut, reprezentând 5,3% din lungimea drumurilor naționale, potrivit unui comunicat al Institutului Național de Statistică.

„Din lungimea drumurilor naționale, 6197 km (35,4%) erau drumuri europene, 931 km (5,3%) autostrăzi, iar din punctul de vedere al numărului de benzi de circulație, 1978 km (11,3%) erau drumuri cu 4 benzi, 297 km (1,7%) drumuri cu 3 benzi și 36 km (0,2%) drumuri cu 6 benzi. Lungimea drumurilor județene cuprindea în proporție de 47,1% drumuri modernizate și 35,2% dintre drumurile comunale erau drumuri pietruite”, precizează INS.

Potrivit statisticii, aproape o treime dintre drumurile modernizate din România aveau durata de serviciu depășită la sfârșitul lui 2021.

„În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor publice, 31,7% din lungimea drumurilor modernizate și 40,6% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită”, se arată în comunicatul INS. Lungimea drumurilor publice totaliza 86.199 km, din care 17.530 km (20,3%) drumuri naționale, 35.096 km (40,7%) drumuri județene și 33.573 km (39,0%) drumuri comunale.

Din punctul de vedere al tipului de acoperământ, structura rețelei de drumuri publice înregistra: 47,1% (40571 km) drumuri modernizate, în proporție de 93,7% drumuri modernizate cu îmbrăcămînți asfaltice de tip greu și mijlociu, 24,5% (21112 km) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 28,4% (24516 km) drumuri pietruite și de pământ.

La 31 decembrie 2021, lungimea liniilor de cale ferată de folosință publică în exploatare însuma 10.764 km, din care

10.626 km (98,7%) linii cu ecartament normal, 134 km (1,3%) linii cu ecartament larg și 4 km linii cu ecartament îngust.

Densitatea liniilor la 1000 km² teritoriu era de 45,2 la mie. Densitățile cele mai mari s-au înregistrat în regiunea București-Ilfov (156,4 la mie), regiunea Vest (58,8), regiunea Sud-Est (48,8) și regiunea Nord-Vest (48,6).

La aceeași dată, lungimea căilor principale era de 5.991 km, reprezentând 55,7% din lungimea simplă a liniilor de cale ferată în exploatare.

Stăm prost și la nivel internațional

România se situează pe locul 24 într-un top al țărilor din Europa după numărul de kilometri de autostradă, cu o rețea de 910 kilometri, înaintea Bulgariei, care are 831 de kilometri. Dacă vom depăși borna de 1.000 de kilometri de șosele de mare viteză, am putea urca în clasament înaintea unor țări precum Finlanda, Serbia sau Irlanda.

Campioana Europei la capitolul șosele de mare viteză este Spania (peste 17.000 de kilometri), urmată de Germania (peste 13.000 kilometri) și Franța (11.600 kilometri), potrivit unui infografic privind evoluția rețelei europene de autostrăzi din ultimii 100 de ani.

Toate drumurile duc la Roma

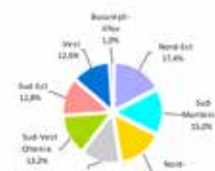
Deși acum se află pe poziția a patra în topul european, cu o rețea de aproape 7.000 de kilometri de autostradă, Italia se afla pe primul loc în prima decadă din perioada 1920 – 2020, luată în calcul la

realizarea infograficului. Descendenții constructorilor faimoaselor drumuri romane dominau inițial topul țărilor europene cu o rețea de doar 58 de kilometri. Ulterior, în perioada interbelică, în timp ce Italia rămâne la acest nivel, Germania începe să construiască rapid autostrăzi, depășind mia de kilometri în doar câțiva ani.

România apare pe harta europeană a autostrăzilor în anii '70, când este construită prima șosea de acest tip din țară, respectiv București – Pitești (A1). La darea în folosință a tronsonului de autostradă de 96 de kilometri în 1972, România se situa pe poziția a 12-a în clasamentul european, înaintea unor țări precum Portugalia sau Cehia.

În timp ce România se oprește mai mulți ani la rând sub 100 de kilometri, construcția de autostrăzi ia avânt peste tot în Europa. În anii '90, Spania vine puternic din urmă și ajunge în top trei țări europene după rețeaua de autostrăzi. Ulterior, după 2006, Spania urcă pe primul loc în clasament, depășind Germania. De atunci, rețeaua de șosele de mare viteză a liderului european a crescut de la sub 13.000 de kilometri la peste 17.000 de kilometri în prezent.

Structura lungimii rețelei de drumuri publice, pe regiuni de dezvoltare, la 31.XII.2021





23.800 LEI AMENDA PENTRU ȘOFERII DE CAMION PRINȘI FĂRĂ ROVINIETĂ

Guvernul a aprobat, în cadrul unei ședințe, un proiect de lege pentru modificarea Ordonanței Guvernului numărul 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.

În acest fel, a fost actualizat cuantumul amenzilor contravenționale aplicabile utilizatorilor pentru lipsa rovinietei valabile.

Pentru vehiculele de transport marfă între 7,5 tone și 12 tone, amenda pentru lipsa rovinietei crește de la 1.750 de lei la 5.500 de lei.

Pentru camioanele de peste 12 tone, cu minimum 4 axe, valoarea maximă a amenzii va fi de 23.800 lei.

CUANTUMUL amenzii contravenționale aplicabile utilizatorilor în cazul lipsei rovinietei valabile

Autoturisme. Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 275 lei. Maxim: 550 lei

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mică sau egală cu 3,5 tone: Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 950 lei. Maxim: 1.900 lei
Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 3,5 tone și mai mică sau egală cu 7,5 tone. Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 275 lei. Maxim: 550 lei

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone și mai mică decât 12,0 tone. Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 5.500 lei. Maxim: 11.000 lei

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu maximum 3 axe (inclusiv). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 7.100 lei. Maxim: 14.200 lei

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu maximum 3 axe (inclusiv). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 275 lei. Maxim: 550 lei

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu minimum 4 axe (inclusiv). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 11.900 lei. Maxim: 23.800 lei

Vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 3.100 lei. Maxim: 6.200 lei

Vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 5.500 lei. Maxim: 11.000 lei

Scurta descriere a reglementării:

Tariful de utilizare pe rețeaua de drumuri naționale din România se aplică în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare. Prin prezentul proiect de act normativ se propune modificarea anexei nr. 2 la Ordonanța guvernului nr. 15/2002, în sensul actualizării cuantumului amenzilor contravenționale aplicabile

utilizatorilor pentru lipsa rovinietei valabile.

