

INVESTIGATORUL'S



**ȘOFER PROFESIONIST
LA VÂRSTA DE** PG.04
NUMAI 18 ANI



**ANDREI GAGEA,
BUSINESS DIRECTOR,
IVECO ROMÂNIA
PG.12**



IANUARIE 2023
14.9 LEI

www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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



Adresa redacției:

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

Director general :

Emil POP

mobil: 0722.554.472

e-mail: director@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU

Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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



Revista TIR este
semnata
Cartei Europene a
Siguranței Rutiere

S u m a r



06 40 MILIOANE DE TONE
MARFĂ IMPLICATE ÎN
TRANSPORTUL RUTIER
INTERNAȚIONAL



14 IVECO ESTE MARELE
CÂȘTIGĂTOR AL
RALIULUI DAKAR 2023 LA
CLASA CAMIOANELOR



23 ISCTR ÎNCEPE
CONTROALE PRIVIND
ÎNTOARCEREA
CAMIOANELOR ACASĂ LA
8 SĂPTĂMÂNI



45 COLOANA A CINCEA



UNTRR: "O MĂSURĂ CONCRETĂ DE A REDUCE RATA RIDICATĂ A ȘOMAJULUI ÎN RÂNDUL TINERILOR"

Parlamentul României a adoptat Legea care permite tinerilor să obțină permisul de conducere pentru categoriile C și CE la vârsta de 18 ani, la solicitarea UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR salută decizia Parlamentului României de a adopta Legea care permite tinerilor să obțină permisul de conducere pentru categoriile C și CE la vârsta de 18 ani. România devine astfel al 18 stat european care stabilește vârsta minimă de 18 ani pentru conducătorii auto profesioniști de camioane conform prevederilor legislației europene, aplicate de mult timp în Austria, Cehia, Germania, Danemarca, Estonia, Franța, Grecia, Croația, Ungaria, Irlanda, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovenia, Suedia și Marea Britanie. Urmare solicitărilor repetate inițiate de UNTRR încă din 2015 și adresate Guvernului și

Parlamentului României, plenul Camerei Deputaților din 13.12.2022 a votat cu 275 voturi pentru și 1 vot abținere adoptarea Legii pentru modificarea și completarea Codului Rutier – respectiv a OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice care permite tinerilor de 18 ani posesori de permis de conducere categoria B să obțină și permisul pentru categoriile C și CE. Prin acest vot, România transpune prevederile DIRECTIVEI nr. 645/2018 prin care tinerii pot obține permisul de conducere pentru categoriile C și CE la vârsta de 18 ani. Chiar dacă vine cu întârziere, această lege poate să ajute în următorii ani atât industria transporturilor rutiere cât și economia națională. România este printre țările cele mai

afectate de criza de conducători auto profesioniști, deficitul ajungând la 71.000 posturi de conducători auto neocupate potrivit raportului din 2022 al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere – IRU. În ultimii ani, criza conducătorilor auto profesioniști s-a acutizat și amenință competitivitatea industriei transporturilor rutiere, principalul contribuitor la exportul de servicii al României, cu o contribuție de cca 6 mld. Euro anual și care doar în ultimii 4 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. Industria transporturilor rutiere semnalează de mult timp nevoia de angajare a tinerilor conducători auto, majoritatea transportatorilor români având în prezent camioane care nu pot fi operate din cauza lipsei acute



de personal calificat.

Noua lege adoptată de Parlamentul României facilitează angajarea conducătorilor auto de camion de la vârsta de 18 ani, este totodată o măsură concretă de a reduce rata ridicată a șomajului în rândul tinerilor și de a păstra tinerii doritori să practice această meserie în țară. Având în vedere că rata șomajului în rândul tinerilor (15-24 ani) a atins cel mai ridicat nivel în septembrie 2022 (21,3%) conform INS, legea adoptată de Parlamentul României oferă o șansă reală tinerilor să se angajeze într-o meserie bine plătită, care îi recompensează mai mult decât orice altă ocupație din România și astfel să rămână în țară, devenind conducători auto profesioniști în transporturile rutiere de mărfuri, sector esențial al economiei românești. Conform prevederilor noii Legi adoptate de Parlamentul României, tinerii cu vârsta de 18 ani posesori ai permisului de conducere categoria B se pot înscrie la școala de șoferi și pot obține categoria C, CE însă nu vor putea să conducă vehicule din această categorie decât după ce vor obține și certificatul de calificare profesională inițială - CPI, prin susținerea unui examen de cunoștințe teoretice și practice, după ce au urmat cursurile unui centru de pregătire și perfecționare profesională autorizat de Ministerul Transporturilor. Până la vârsta de 21 de ani, tinerii angajați vor putea conduce vehicule din categoria C, CE numai pe teritoriul României. În perspectiva adoptării generale la nivel european a vârstei de 18 ani pentru obținerea permisului de conducere categoria C și CE care le va permite tinerilor să conducă camioane și în trafic internațional, România va avea deja pregătită industria și forță de muncă calificată pentru această activitate. UNTRR solicită Președintelui României promulgarea urgentă a legii adoptate de Parlament, pentru a permite tinerilor să obțină permisul de conducere pentru categoriile C și CE la vârsta de 18 ani, în acest fel răspunzând

nevoilor industriei de transporturi rutiere de a angaja conducători auto profesioniști și oferind oportunități de angajare în România pentru tinerii aflați în căutarea unui loc de muncă bine plătit.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 19 decembrie 2022.