Din anul 2010 și până în prezent, cuantumul amenzilor a rămas la același nivel, în timp ce cuantumul tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România exprimat în lei a crescut cu aproape 20%.

Astfel, valoarea amenzilor contravenționale s-a calculat ca fiind de două ori tariful anual de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, pentru amenda minimă și de patru ori tariful anual de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, pentru amenda maximă.

De precizat este faptul că amenda stabilită prin procesul - verbal de constatare a contravenției poate fi achitată la jumătate din minimul acesteia prevăzut de lege, în termen de 15 zile de la comunicarea acesteia.

Propunerea de modificare a cadrului legal actual este justificată de faptul că numărul contravențiilor aplicate pentru circulația fără achitarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (rovinietă) a crescut foarte mult în ultimii ani (734.143 PVCC aplicate numai în anul 2021 prin intermediul punctelor fixe și mobile de control față de 357.531 aplicate în anul 2015). Creșterea exponențială a numărului de contravenții aplicabile a condus la concluzia că valoarea actuală a amenzilor nu este în măsură să descurajeze fenomenul contravențional.

Parlamentul României adoptă



prezenta Lege:

Art. I. – Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 82 din 1 februarie 2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se înlocuiește cu anexa la prezenta lege. Art. II. – Prezenta lege, intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pe ce se duc banii de rovinietă

Oficialii Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere au explicat că toți banii se constituie venituri proprii ale CNAIR.

„Conform legii, toți acești bani se utilizează pentru întreținerea infrastructurii rutiere, drumuri naționale, autostrăzi, poduri. Acești bani înseamnă salarii și cheltuieli cu întreținerea și funcționarea CNAIR și a Direcțiilor Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) din toată țara. Veniturile din rovinietă înseamnă aproximativ 85% din sumele necesare pentru funcționarea CNAIR și întreținerea infrastructurii rutiere. Restul de 10% provine din taxele pentru podurile dunărene, iar 5% reprezintă tarifele de eliberare a acordurilor și a autorizațiilor de amplasare și/sau de acces în zona drumului național. Aceste tarife sunt, în special, pentru benzinării”, au declarat oficialii CNAIR pentru Capital. Conform prevederilor OG nr.15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, sumele încasate în urma aplicării de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA a tarifului de utilizare și a tarifulor de trecere se constituie venit la dispoziția acesteia și sunt utilizate pentru proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea, exploatarea și modernizarea drumurilor de interes național, precum și pentru garantarea și

rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor. Potrivit actului normativ, CNAIR este obligată să dispună măsurile necesare în vederea asigurării facilităților adecvate la punctele de încasare a tarifulor de trecere și de utilizare, astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală.

Întrebări și răspunsuri legate de rovinietă, potrivit CNAIR

„Am primit un proces verbal de contravenție, pe care l-am achitat. Ce trebuie să fac mai departe?”

În cazul în care ați achitat amenda contravențională, conform celor înscrise în procesul verbal, trebuie să trimiteți către CESTRIN, prin una din metodele menționate mai jos, copii ale documentelor care atestă plata amenzii contravenționale, împreună cu o copie a procesului verbal prin poștă, la adresa Bd. Iuliu Maniu, nr. 401 A, Sector 6, București prin predare directă la sediul CESTRIN, Bd. Iuliu Maniu, nr. 401 A, Sector 6, București, prin e-mail la adresa chitanta@cestrin.ro.

Am primit mai multe procese verbale de contravenție, emise pentru același vehicul, dar cu date de săvârșire a contravențiilor diferite. Trebuie ca la fiecare proces verbal să plătesc amenda?

Răspuns: DA.

Dacă în urma sancționării contravenționale, am plătit amenda contravențională, mai trebuie să achit rovinietă?

Răspuns: DA.

Am vândut vehiculul și totuși am primit un proces verbal de constatare

a contravenției. Ce de făcut?

Acest lucru se datorează faptului că, în urma vânzării vehiculului, noul proprietar nu a efectuat transcrierea dreptului de proprietate asupra vehiculului în termenul prevăzut de legislația în vigoare (Ordinul Ministerului Administrației și Internelor nr. 1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor, cu modificările și completările ulterioare). Din acest motiv, în evidențele Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, figurați în continuare ca și deținător al vehiculului, iar în cazul utilizatorilor români (persoanele fizice sau juridice înscrise în certificatul de înmatriculare, care au în proprietate sau care, după caz, pot folosi în baza unui drept legal vehicule înmatriculate în România) responsabilitatea achitării rovinietei revine în exclusivitate acestora. CNAIR SA nu are niciun drept în aplicarea sancțiunilor altor persoane, decât celor înscrise în certificatul de înmatriculare ca deținători sau ca utilizatori în baza unui drept legal. În această situație, puteți formula o contestație la procesul verbal emis, în termen de 15 zile de la data comunicării acestuia, conform celor înscrise în procesul verbal primit. Totodată, pentru a evita aplicarea unor alte sancțiuni contravenționale, vă informăm că trebuie să vă adresați organului fiscal în a cărui rază teritorială de competență aveți domiciliul. Acesta va notifica DRPCIV cu privire la înstrăinarea vehiculului, în cadrul schimbului de informații prevăzut de reglementările în materie fiscală, pentru a efectua mențiunile necesare în Registrul Național de Evidență a Permiselor de Conducere și a Vehiculelor Înmatriculate (RNEPCVI). În cazul înregistrării vehiculului respectiv circulând fără rovinietă valabilă, mențiunea privind înstrăinarea acestuia (conform celor precizate mai sus), va fi adusă la cunoștință CNAIR SA, fiind astfel evitată întocmirea unui proces verbal de

constatare a contravenției pe numele dvs.

Rovinieta își păstrează valabilitatea în cazul în care s-a schimbat proprietarul sau adresa de domiciliu a proprietarului, dar numărul de înmatriculare a rămas același?

Răspuns: DA.

Rovinieta își păstrează valabilitatea în cazul în care s-a schimbat numărul de înmatriculare?

În cazul utilizatorilor români și străini, în situația schimbării numărului de înmatriculare al vehiculului pentru care a fost achitat tariful de utilizare, rovinietă își menține valabilitatea numai în condițiile în care la emiterea acesteia numărul de identificare al vehiculului a fost înscris corect. În condițiile în care la emiterea rovinietei numărul de identificare al vehiculului nu a fost înscris sau nu a fost înscris corect, în cazul schimbării numărului de înmatriculare al vehiculului pentru care a fost achitat tariful de utilizare, utilizatorul va solicita CNAIR SA în scris, efectuarea modificării numărului de înmatriculare în baza de date a SIEGMCR. Pentru efectuarea modificării, utilizatorul se va prezenta la una dintre subunitățile CNAIR SA cu următoarele documente: a) solicitare scrisă, conform modelului care se regăsește pe pagină web a CNAIR SA; b) copie de pe cartea de identitate a vehiculului și originalul acesteia, pentru verificarea conformității. Solicitarea se verifică pe loc și, dacă este justificată, se efectuează modificarea în baza de date. Odată cu modificarea numărului de înmatriculare în baza de date, se va elibera de către subunitatea CNAIR SA, prin intermediul SIEGMCR, un document care atestă efectuarea modificării și valabilitatea rovinietei pentru noul număr de înmatriculare, în două exemplare, dintre care: a) unul va fi înmănat solicitantului; b) unul va fi semnat de către solicitant și va rămâne la subunitatea CNAIR SA. Utilizatorii români pot solicita la CNAIR SA, în scris, efectuarea modificării numărului de înmatriculare. Solicitarea, completată conform modelului care se regăsește pe pagina web a CNAIR SA, se transmite împreună cu o copie de pe cartea de identitate a vehiculului. Pe baza documentelor menționate anterior și în urma verificării în baza de date a autorității de înmatriculare, dacă cererea este justificată, se efectuează



modificarea în baza de date, în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data înregistrării la CNAIR SA. Utilizatorii vor fi informați, în scris, de către CNAIR SA cu privire la modalitatea de soluționare a solicitării în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data înregistrării acesteia la CNAIR SA.

Am înmatriculat un vehicul, iar la momentul la care am dorit să achit rovinietă, operatorul m-a înștiințat că pentru numărul de înmatriculare respectiv există o rovinietă valabilă. Mai trebuie să achiziționez o nouă rovinietă?

În cazul în care în SIEGMCR, pentru numărul de înmatriculare respectiv există o rovinietă aflată în perioada de valabilitate, aceasta se consideră a fi valabilă pentru vehiculul dvs., numai în cazul în care numărul de identificare pentru care a fost eliberată rovinietă respectivă este același cu numărul de identificare din certificatul de înmatriculare al vehiculului deținut de către dvs. și rovinietă existentă în SIEGMCR a fost eliberată pentru tipul de vehicul deținut de către dvs. În cazul în care cele două numere de identificare nu sunt identice, sau tipul vehiculului deținut de către dvs. este diferit de tipul vehiculului pentru care s-a emis rovinietă existentă în SIEGMCR, aceasta NU se consideră a fi valabilă pentru vehiculul deținut de către dvs., iar operatorul are obligația să vă elibereze rovinietă solicitată.

Unde plătesc amendă pentru lipsa rovinietei?

Fapta de a circula fără rovinietă valabilă constituie contravenție continuă și se sancționează cu amendă contravențională. Sumele provenite din amenzile aplicate pentru lipsa

rovinietei nu se constituie venit la bugetul CNAIR SA. Acestea se fac venit integral la: bugetele locale, în cazul amenzilor aplicate persoanelor fizice, respectiv, la bugetul local al unității/subdiviziunii administrativ teritoriale în care contravenientul persoană fizică își are domiciliul; bugetul de stat, în cazul amenzilor aplicate persoanelor juridice. Amenzile care se cuvin: bugetelor locale - se achită prin mijloace de plată online, prin instituții de credit autorizate cu care există încheiate convenții sau la casieriele autorităților administrației publice locale ori ale altor instituții publice abilitate să administreze veniturile bugetelor locale, indiferent de localitatea pe a cărei rază acestea funcționează, de cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției (ex. ghișeul.ro - dacă instituția în contul căreia persoana fizică intenționează să facă plata amenzii, este înrolată); bugetului de stat - se achită prin mijloace de plată online, în conturile dedicate, la instituțiile de credit autorizate cu care există încheiate convenții sau la unitățile Trezoreriei Statului.

În aceste condiții, întrucât CNAIR SA nu gestionează aceste conturi și mijloace de plată online, nu poate indica în procesele verbale întocmite pentru lipsa rovinietei:

- conturile dedicate ale administrațiilor publice locale în care persoanele fizice vor intenționa să achite amenzile;
- conturile dedicate ale unităților Trezoreriei Statului în care persoanele juridice trebuie să achite amenzile;
- mijloace de plată online administrate/ autorizate/ acceptate de administrațiile publice locale și de unitățile Trezoreriei Statului în care persoanele fizice și persoanele juridice, după caz, pot achita amenzile", arată documentul CNAIR.



OFICIAL. CREȘTE VITEZA DE DEPLASARE PE DRUMURI DE MARE VITEZĂ

Parlamentul a decis care sunt noile viteze de deplasare ale tuturor vehiculelor pe drumurile naționale, drumuri expres și autostrăzi.

Vitezele maxime admise în afara localităților pentru categoriile de autovehicule sunt:

- 130 km/h pe autostrăzi, 120 km/h pe drumurile expres, 100 km/h pe drumurile naționale europene, 90 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A și B.
- 110 km/h pe autostrăzi, 100 km/h pe drumurile expres, 90 km/h pe drumurile naționale europene și 80 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile C, D și D1;
- 90 km/h pe autostrăzi, 85 km/h pe drumurile expres, 80 km/h pe drumurile naționale europene și 70 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A1, B1 și C1;
- 45 km/h pentru tractoare și moped.

Abia în această lună, România a deschis cei dintâi kilometri de Drum Expres. Este vorba de 18 km între Craiova și Pitești.

Documentul integral prezentat de TIR Magazin

Art. I. – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 49, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins: „(4) Limitele maxime de viteză în afara localităților sunt: a) pe autostrăzi – 130 km/h; b) pe drumurile expres – 120 km/h; c) pe drumurile naționale europene (E) – 100 km/h; d) pe celelalte categorii de drumuri – 90 km/h.”