Problema

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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



40 MILIOANE DE TONE MARFĂ IMPLICATE ÎN TRANSPORTUL RUTIER INTERNĂȚIONAL

Transportul rutier de mărfuri a înregistrat, în primele nouă luni din 2022, o creștere cu 6,9% în ceea ce privește volumul mărfurilor transportate, comparativ cu perioada similară din 2021, în timp ce în transportul feroviar s-a consemnat o scădere de 2,9%.

În transportul rutier, din totalul de 238,448 milioane tone mărfuri transportate, 83% au fost înregistrate în transport național, care a marcat o creștere cu 8,3% față de aceeași perioadă a anului precedent. Parcursul mărfurilor s-a majorat cu 5%, în transport național înregistrându-se un avans de 9%.

Un transport pe creștere, celălalt în scădere

Pe de altă parte, în transportul feroviar au fost transportate 41,797 milioane tone mărfuri, din care 77,9% în transport național. Parcursul tarifar al mărfurilor a scăzut cu 2,6% și s-a înregistrat o diminuare doar în transport național, respectiv, cu 10,9%.

Potrivit datelor INS, în perioada menționată, în transportul maritim au fost înregistrate 45,443 milioane tone, din care 45,433 milioane tone în transport internațional, iar față de perioada 1 ianuarie - 30 septembrie 2021, volumul total a marcat o creștere cu 13,9%.

Mărfurile transportate pe căi navigabile interioare au totalizat 21,446 milioane tone, din care 37,4% în transport național. Volumul mărfurilor transportate a înregistrat

o scădere cu 12,1% față de aceeași perioadă a anului precedent, în timp ce parcursul mărfurilor a scăzut cu 22,1%.

Transportul prin conducte petroliere magistrale a înregistrat 5,080 milioane tone mărfuri transportate, în creștere cu 3,4% comparativ cu perioada similară din 2021, în timp ce parcursul mărfurilor s-a majorat cu 7,5%, de la an la an.

În transportul aerian, volumul mărfurilor transportate a înregistrat un total de 37.000 de tone, în creștere cu 26,7% față de primele nouă luni ale anului anterior.

Transport pe distanțe reduse la 20%

Totodată, în perioada 1 ianuarie - 30 septembrie 2022, în transportul rutier național, 63,4% din volumul mărfurilor a fost transportat pe distanțe între 1 și 49 km, 20,2% pe distanțe cuprinse între 50 și 149 km, iar 13,1% pe distanțe cuprinse între 150 și 499 km. De asemenea, în transportul național pe căi navigabile interioare, 56,2% din volumul mărfurilor a fost transportat pe distanțe cuprinse între 150 și 299 km.

În transportul rutier, diviziunile de

mărfuri cu cele mai mari ponderi în totalul mărfurilor transportate au fost: minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (32,8%) și alte produse minerale nemetalice (19,4%). În același timp, pe transportul feroviar ponderi semnificative au fost înregistrate pentru diviziunile: cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (21,0%) și cocs, produse rafinate din petrol (20,8%).

Germania e liderul

Pe segmentul transportului rutier de mărfuri, mărfurile transportate în cont propriu au reprezentat 57,7% din total, iar în ceea ce privește destinația, 17% din total au fost înregistrate în transport internațional. Din totalul mărfurilor în transport rutier internațional, respectiv 40,632 milioane tone, transportul între state terțe a reprezentat 46,3%, cabotajul 21,9% și mărfurile încărcate 17,7%. Statistica INS arată că, în transportul rutier internațional de mărfuri, 93% din totalul mărfurilor descărcate au provenit din state membre ale Uniunii Europene



(UE) și 94,2% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație state-membre.

Cele mai mari cantități de mărfuri descărcate au provenit din Germania (20%), Ungaria (14,7%) și Italia (13,5%), iar în ceea ce privește încărcările, 18,3% din volumul mărfurilor au avut ca destinație Germania, 17,3% Italia și 12,4% Ungaria.

Noi acorduri de transport UE-Ucraina și Moldova

Parlamentul European a dat undă verde acordurilor UE cu Ucraina și Moldova pentru a facilita transportul transfrontalier de mărfuri.

Cele două noi acorduri ale UE privind transportul rutier fac parte din răspunsul UE la perturbările din sectoarele transporturilor din Ucraina și Moldova cauzate de invadarea Ucrainei de către Rusia. Întrucât spațiul aerian ucrainean a fost închis pentru traficul civil,

iar exportul maritim este extrem de limitat, Ucraina trebuie să găsească rute alternative pe cale rutieră pentru a-și exporta stocurile de cereale, combustibil, produse alimentare și alte bunuri. Moldova suferă în mod similar, având nevoie de rute de tranzit alternative prin UE și de asistență pentru tranzitarea mărfurilor ucrainene pe teritoriul său.