2. La articolul 50, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Vitezele maxime admise în afara localităților pentru categoriile de autovehicule prevăzute în anexa nr. (1) sunt următoarele:

2 a) 130 km/h pe autostrăzi, 120 km/h pe drumurile expres, 100 km/h

pe drumurile naționale europene (E) și 90 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A și B;

b) 110 km/h pe autostrăzi, 100 km/h pe drumurile expres, 90 km/h pe drumurile naționale europene (E) și 80 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile C, D și categoria D1;

c) 90 km/h pe autostrăzi, 85 km/h pe drumuri expres, 80 km/h pe drumurile naționale europene (E) și 70 km/h pentru celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A1, B1 și C1;

d) 45 km/h, pentru tractoarele agricole sau forestiere și moped.”

3. La Capitolul V, Secțiunea a 4-a, alcătuită din articolul 74, se modifică și va avea următorul cuprins: „Secțiunea a 4-a Circulația pe autostrăzi și drumuri expres Art. 74. –

(1) Pe autostrăzi sau pe drumurile expres este interzisă circulația pietonilor, a autovehiculelor cu gabarite sau mase depășite, fără



autorizație specială de transport eliberată de administratorul drumului public, conform reglementărilor în vigoare, a vehiculelor cu tracțiune animală, a animalelor, a vehiculelor trase sau împinse cu mâna, a bicicletelor, trotinetelor electrice și mopedelor, a tractoarelor agricole sau forestiere și a mașinilor autopropulsate pentru lucrări agricole, precum și a vehiculelor care, prin construcție sau din alte cauze, nu pot depăși viteza de 50 km/h.

(2) De asemenea, pe autostrăzi sau pe drumurile expres sunt interzise învățarea conducerii unui vehicul, încercările prototipurilor de șasiuri și de autovehicule, manifestațiile, defilările, caravanele publicitare, antrenamentele și competițiile sportive de orice fel, precum și cortegiile.

(3) Se interzice circulația, oprirea sau staționarea autovehiculelor pe banda de urgență sau acostament cu excepția cazurilor justificate, precum și a autovehiculelor cu regim de circulație prioritar.

(4) Circulația autovehiculelor destinate transportului public de persoane sau de mărfuri se efectuează, de regulă, numai pe banda 3 marginală din partea dreaptă a autostrăzii sau a drumului expres, în sensul de mers.” 4. La articolul 102 alineatul (4), litera c) se modifică și va avea următorul

cuprins: „c) efectuarea, de către conducătorul de autovehicul, pe autostradă sau pe drumul expres, a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, a circulației în sens contrar sensului de circulație, a circulației sau traversării de pe un sens de circulație pe celălalt prin zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile.”

5. La articolul 108 alineatul (1) litera d), punctele 5 și 6 se modifică și vor avea următorul cuprins: „5. circulația sau staționarea pe spațiul interzis care separă sensurile de circulație pe autostradă sau pe drumul expres; 6. staționarea ori parcare autovehiculelor pe autostradă sau pe drumul expres în alte locuri decât cele special amenajate și semnalizate;”

Art. II. – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv cu cele aduse prin prezenta lege, va fi republicată în Monitorul Oficial, Partea I, dându-se textelor o nouă numerotare.

Caracteristicile unui drum expres, conform normativului aprobat de către CNAIR

- două sensuri de circulație cu cel

puțin două benzi pe sens, separate de un spațiu median;

- două căi de circulație de 8,00m care cuprind pe sens câte două benzi de circulație de 3,50m și două benzi de încadrare de 0,50m;

- un spațiu median de separarea sensurilor de circulație de 3,00m;

- două acostamente de câte 1,50m (piatră spartă, pământ vegetal, etc., exclusiv materiale pe baza de bitum);

- nu intersectează la nivel nici o altă cale de comunicație. Intersecțiile cu alte căi de comunicații vor fi denivelate;

- intrarea și ieșirea autovehiculelor este permisă numai cu acces dreapta, în locuri special amenajate. Drumurile expres pot fi dezvoltate în autostrăzi. Drumurile expres vor avea ca dotări: spații de parcare, baze de întreținere și garduri de protecție.

În cadrul proiectării se va ține seama de dezvoltarea drumurilor expres în perspectivă la categoria de autostrăzi și se va urmări încadrarea optimă în peisajul înconjurător, pentru asigurarea confortului optic, punctual pentru sectoarele cu elemente geometrice critice generate de condițiile de relief.



166.000 DE ȘOFERI DE CAMION, ȘOMERI DIN CAUZA RĂZBOIULUI DINTRE RUSIA ȘI UCRAINA

Invazia trupelor rusești în Ucraina exacerbează considerabil problema penuriei de șoferi. Încă de la sfârșitul anului 2021 - adică înainte de război - numărul de locuri de muncă neocupate a fost estimat la 380.000, până la 425.000 în Europa.

Polonia și Lituania au fost deosebit de afectate

La vremea respectivă exista deja un deficit de între 57.000 și 80.000 de șoferi în Germania, iar în Marea Britanie situația era și mai gravă cu 80.000 până la 100.000 de posturi vacante. Polonia și România au fost, de asemenea, în zona roșie, cu 80.000 și, respectiv, 71.000 de șoferi necesari.

Polonia și Lituania sunt afectate în special, deoarece au avut cel mai mare număr de șoferi din afara UE. Dintr-un total de 228.000 de atestate de conducător auto pentru lucrătorii din afara UE care circulau la sfârșitul anului 2020, 103.000 au fost eliberate în Polonia și 67.000 în Lituania.

Polonia: aproape un al treilea șofer e din țări terțe

În Polonia, aproape o treime dintre șoferii care lucrează în transportul rutier internațional sunt din afara UE. Majoritatea dintre aceștia erau ucraineni, în jur de 75 la sută, urmați de bieloruși, care reprezentau aproximativ 20 la sută. Din cauza penuriei de șoferi, Polonia a facilitat

angajarea șoferilor din Ucraina, Belarus, Rusia, Georgia, Armenia și Moldova. Și în Lituania, cei mai mulți șoferi din țări terțe erau bieloruși, ruși și ucraineni.

Până la 80 la sută șoferi din Ucraina sau Belarus

Unele companii de transport poloneze au raportat că până la 80% dintre șoferii lor provin din cele două țări vecine din Est, potrivit IRU. Drept urmare, tarifele de transport în Polonia pe rutele din Varșovia au atins un maxim istoric în primul trimestru. Impactul se va face probabil simțit în toată Europa, deoarece transportatorii polonezi furnizează aproximativ 20% din capacitatea de pe piața europeană.

Pachetul Mobilitate, la fel de rău ca războiul

Șeful regional al uneia dintre cele mai mari companii de transport din lume a avertizat că penuria șoferilor de camioane se va intensifica anul viitor, pe măsură ce salariile cresc și lipsa forței de muncă se intensifică. Luis Gomez, președintele unei companii de transport de marfă

cotată la New York, prezice că noile reglementări impuse de UE vor exercita presiuni suplimentare asupra comercianților cu amănuntul și a producătorilor anul viitor. De asemenea, vor exista perturbări în lanțul de aprovizionare în acest Crăciun, scrie businesspress.in.

Europa a fost afectată de un deficit de șoferi

Conform datelor Transport Intelligence Organisation, în Europa există o lipsă estimată de 400.000 de șoferi de camioane, iar această meserie este tot mai cerută din cauza creșterii cumpărăturilor online cauzată de pandemie.

Dar oficialii spun că urmare a aplicării Pachetului Mobilitate și a cererii puternice, deficitul de șoferi se va adânci și salariile vor crește brusc.

Reforma Pachetului Mobilitate de transport al UE a fost aprobată după trei ani de negocieri anul trecut. Camioanele trebuie să se întoarcă în țara lor la fiecare opt săptămâni.



CE SE ÎNTÂMPLĂ CU ASIGURĂRILE CITY INSURANCE CARE AU ÎNCETAT PE 11 MAI

Polițele RCA emise de societatea City Insurance au încetat de drept pe 11 mai 2022, chiar dacă perioada de valabilitate a acestora depășește data menționată, informează Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF).

"Tribunalul București a admis cererea de deschidere a procedurii de faliment formulată de A.S.F. pe numele societății SAR City Insurance S.A. pe data de 9 februarie 2022, iar conform Legii 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, articolul 262 "în termen de 90 de zile de la data pronunțării hotărârii de deschidere a procedurii de faliment, polițele de asigurare încheiate de societatea de asigurare/reasigurare încetează de drept; în aceleași condiții, se vor denunța și contractele de reasigurare. Având în vedere cele precizate, posesorii de polițe de asigurare RCA emise de City Insurance trebuie să încheie o nouă asigurare, la un alt asigurător, până pe data de 11 mai 2022. În caz contrar, aceștia sunt pasibili de sancțiuni în concordanță cu legile în vigoare. Amenda pentru absența unei asigurări RCA este cuprinsă între 1.000 și 2.000 de lei. În baza Codului Rutier, Poliția poate decide, ca măsuri suplimentare, reținerea certificatului de înmatriculare al mașini sau reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare", precizează ASF.

Pot solicita returnarea părții din prima de asigurare
Clienții City Insurance ale căror

contracte de asigurare sunt denunțate automat pe 11 mai 2022 pot solicita returnarea părții din prima de asigurare proporțională cu perioada de valabilitate rămasă în vigoare. Spre exemplu, dacă polița a fost încheiată pe o perioadă de un an și expiră pe 11 septembrie 2022, clientul are dreptul de a solicita returnarea unei treimi din valoarea primei plătite (proporțional cu cele 4 luni din 12 rămase în vigoare). Clienții City Insurance pot solicita returnarea părții din primă și înainte de termenul de 11 mai, dacă decid denunțarea poliței din proprie inițiativă.

Persoanele implicate din postura de păgubit în accidente provocate de asigurați RCA ai City Insurance, care nu au cumpărat o poliță nouă după data de 11 mai 2022, nu vor putea fi despăgubite în baza poliței City Insurance, chiar dacă datele înscrise pe ea arată că se află încă în perioada de valabilitate. Terții păgubiți se pot adresa Biroului Asiguratorilor de Autovehicule din România (BAAR) pentru a fi despăgubiți din Fondul de Protecție a Victimelor Străzii (FPVS), doar în situația în care accidentul a implicat și vătămări corporale sau decese, subliniază ASF.

Conform Fondului de Garantare a Asiguraților (FGA), la data de 11 mai 2022, când se va produce

denunțarea automată a contractelor de asigurare, vor mai fi în vigoare 498.255 de polițe de asigurare RCA emise de City Insurance.

Guvernul intervine și prelungește termenele

Falimentul City Insurance atrage noi măsuri urgente la Guvern, care pe 13 mai a prelungit valabilitatea asigurărilor de garanții emise de această companie.

„Prin prezentul proiect modifică Legea nr.85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență în sensul creșterii termenului de valabilitate a polițelor de asigurare încheiate de societățile de asigurare/reasigurare împotriva cărora au fost pronunțate hotărârile de deschidere a procedurii de faliment, aferente contractelor de asigurare încadrate în clasa de asigurări 15 - garanții, (...) respectiv de la 90 zile la 150 de zile la data pronunțării hotărârii de deschidere a procedurii de faliment. (...) Antreprenorii vor beneficia de o perioadă de timp suplimentară de 60 de zile pentru identificarea și constituirea unor noi garanții, ceea ce contribuie la minimizarea riscului blocării unor proiecte majore de investiții și afectării în mod negativ a gradului de absorbție a fondurilor europene.”, se arată în nota de fundamentare.



6 ANI DE PUȘCĂRIE PENTRU ROMÂNII CARE FURAU DIN CAMIOANELE AFLATE ÎN MERS

La vremea respectivă au fost botezați gașca „hoților-surferi din camioane”. Modul lor de operare consta în interceptarea din spate a camioanelor cu o mașină și de pe capota unei alte mașini. Hoții deschideau ușile remorcii și furau bunuri din remorcă.

Odată ce ajungeau în interiorul remorcilor camioanelor, hoții predau marfa către restul ocupanților mașinilor. Banda era formată din șaisprezece membri de naționalitate română. Aceștia furau mărfuri de mare valoare.

Românii au fost condamnați de Înalta Curte din Paris la pedepse cu închisoare de la optsprezece luni la șase ani și amenzi de la 5.000 la 25.000 de euro.

Pagubă- 3 milioane de euro

Așa-numiții „surferi” sunt hoți care jefuiesc camioanele în timp ce acestea circulă pe autostradă. O bandă de acest tip de hoți a fost cea judecată de Tribunalul Penal din Paris. 21 de români, care lucrează în două echipe, au fost bănuți că au comis 11 furturi pe parcursul mai multor luni pe drumurile franceze. Paguba este de peste trei milioane de euro.