Acordurile aprobate cu 586 voturi pentru, un vot împotriva și 7 abțineri (Ucraina) și 596 voturi pentru, două voturi împotriva și 7 abțineri (Moldova) vor înlocui acordurile bilaterale de transport existente cu țările UE. Noile acorduri facilitează temporar transportul rutier de mărfuri, permițând transportatorilor ucraineni, moldoveni și UE să tranziteze și să opereze între teritoriile respective, fără a fi nevoie de permisele aferente.

În plus, acordul UE - Ucraina va permite conducătorilor auto

ucraineni să își utilizeze în continuare permisele de conducere ucrainene și certificatele de competență profesională existente pentru a conduce în UE, fără a trebui să dețină un permis de conducere internațional.

Raportorul PE Marian - Jean Marinescu (PPE, România) a declarat: „Având în vedere că rutele de transport tradiționale au fost blocate, a trebuit să găsim modalități alternative de transport al cerealelor și al altor mărfuri din și către Ucraina și Moldova. Datorită acestor acorduri, putem crește nivelul exporturilor și importurilor pe cale rutieră, fără a crea blocaje la trecerea frontierei. Acest lucru nu numai că reduce riscul unei crize alimentare mondiale, ci reprezintă, de asemenea, un pas în direcția extinderii în continuare a relației de transport dintre UE și aceste țări.”

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





SISTEMUL E-SIGUR E ÎN VIGOARE DE LA 1 IANUARIE. SE VREA REDUCEREA CU 50% A ACCIDENTELOR

Legea care stabilește măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier a fost promulgată de președintele Klaus Iohannis.

Noua lege vizează monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice într-un sistem integrat și reglementează condițiile în care pot fi utilizate datele colectate astfel. Actul normativ prevede instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport.

„Prin instituirea e-SIGUR se urmărește realizarea obiectivului general al Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682 din 25 mai 2022, respectiv reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor grav rănite în urma producerii accidentelor rutiere”, stipulează legea.

Monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice se realizează prin intermediul sistemelor de transport inteligente, parte integrantă din drum, într-un sistem integrat și interoperabil.

Sistemul e-SIGUR va semnala:

- depășirea limitei maxime admise de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
- încălcarea interdicției sau restricției de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
- nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;
- conducerea pe drumurile publice a unui vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;
- nerespectarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată;
- comportamentul agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;
- controlul achitării tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale.

Noi pedepse pentru conducătorii auto

Codul Penal a fost modificat, astfel încât conducătorii auto primesc pedepse mai mari la abateri privind conducerea vehiculelor.

5. La articolul 334, alineatele (1), (2) și (4) se modifică și vor avea

următorul cuprins:

„(1) Punerea în circulație sau conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, a unui tramvai sau a unui tractor agricol ori forestier neînmatriculat sau neînregistrat, potrivit legii, se pedepsește cu închisoare de la unu la 3 ani sau cu amendă.

(2) Punerea în circulație sau conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, tramvai, tractor agricol ori forestier cu număr fals de înmatriculare sau înregistrare se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani sau cu amendă.

(4) Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tractarea unei remorci ale cărei plăcuțe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare au fost retrase ori a unui vehicul înmatriculat în alt stat, care nu are drept de circulație în România, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 2 ani sau cu amendă.”

6. La articolul 335, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(1) Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, a unui



tramvai ori a unui tractor agricol sau forestier de către o persoană care nu posedă permis de conducere se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani.

(2) Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană al cărei permis de conducere este necorespunzător categoriei din care face parte vehiculul respectiv ori al cărei permis i-a fost retras sau anulat ori căreia exercitarea dreptului de a conduce i-a fost suspendată sau care nu are dreptul de a conduce autovehicule, tramvaie ori tractoare agricole sau forestiere în România se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.”

7. La articolul 336, alineatul (1) se modifică și va avea următorul

cuprins:

„(1) Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani sau cu amendă.”

Art. 336(1) Fapta conducătorului unui vehicul de a consuma alcool sau alte substanțe psihoactive, după producerea unui accident de circulație care a avut ca rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane, până la recoltarea mostrelor biologice, se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani sau cu amendă.

(2) Dacă persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute

în alin. (1) efectuează transport public de persoane, transport de mărfuri periculoase ori se află în procesul de instruire practică a unor persoane pentru obținerea permisului de conducere sau în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.

(3) Nu constituie infracțiune consumul de substanțe psihoactive, după producerea accidentului de circulație și până la recoltarea mostrelor biologice, dacă acestea sunt administrate de personal medical autorizat, în cazul în care administrarea acestora este impusă de starea de sănătate sau de vătămarea corporală a conducătorului auto.”

Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



AUTORITĂȚILE DE CONTROL NU LE POT CERE ȘOFERILOR DE CAMION CHITANTE CARE SĂ ARATE CĂ AU FĂCUT PAUZA LA HOTEL

Comisia Europeană a tranșat o problemă legată de ce pot controla inspectorii care opresc șoferii de camion în trafic.

Context

Comisia a fost informată în mai multe rânduri că unele autorități naționale solicitau șoferilor să furnizeze dovezi, cum ar fi facturile de hotel, pentru a dovedi că și-au cheltuit banii pentru odihnă săptămânală regulată pentru a închiria o cameră în afara vehiculului.

Cadrul legal

Articolul 36 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 2 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier furnizează o listă exhaustivă a înregistrărilor care urmează să fie oferite de către conducătorul auto la cererea unui inspector control. Acestea sunt: fișele de înregistrare (diagramele), în cazul tahografului analog, eventualele înregistrări manuale și imprimate, cardul de șofer, în cazul tahografului digital. La efectuarea unor astfel de verificări, autoritățile statelor membre nu pot solicita alte documente decât cele menționate la articolul 36 din prezentul regulament.

Articolul 34 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 precizează că statele membre nu le pot impune șoferilor obligația de a prezenta orice alte formulare care atestă activitățile șoferilor.

Articolul 4 alineatul (6) din Directiva 2006/22/CE stabilește obligația de asistență între statele membre în ceea ce privește verificarea respectării normelor privind timpul de conducere și de odihnă.

„Dacă, într-un stat membru, cercetările efectuate asupra documentelor înregistrate de șofer într-un alt stat membru oferă motive pentru a crede că s-au

săvârșit încălcări care nu pot fi stabilite în timpul acelei verificări, autoritățile competente ale statelor membre în cauză trebuie să se ajute reciproc”, spun documentele.

Clarificare

Conducătorii auto sau angajatorii pot fi amendați pentru nerespectarea interdicției de a lua odihna săptămânală doar dacă șoferii sunt surprinși făcând această odihnă în interiorul vehiculului. În același timp, articolul 34 alineatul (3) din Regulamentul 165/2014 nu exclude posibilitatea ca autoritățile naționale să efectueze controale cu privire la repausul săptămânal anterior, care ar fi fost luate într-un alt stat membru. Prin urmare, autoritățile naționale pot face controale în orice moment.

Cu toate acestea, șoferii nu sunt obligați să își explice activitățile când sunt de departe de vehicul. Aceasta acoperă și repausul săptămânal regulat în afara vehiculului. Astfel, inspectorii nu le pot cere șoferilor documente care să demonstreze că și-au petrecut odihna de 45 de ore la motel sau la hotel.

Întoarcere la 8 săptămâni, obligatorie

Transportatorii de mărfuri sunt obligați, să întoarcă autocamioanele la centrul operațional al companiei la fiecare 8 săptămâni, obligația fiind inclusă în Pachetul Mobilitate 1, legislație valabilă pentru toate statele membre ale Uniunii Europene. Întoarcerea camioanelor acasă o dată la două luni se aplică, după ce a intrat în vigoare și Directiva Detașării șoferilor pentru firmele care

desfășoară operațiuni de tip cross-trade sau cabotaj (transport între două state membre, diferite de țara de înregistrare a firmei), zeci de mii de șoferi români fiind implicați în această activitate.

Potrivit Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), România ocupă locul 8 ca piață de transport în UE și a treia poziție la operațiuni de transport rutier internațional de tip cross trade (10,5 %) și cabotaj (8,2 %).

Imediat după aprobarea Pachetului Mobilitate 1, un studiu KPMG realizat în 2020 estimează o reducere a veniturilor din transporturile internaționale de mărfuri pentru firmele românești cu 4,5 miliarde de euro și riscul de relocare a afacerii: "Studiul KPMG evidențiază faptul că aplicarea măsurii întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni va conduce la o scădere cu 4,5 miliarde de euro a veniturilor din transportul internațional de marfă, estimând totodată că peste 50 % din transportatorii români care operează transporturi rutiere internaționale în UE, cross trade și cabotaj fie își vor întrerupe activitatea fie își vor muta centrul operațional în alte State Membre" – potrivit unui comunicat al UNTRR.

Guvernul merge la judecată

La începutul lunii ianuarie 2022, Guvernul României a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere de suspendare după ce, în 2020, România și alte țări printre care Bulgaria, Cipru, Lituania, Polonia și Ungaria ceruseră anularea parțială a actelor UE. Potrivit României, dar și altor altor opt



state din Uniunea Europeană, actuala formă a Pachetului Mobilitate 1 este în contradicție și cu obiectivele Green Deal ale Uniunii, deoarece obligă întoarcerea camioanelor în statul membru în care au primit autorizația, la fiecare opt săptămâni. Asta va conduce, potrivit celor nouă state, la creșterea numărului de „curse goale” care, în schimb, va genera emisii suplimentare de CO2 din sectorul transporturi rutiere. „Operatorii de transport români sunt obligați să parcurgă 1.300 km în plus pentru a se conforma noilor reguli, în timp ce polonezii, slovacii și ungurii ar trebui să parcurgă jumătate din distanță sau chiar mai puțin. Revenirea la țara de origine la fiecare 8 săptămâni ar însemna 1.000 de camioane în plus zilnic pe drumurile europene și la frontiere, fără nicio justificare economică. Aceasta ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO2/zi sau 418.000 tone CO2/an”, spune UNTRR. Datele oficiale arată că transportul rutier generează aprox. 5 % din PIB-ul României fiind principalul contributor la exportul de servicii al țării, 22 de miliarde de euro în ultimii 4 ani. Sunt 36000 de firme active în transporturi cu aprox. 250.000 șoferi profesioniști.

Cum a explicat Comisia Europeană nevoia de a avea un Pachet Mobilitate

Regulile revizuite privind detașarea șoferilor, perioadele de odihnă și o mai bună aplicare a normelor de cabotaj (ex. transportul temporar de bunuri de către transportatori non-rezidenți într-un stat membru) au scopul de a pune capăt

denaturării concurenței în acest domeniu și de a oferi condiții mai bune pentru odihna șoferilor.

Concurență loială și combaterea practicilor ilegale

Acordul păstrează limitele existente în privința cabotajului (trei operațiuni în decursul a șapte zile), dar introduce înregistrarea trecerilor de frontiere prin tahografe, pentru combaterea fraudei. Pentru a evita practicarea „cabotajului sistematic”, va exista, de asemenea, o „perioadă de așteptare” de patru zile înaintea unor noi operațiuni de cabotaj efectuate în aceeași țară, cu același vehicul.

Pentru combaterea utilizării companiilor de tip „cutie poștală”, întreprinderile de transport rutier de marfă ar trebui să desfășoare o proporție semnificativă din activități în statul membru în care sunt înregistrate. Noile reguli impun camioanelor întoarcerea la centrul operațional al întreprinderilor la fiecare opt săptămâni.

Întrucât operatorii folosesc din ce în ce mai mult vehicule utilitare ușoare pentru a furniza servicii de transport transfrontalier, acești operatori (care folosesc vehicule ușoare, de peste 2,5 tone) ar trebui, de asemenea, să respecte normele UE pentru operatorii de transport și să echipeze mașinile cu tahografe.

Norme clare privind detașarea șoferilor

Normele la nivel european privind detașarea șoferilor vor oferi un cadru juridic clar pentru aplicarea regulilor de

detașare în sectorul extrem de dinamic al transporturilor, pentru a preveni birocrația cauzată de abordări naționale diferite și pentru a asigura o remunerație echitabilă pentru șoferi.

Acordul prevede că regulile privind detașarea șoferilor urmează a fi aplicate cabotajului și operațiunilor de transport transfrontalier, cu excepția tranzitului, a operațiunilor bilaterale și a operațiunilor bilaterale cu o încărcare sau descărcare suplimentară în fiecare direcție (sau niciuna la ieșire și două la întoarcere).

Condiții de lucru mai bune pentru șoferi

Textul agreeat include, de asemenea, măsuri pentru a asigura condiții de odihnă mai bune pentru șoferi și pentru a le permite să petreacă mai mult timp acasă.

Companiile vor trebui să-și organizeze calendarele astfel încât șoferii angajați în transportul transfrontalier să se poată întoarce acasă la intervale regulate, la fiecare trei sau patru săptămâni, în funcție de calendarul de lucru.

Perioada de odihnă obligatorie de la sfârșitul săptămânii nu poate să fie petrecută în cabina camionului. Dacă această perioadă de odihnă se petrece departe de casă, companiile trebuie să plătească cheltuielile de cazare pentru șoferi.

În cazuri excepționale, li se va permite șoferilor să depășească timpul pentru condus, în condiții foarte stricte, cu scopul de a ajunge acasă pentru odihna obligatorie de la finalul săptămânii, dacă aceștia se află foarte aproape de casă.

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

detasaretransport.ro





ANDREI GAGEA, BUSINESS DIRECTOR, IVECO ROMÂNIA: "ÎN 2023 AVEM ÎN PLAN EXTINDEREA REȚELEI DE VÂNZĂRI ȘI SERVICE"

La început de an, Andrei Gagea, Business Director al IVECO România, a avut amabilitatea să ne ofere un interviu despre activitatea din 2022 a companiei pe care o conduce și perspectivele pentru 2023.

Cum a fost anul 2022 pentru Iveco România?

2022 a fost un an bun pentru Iveco România, deoarece a adus, față de 2021, o creștere de aproximativ 13-14% a cifrei de afaceri. Din punctul de vedere al vânzărilor pentru gama Light (3,5-7,49 t) – IVECO este pentru al IV-lea an consecutiv lider, având o cotă de piață de peste 25%, iar în clasamentul general (vehicule de peste 3,49t) IVECO se află pe locul al doilea, cu o cotă de aproximativ 16%, tot pentru al patrulea an consecutiv. Vânzările de piese de schimb au crescut, cu 10% față de 2021, și numărul de contracte de service a crescut semnificativ, singurul segment aflat în scădere, cu circa 30%, fiind cel al vânzării de vehicule rulate, din cauză că nu au fost multe mașini pe stoc. De asemenea, au existat schimbări ale structurii rețelei de dealeri față de anul anterior.