16 dintre hoți au fost prezenți în instanță, dar cinci sunt dispăruți și fac obiectul unui mandat european



de arestare. Dintre cei 16, zece au fost arestați în flagrant în noiembrie 2019, în timp ce încercau să fure mărfuri aparținând L'Oréal. Alți 6 au fost arestați în Suedia și România. Hoții stăteau pe capota unei mașini care circula cu viteză mare pe autostradă. Ei forțau ușile din spate ale unui camion, intrau, furau marfa și plecau fără să fie văzuți, spune ancheta.

Echipa de tâlhari plecau la bordul mai multor vehicule, cinci în general. Odată ce camionul era pe autostradă, unul dintre vehicule se deplasa în față pentru a-l încetini. Un altul, numit „vehicul de îmbarcare”, era plasat în spate. Un al treilea stătea lângă camion pentru a împiedica pasagerii din mașinile care circulau pe autostradă să vadă furtul.

Plecând prin trapa mașinii de îmbarcare, unul dintre membrii echipei urca pe acoperiș. El era asigurat cu un simplu ham atașat de unul dintre pasagerii vehiculului. Forța mecanismul de închidere a ușii camionului, apoi intra în remorcă.

Pe un alt vehicul, plasat în spate, se monta o trapă pentru a arunca coletele de marfă din camion în el. Mărfurile erau apoi trimise în România prin transportatori complici, sau revândute direct pe

piețele din Franța.

Europa, sub asediul hoților

O bandă de hoți din Italia, care au jefuit 55 de camioane, în numai câteva luni, a căzut în mâinile oamenilor legii.

Operațiunea a fost coordonată de Procuratura din Piacenza și desfășurată atât de Brigada de Poliție Judiciară a Poliției rutiere din Cremona, cât și de Brigada Mobilă a Direcției de Poliție din Piacenza, Italia.

Concluziile anchetei arată că, în perioada mai 2020 - ianuarie 2021, grupul de hoți a jefuit mai multe camioane străine parcate pe timp de noapte în zonele de serviciu ale autostrăzii A21 din Piacenza, Nure și Trebbia, intrând în posesia bunurilor prețioase transportate: aparate și echipamente electronice, cosmetice, îmbrăcăminte, alimente etc.

În perioada 27 mai 2020 - 31 ianuarie 2021, hoții au comis 23 de infracțiuni, printre lovituri și alte tentative, existând un total de 55 de camioane care au fost victime ale furturilor sau tâlhăriilor.

Trei români fac parte din banda criminală

Autorii jafurilor, identificați de anchetatori, sunt membrii unei

organizații criminale compuse inițial din două bande, unite între ele: cea a lui Chignolo Po, formată dintr-un cetățean ucrainean și 5 albanezi, și cea definită drept "Cremaschi" cu cei trei români.

Banda de criminali nu conținea numai hoți, ci și bătauși, care nu cruțau victimele care se opuneau intențiilor lor, de violență fizică. În situația aceasta de violență s-a aflat și un șofer bielorus de camion, în data de 29 iunie 2020.

Banda încerca să fure o încărcătură de televizoare destinate Unieuro din Piacenza. Însă furtul s-a transformat apoi într-o bătaie, deoarece un șofer de camion, parcat în aria de servicii A21 Nure Nord din Piacenza, a încercat să înfrunte infractorii.

Acesta a fost bătut cu brutalitate cu băte, pietre și chiar cu o parte din televizoarele sustrate.

Hoții aveau experiență de muncă în domeniul transportului și manipulării mărfurilor și urmau un plan strict la fiecare jaf.

Investigațiile desfășurate și începute tocmai în urma acestei afaceri, au dus la reconstituirea metodelor de operare ale asocierii, specializată în acțiuni de natură prădătoare. Cum procedau:

- prin tăierea ochiurilor plasei metalice a gardurilor de delimitare, au accesat zonele de serviciu întotdeauna și exclusiv prin conexiune externă, fără a utiliza benzile de pe autostradă, pentru a evita înregistrarea la cabinele de taxare și pentru a avea o cale de scăpare ușoară;

- camioanele care urmau să fie prădate erau alese cu scrupulozitate doar dintre cele dotate cu o folie de protecție din plastic care, prin mici tăieturi cu un cutter, le permitea infractorilor să inspecteze marfa din interior;

- după identificarea mărfurilor de interes, cu deschiderea ușilor din spate ale remorcilor și forțarea încuietorilor sau tăierea sigiliilor vamale, încărcătura transportată era rapid ridicată și depozitată în vegetația de pe câmpurile adiacente.

Aproape toți infractorii se lăudau



cu experiență de muncă în domeniul transportului și manipulării mărfurilor, care le permitea să recunoască complexele de vehicule ce meritau să fie jefuite, să pună rapid în aplicare procedurile de descărcare și să acceseze canalele unde marfa furată putea fi plasată.

Se fură și la noi acasă

Polițiștii din Făget i-au prins pe doi hoți care au furat combustibil din rezervorul unui camion cu semiremorcă parcat pe Autostrada A1, pe sensul de mers Lugoj-Deva. Cei doi hoți au 21 și 31 de ani și, vineri, au furat 300 de litri de combustibil dintr-un camion aflat în parcare, pe Autostrada Lugoj-Deva. Chiar șoferul camionului i-a observat pe cei doi hoți, când au plecat cu canistarele.

Polițiștii din Făget au intrat imediat pe fir și i-au prins la scurtă vreme pe cei doi. Aceștia au fost reținuți pentru 24 de ore pentru infracțiunea de furt calificat.



În America de sud se fură din mers

Insecuritatea transporturilor rutiere ajunge la punctul în care hoții intră prin geamurile laterale ale cabinelor

camioanelor pentru a fura mărfuri. O încercare de-a dreptul „epică” de a fura marfă dintr-un camion pe autostrada Washington Luis din Brazilia a fost înregistrată video de un elicopter de poliție Globocop. Videoclipul arată momentul în care un hoț sare pe fereastră în cabina unui camion. Curând după aceea, banditul și șoferul ies din camion. Cei doi bărbați se urcă apoi într-o mașină de culoare argintie care revine pe șosea și gonește cu viteză mare.

Câteva minute mai târziu, poliția a găsit o mașină într-o zonă mlăștinoasă. Friboi, compania care deține camionul, a anunțat că șoferul a fost găsit și că este bine. Camionul s-a oprit imediat după ce șoferul a activat alarma, potrivit Friboi, datorită sistemului de urmărire a sarcinii care a blocat motorul vehiculului.