Care este în acest moment cel mai vândut produs sau serviciu al Iveco România și pe ce credeți că se bazează succesul lui?

Cel mai bine vândut vehicul al IVECO în România este DAILY – este produsul nostru cel mai apreciat de către clienții din România. Robustețea șasiului este un atu deosebit de important, șasiul său fiind realizat din profil C din oțel de înaltă rezistență, cu grosime de până la 5 mm, similar celor al camioanelor.

Apoi varietatea gamei de produse este una dintre cele mai ofertante din industrie, iar pentru varianta șasiu, DAILY este unicul furgon de pe piață care oferă volume de până la 19,6 m³ și lungimi de carosare de peste 6m. DAILY beneficiază de o gama variată de motorizări. Motorul de 3 l, de concepție industrială este recunoscut pentru robustețe și longevitatea sa. Nu în

ultimul rând, noua gamă de servicii oferite de noi este foarte importantă pentru clienți. Menționez aici conectivitatea, serviciu cu ajutorul căruia se pot realiza operațiuni de mentenanță predictivă, diagnoza vehiculului de la distanță sau actualizări de software "over the air" (de la distanță).

Importantă este și capilaritatea rețelei de service, IVECO având 24 de puncte de service autorizate, deci avem una dintre cele mai vaste reprezentări din România din acest punct de vedere.

În ce măsură credeți că scumpirea exagerată a energiei electrice afectează planurile producătorilor de vehicule comerciale pentru trecerea la un transport lipsit de emisii de gaze cu efect de seră?

Există această presiune a scumpirilor asupra fiecăruia dintre

noi. Scumpirea energiei electrice și a motorinei afectează într-adevăr segmentul producției auto, însă producția vehiculelor electrice este o realitate.

Anul trecut la IAA Hanovra, unul dintre cele mai importante expoziții din domeniul vehiculelor comerciale, în toate standurile expozanților puteai găsi cel puțin un model de vehicul electric. Tranziția trebuie să se întâmple, iar cererea din partea clienților a început deja să apară. În septembrie 2023 vom lansa și în România eDAILY, iar până atunci pregătim rețeaua de dealeri prin training-uri specializate pentru vânzători și reprezentanții din punctele de service și echiparea cu stații de încărcare cu energie electrică. Iar în cadrul parteneriatului cu Enel X vrem să le oferim clienților care doresc acest serviciu stații de alimentare cu energie electrică de mare putere.

După evenimentul de lansare, o flotă demo va fi prezentă în România, iar clienții potențiali vor putea testa aceste vehicule în condițiile reale de trafic din România. Însă până la vânzarea acestor vehicule la noi în țară trebuie în primul rând ca rețeaua să fie 100% funcțională. Un al doilea aspect este cel al stațiilor de încărcare, lucru deficitar acum.

Ce credeți că ar putea face autoritățile locale și centrale pentru a crea un climat de afaceri mai prietenos pentru piața românească a vehiculelor comerciale?

Dacă ne referim la vehiculele diesel, sunt necesare programe similare cu cele existente la autoturisme (Rabla sau Rabla Plus), deoarece parcul

circulant este destul de îmbătrânit -mai puțin la camioane grele- și necesită înnoire.

Dacă ne referim la vehiculele electrice, un lucru de care este încă nevoie este să se clarifice dacă se vor acorda subvenții pentru achiziția de utilitare electrice și dacă posesorii de permis categoria B vor putea conduce și mașini mai grele decât în prezent - dată fiind greutatea suplimentară pe care o vor avea utilitarele electrice. De asemenea, trebuie clarificat dacă se vor acorda subvenții pentru firmele care investesc în infrastructura de încărcare. În acest moment există foarte puține stații de încărcare de mare putere, deci structura va trebui să se extindă. Aceste aspecte trebuie cunoscute de transportatori înainte ca ei să ia decizia de achiziții și de aceea se interesează la furnizori și la autorități. Mai mult decât atât, în unele orașe europene nu se va mai permite accesul în zonele centrale decât vehiculelor nepoluante. Poate nu vor exista aceleași pachete de stimulente ca și în Germania în toate statele europene, dar este necesară existența unui pachet de stimulare a înnoirii parcului și de trecere la vehicule electrice și de aceea se așteaptă și decizia executivului din România legată de ce va fi subvenționat și ce nu în 2023.

Din discuțiile dumneavoastră cu transportatorii, care credeți că sunt principalele lor îngrijorări atunci când decid să achiziționeze un vehicul comercial?

În afară de punctele deja enumerate mai sus, există îngrijorări date de

contextul economico-financiar. 2022 a început sub semnul pandemiei, apoi a intervenit războiul, care încă nu s-a terminat.

Există o mare lipsă de predictibilitate, deci motive de îngrijorare pentru mediul de afaceri.

Care sunt direcțiile de business ale Iveco România pentru 2023?

În 2023 avem în plan extinderea rețelei de vânzări și service. Primul punct ar fi inaugurarea unui nou centru la Galați, al dealerului European Truck Center, alături de extinderea capacității atelierului de la Constanța și de deschiderea altor trei-patru puncte noi.

Dorim să extindem și mai mult gama de servicii oferite clienților noștri prin pachete de întreținere și reparații atractive.

Pentru gama Heavy, dorim să oferim serviciul IVECO TOPCARE, care include, pe lângă întreținere și reparații, servicii suplimentare de asistență a șoferului și prioritate la intrarea în service.

De exemplu, dacă reparația durează mai mult, șoferului i se plătesc cazarea, mesele și transportul până la hotel, parcare în siguranță a vehiculului și chiar serviciile medicale de urgență, atunci când este cazul. Iar clienții români solicită tot mai des și acest pachet.

Ofertele noastre de leasing sunt unele atractive cu dobânzi foarte bune și facem eforturi, în contextul actual, să rămână la fel.

De dorim ca rețeaua să fie pregătită pentru eDAILY, iar acest lucru implică investiții importante în infrastructură.

PUBLICIS



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



IVECO ESTE MARELE CÂȘTIGĂTOR AL RALIULUI DAKAR 2023 LA CLASA CAMIOANELOR

Janus van Karsten Jr., pilotul echipei Boss Machinery Team De Rooy Iveco este marele câștigător al clasei camioanelor al Raliului Dakar 2023.

Cel mai important eveniment sportiv auto al anului, a 45-a ediție a Raliului Dakar, a ajuns la final, la capătul a 8.500 de km, care au testat la maxim anduranța competitorilor. Cele mai notabile performanțe au fost înregistrate de cele două echipe IVECO – Boss Machinery De Rooy IVECO și Eurol De Rooy IVECO. Performanța echipelor IVECO a fost

completată de bronzul obținut de Martin van den Brink și de poziția a patra ocupată de Mitchen van den Brink.

La a patra sa participare la Raliul Dakar, olandezul Janus van Karsten jr. și-a valorificat experiența pentru a oferi o performanță consistentă, adunând mai multe podiumuri de etapă, adjudecându-și, în cele

din urmă, primul loc în clasamentul final. El a fost urmat de veteranul și legenda Dakarului, Martin van den Brink, care a terminat pe locul al treilea. Fiul și coechipierul său, Mitchel van den Brink, a condus o cursă impresionantă, adunând câteva locuri secunde și devenind cel mai tânăr câștigător special cu primul său loc în etapa a șasea și încheind competiția pe poziția a patra. Cele două echipe IVECO au început fulgerător în prolog, asigurându-și locuri excelente pe grila de start pentru Etapa 1 cu camioanele lor IVECO Powerstar propulsate de motoare Cursor 13 special proiectate de FPT Industrial. Vick Versteijnen, pilot IVECO și el, a fost nevoit să se retragă în ziua a patra a competiției. Celelalte trei echipe au continuat să se lupte cu căldura și ploaia deșertului pentru a





ajunge pe podium în fiecare etapă a cursei de raliu.

Fabio Santiago, șeful departamentului de marketing și management al produselor IVECO Truck Business Unit, a declarat: „Suntem foarte fericiți de rezultatele obținute de echipele noastre și de camioanele noastre IVECO Powerstar, deși victoria este nuanțată de tristețe pentru ceea ce s-a întâmplat în etapa a noua: în primul rând, gândurile și solidaritatea noastră se îndreaptă către toți cei implicați. Cu toate acestea, trebuie să ne arătăm recunoștința față de piloții noștri, care au forțat la maximum limitele proprii și ale vehiculelor lor și au oferit o per-

formanță fantastică în cel mai dur dintre raliurile Dakar din Arabia Saudită. Suntem atât de mândri de toate echipajele noastre, care au acceptat această provocare cu seriozitate și determinare, făcând camioanele noastre să strălucească și să obțină performanțe câștigătoare.”

Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road.

Gama largă de produse a mărcii in-

clude Daily, un vehicul care acoperă segmentul de vehicule cu greutatea de 3,3 – 7,2 tone, Eurocargo de la 6 – 19 tone și, în segmentul greu de peste 16 tone, gama IVECO WAY cu IVECO on-road. S-WAY, IVECO T-WAY off-road și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Gestionează site-uri de producție în 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi tehnologii avansate. 4.200 de puncte de vânzare și servicii din peste 160 de țări garantează suport tehnic oriunde este la lucru un vehicul IVECO.

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



PRODUCȚII RECORD DE AUTOSTRĂZI PÂNĂ ÎN 2023

Anul care a trecut s-a încheiat cu 13 kilometri de autostradă și 40 de drum expres. Dar autoritățile nu se lasă descurajate și promit peste 150 de kilometri pentru anul 2023.