„În ceea ce privește tentativa de jaf din Rio de Janeiro, Friboi anunță că oferă toată asistența șoferului care se simte bine. Compania folosește un sistem modern și eficient de urmărire a încărcăturii, care oferă o mai mare securitate atât propriilor șoferi cât și celor străini. Sistemul a fost activat în momentul jafului, ceea ce a garantat acțiunea promptă a autorităților responsabile.”, a anunțat printr-un comunicat compania de transport rutier.



Baclavel versus Baclavela

De când s-a aflat că firmele turcești oferă în ultima vreme cele mai mari sume ca "tribut" pentru a prinde contracte cu Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNAIR), a început un adevărat război între specialiștii în "polișat intrările". Cu ani în urmă, Daniela Drăghia, pe vremea când era director general al CNAIR, și-a atras porecla "Macaronela" pentru "pretenia" extrem de apropiată cu firmele italienești care "exfoliau" pe atunci banul public destinat construirii de drumuri. Între timp, însă, Drăghia a devenit "brațul înarmat" al firmelor turcești dornice să îi "mânjească" pe băiețașii din CNAIR și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI).

Așa se face că, din "Macaronela", porecla Danielei s-a schimbat în "Baclavela". Principalul client turc al Baclavelei este acum Tekfen, un holding care se laudă că anul trecut a avut o cifră de afaceri de 32 de miliarde de euro. Marea problemă a Danielei o reprezintă însă în acest moment un alt contract pe care l-a "lobbyt" în trecut, cel pentru construcția variantei ocolitoare Zalău.

În iulie 2020, CNAIR a semnat contractul pentru construirea acestui drum cu asocierea Synohidro Corporation Limited din China și Good Prod SRL, din România, cu prețul de 185.538.106,56 de lei fără TVA. Durata contractului era de 114 de luni, din care șase luni perioada de proiectare, 24 luni perioada de execuție a lucrărilor, iar perioadă de garanție a lucrărilor de 84 de luni.

Obiectul contractului îl reprezintă proiectarea și execuția lucrărilor pentru construcția șoselei de centură a municipiului Zalău, între DN 1F, km 79+625 și DJ 191C, în lungime de 5,535 km, care include proiectarea și execuția a cinci viaducte și două poduri, precum și a intersecțiilor giratorii cu DN1F și cu DJ 191C. Baclavela este cea care le-a "netezit" chinezilor calea spre acest contract cu CNAIR. La rândul lor, chinezii i-au pus în față Danielei un alt contract, prin care femeia este obligată să facă naveta București-Zalău și, potrivit mai multor surse, o obligă să stea cam trei săptămâni dintr-o lună pe șantierul variantei ocolitoare.

În loc de concluzie: Suma lunară negociată cu firma chinezească i se pare acum mică Baclavelei, când turcii sunt dispuși să arunce în joc foarte mult "caș".

Bătaie pe "stârv"

Spaima Danielei este acum și mai mare, în condițiile în care au apărut și alți "lobiști" interesați să susțină contra-cost efortul turcilor de a lua o felie cât mai mare din "stârvul" CNAIR.

Primul și cel mai mare rival al Baclavelei pare să fie în acest moment chiar ministrul Transporturilor, fostul premier de paie al infractorului Liviu Dragnea, Sorin Grindeanu.

În loc de concluzie: Acesta din urmă nu numai că a promis sprijin "dezinteresat" firmelor turcești dar a și fost la Istanbul pentru o întâlnire cu "sultanul" Erdogan și "ienicerii și spahii" lui.

Personaje de tristă amintire

Nu este de neglijat nici un alt pretendent la titlul de "Omul

turcilor pe lângă CNAIR": fostul director general al companiei Narcis Neaga.

"Surghiunit" de mai bine de un an pe funcția de consilier al directorului general de la Metroul SA, Narcis "Alba-Neag(r)a" folosește multul timp liber pe care îl are la dispoziție pentru a se "implica activ" în succesul unor firme în "războiul de uzură" dus împotriva CNAIR.

Nu are sens să vă mai amintim că Neaga este autorul primei și celei mai spectaculoase prăbușiri de autostradă din România. Pentru a-i face pe plac premierului de atunci Victor Ponta, care candida la președinția României și avea nevoie de realizări, Narcisistul a grăbit construcția autostrăzii Cunța-Săliște și a dat-o în circulație fără să fie cu adevărat finalizată. Rezultatul: 300 de metri din autostrada de numai 22 de kilometri s-au prăbușit pur și simplu.

În loc de concluzie: După ce a scăpat cu greu din ghearele DNA după această "ispravă", Neaga a mai primit un al doilea mandat, de doar opt luni, la șefia CNAIR, în mai 2018, pe vremea ministeriatului lui Răzvan "Porky Pig" Cuc.

Tandemul Neaga-Capra

Și Narcis Neaga nu lucrează singur de sub paravanul Metroul SA. A luat-o alături de el și pe Marioara "Animal-sau-poziție" Capra, fostă șefă a Direcției Tehnice din CNAIR.

Decorată anul trecut de Ambasada Ungariei la București pentru servicii deosebite aduse Ungariei, Capra are în acest moment o altă "misiune de luptă".

Gurile rele, da' bune, susțin că ea este omul care face legătura

între Neaga și un băiețuș, care a moștenit de la ea șefia Direcției Tehnice din CNAIR.

În loc de concluzie: Băiețușul are în "fișa ilegală a postului" să scoată cât mai multe documente din CNAIR, pe baza cărora să poată tandemul Alba-Neag(r) a - Animal-sau-pozitie să își facă toate combinațiile!

Blestemul banilor nemunciți

Cu mulți ani în urmă, pe vremea în care Daniela Drăghia era director general la CNAIR, TIR Magazin v-a prezentat în exclusivitate fotografii cu casa în care locuia.

Somptuoasa vilă din apropiere de București a fost construită pe numele concubinului de atunci al Baclavelei, care era "dă meserie" șofer.

Până și terenul de sub casă și firma de închiriere de utilaje pentru construcții erau tot pe numele "șofe-loverului".

Cu alte cuvinte, deși banii îi dădea cea poreclită la acea oră Macaronela, șoferache înregistra totul pe numele lui.

Așa se face că, într-o bună zi (care "ierea" de fapt rea!), Baclavela s-a trezit cu băgăjelul pregătit la ușă, atunci când s-a întors de la muncă.

Singurul ei noroc a fost că a intuit din timp că șoferache o va "exmatricula" și a reușit să își scoată o parte din bunurile de valoare.

Rămasă fără locuință, Baclavela a apelat la singura opțiune disponibilă în acel moment, aceea de a renunța la penthouse-ul de 320 de metri pătrați de pe litoral, despre care angajații mai vechi ai CNAIR cred că ar fi fost primit cadou de Nelu Iordache "Purcelache". În acest fel, Daniela a încetat să mai fie vecină când merge la mare cu fosta ministresă Anca Boagiu, împrumutată tot de Purcelache.

Sigur, Baclavela nu a reușit să obțină milionul de euro pe apartamentul care are o terasă cu grădină de 300 de metri pătrați.

Cu banii încasați a reușit totuși să își cumpere o casă în Băneasa.

În loc de concluzie: Potrivit unei vechi glume, există trei categorii de oameni: oameni buni, oameni răi și șoferii! Baclavela nu mai poate râde la această glumă!

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.



Bravo, ție, Baclavele,
că pe Dragnea l-ai trădat!
Ordonanța promovată și mulțimea
dispersată
te-au băgat într-un #cenzurat#!

Ce te faci tu, Baclavelo,
că șoferul te-a lăsat?!
În căsuța de-altădată, unde vă
iubeați odată,
el cu alta s-a luat!

Daniela "Baclavela" Drăghia, fostă șefă a CNAIR și fostă "Macaronela", a devenit o mare "cantautoare și compozitoare" de cântece de cătănie, la concurență cu Baclavel Grindeanu.



DE CE ȘOFERII DE CAMION TREBUIE SĂ INTRODUCĂ MANUAL ÎN TAHOGRAF TRECEREA FRONTIEREI

Comisia Europeană a venit cu o serie de precizări legate de modul în care șoferii profesioniști trebuie să înregistreze manual trecerea granițelor.

Această cerință este stipulată în Pachetul Mobilitate și se aplică din februarie 2022.

1. Care este scopul înregistrării manuale a punctelor de trecere a frontierei în tahograf?

Obligația de a introduce manual în tahograf simbolul țării în care șoferul intră după trecerea unei frontiere a unui stat membru se aplică începând cu 20 august 2020 pentru șoferii care conduc vehicule echipate cu un tahograf analog și, începând cu 2 februarie 2022, pentru șoferii care conduc vehicule echipate cu tahograf digital, inclusiv prima versiune a tahografului inteligent.

Obiectivul principal al acestor dispoziții este de a facilita aplicarea dispozițiilor privind operațiunile de cabotaj și detașarea șoferilor.

Această cerință este o măsură tranzitorie înainte ca o nouă versiune a tahografului inteligent să poată înregistra automat trecerile frontierei. Toate vehiculele înmatriculate pentru prima dată începând cu 21 august 2023 trebuie să fie echipate cu un astfel de tahograf. Vehiculele echipate în prezent cu un tahograf analog sau digital non-inteligent vor trebui să fie echipate cu acest nou tahograf până cel târziu la 31 decembrie 2024, în timp ce vehiculele echipate în prezent cu un tahograf inteligent vor avea timp până la 18 august 2025 cel târziu să le modernizeze.

Toate vehiculele utilitare ușoare a căror masă maximă admisă este între 2,5 și 3,5 tone și care sunt angajate în activități de transport internațional sau de cabotaj vor trebui să fie echipate cu acest tahograf începând cu 1 iulie 2026.

Cum trebuie să înregistreze șoferii de camion corect trecerea frontierei în tahograf?

Regulamentul (UE) nr. 165/2014 prevede că introducerea manuală a simbolului țării trebuie să se facă „la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv”. Ea trebuie făcută „la cel mai apropiat loc de oprire posibil în sau după graniță”. Siguranța rutieră este unul dintre principalele obiective ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind timpii de conducere, pauzele și perioadele de odihnă, iar tahograful este principalul instrument de verificare a respectării acestor prevederi. În acest context, respectarea obligației de a introduce manual, în punctele de trecere a frontierei, nu trebuie în niciun caz să periclitze obligațiile și cerințele de siguranță rutieră stabilite în legislația UE și cea națională. Prin urmare, evaluarea a ceea ce constituie „cel mai apropiat loc de oprire posibil” trebuie să țină cont pe deplin de regulile și constrângerile de siguranță rutieră în momentul în care șoferul decide unde să oprească în acest scop. În special, ar trebui să se țină seama de posibila lipsă de locuri de parcare disponibile în zonele de frontieră, pentru a evita riscurile de a crea congestii periculoase în astfel de zone.

Exemplul 1: Banda de urgență a unui drum nu ar trebui să fie considerată un „posibil loc de oprire” în scopul respectării acestei dispoziții, deoarece aceasta ar fi cel mai probabil o încălcare a cerințelor de siguranță rutieră, cum ar fi regulile naționale de circulație.

Exemplul 2: După ce a trecut o graniță, un șofer vede că banda de decelerare până la prima zonă de parcare este blocată și/sau parcare este deja la capacitate maximă. În această situație, șoferul are două opțiuni: fie să contribuie la aglomerarea benzii de decelerare, fie să-și continue traseul.

În cazul în care prima opțiune pune în pericol siguranța rutieră (în special pentru vehiculele din spate), o astfel de zonă de parcare aglomerată nu ar trebui considerată un „posibil loc de oprire” în sensul Regulamentului (UE) nr. 165/2014. Șoferul ar trebui să aleagă a doua opțiune și să-și continue traseul până la următorul loc de oprire posibil. În consecință, aceeași zonă de parcare poate fi „cel mai apropiat loc de oprire posibil” pentru un șofer, dar nu și pentru altul care trece pe lângă el la altă oră sau dată.

Concluzie:

Autoritățile, care vor aplica această dispoziție, trebuie să aplice articolul 34 alineatul (6) litera (f) și articolul 34 alineatul (7) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, luând în considerare preocupările privind siguranța rutieră și flexibilitatea pe care o presupune conceptul de „cel mai apropiat loc de oprire posibil”. Prin urmare, atunci când se verifică respectarea obligației de înregistrare a trecerilor de frontieră pe tahograf, acestea trebuie să țină cont de toate circumstanțele de trafic și constrângerile de siguranță rutieră.

În mod similar, se așteaptă ca firmele de transport să își instruiască în mod corespunzător șoferii.

**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**