Suntem pe ultimul loc în UE la infrastructură rutieră, dar oficialii din Ministerul Transporturilor par mai mult decât optimiști, susținând că, în cel mult 7 ani, vom avea 2.000 km de autostradă.

Nici 1.000 de kilometri funcționali

La sfârșitul anului 2022, România abia a ajuns la 955 km de autostradă. La Revoluție, avea 113,5 km. Iar în cei 33 de ani care au trecut s-au construit 841,5 km de autostradă. Adică, 26 km de autostradă pe an sau 72 de metri/zi.

De la o medie de 26 km de autostradă pe an, la 285 km de autostradă pe an

Cel mai optimist oficial de la Ministerul Transporturilor este, cel puțin declarativ, secretarul de stat Irinel Scioșteanu. Într-o postare laudativă pe Facebook, în care subliniază „noi premii pentru infrastructura rutieră din România”, acesta afirmă că „trendul ascendent din ultimii 3 ani în ceea ce privește investițiile în infrastructura rutieră, ne permite să spunem că vom atinge borna de 2000 km până în anul 2030”.

„Anul acesta vom avea parte de câteva premii pentru infrastructura rutieră din România, și anume: 1000 km dați în trafic: depășim borna de 1000 km de autostradă dați în trafic. România are, în prezent, 994 km de drumuri de mare viteză. Știu că a durat mult, mult prea mult, dar trendul ascendent din ultimii 3 ani în ceea ce privește investițiile în infrastructura rutieră, ne permite să spunem că vom atinge borna de 2000 km până în anul 2030.

Toți cei aproximativ 320 km ai Autostrăzii Ploiești-Pașcani (Autostrada Moldova) #A7 vor fi în execuție până în primăvara acestui an, ceea ce înseamnă că numai aici vor fi 13 șantiere deschise. 1000 km cu contract de execuție lucrări: la finalul anului 2023 depășim și borna de 1000 km de drumuri de mare viteză cu contract de execuție pentru lucrări. Pe lângă cei 554 km drum de mare viteză contractați pentru execuție până acum, anul acesta vom mai semna contracte de execuție pentru încă aproximativ 680 km (405 sunt deja în licitație).

Primul tronson de autostradă la care începe construcția în zona montană și care prevede și construcția unui tunel de autostradă cu o lungime de 1,3 km:

Lotul 4 Țigveni - Curtea de Argeș al Autostrăzii Sibiu-Pitești. Autostrada Sibiu-Pitești este cel mai important proiect de infrastructură rutieră și, totodată, cu cele mai complexe lucrări, având în vedere dificultatea dată de zona montană în care se află traseul autostrăzii, fiind și prima trecere la nivel de autostradă peste Carpați. Depășim 50 șantiere deschise pentru execuția proiectelor majore de infrastructură rutieră în toată țara. Anul acesta vom face tot posibilul să dăm în trafic minimum 126 km drum de mare viteză și câteva obiective de investiții principale și contăm, bineînțeles, pe menținerea unei mobilizări bune din partea antreprenorilor, dar și pe creșterea acestora, acolo unde nu este la un nivel optim. Ne referim la finalizarea următoarelor proiecte, și nu numai:

- Autostrada Bucureștiului A0 - Lot 1 Sud: 16,93 km;
- Autostrada Bucureștiului A0 - Lot 2 Sud: 16,32 km;
- Autostrada Bucureștiului A0 - Lot 2 Nord: 19 km;
- Autostrada Transilvaniei A3 Nușfalău-Suplacu de Barcău: 13,55 km;
- Autostrada Transilvaniei A3 Chețani-



Câmpia Turzii: 15,69 km;
-Legătură Centura Oradea cu
Autostrada A3 (Biharia): 12,46 km;
-DX12 Craiova-Pitești Tronson 3: 31,75
km;
-Pasajul rutier Berceni;
-Pasajul rutier Olteniței - Popești-
Leordeni;
-Pasajul denivelat superior DN 21 -
Drajna;
-Podul suspendat peste Dunăre de la
Brăila și drumurile de legătură.
Prin rectificare bugetară pozitivă ne
referim la suplimentarea sumelor
alocate inițial de către Guvernul
României pentru infrastructura de
transport, în condițiile în care în ultimii
10 ani (până în 2019) au fost doar
rectificări bugetare negative, luându-se
bani de la transporturi. Doar rectificările
bugetare pozitive din 2020 - 2022 au
însumat +4,8 miliarde lei.

Istoria construcțiilor de autostrăzi

Primii 96 de kilometri de autostradă
din România, A1 București - Pitești,

au fost construiți în 5 ani, între 1967
și 1972, cu o „viteză medie” de 19,2
kilometri de autostradă pe an. Apoi, în
1987, au fost dați în folosință cei 17,54
kilometri ai „ciotului” de autostradă
Fetești - Cernavodă. Prin urmare, în
1990, România avea 113,54 kilometri de
autostradă.

Primii kilometri de autostradă construiți
după Revoluție au fost inaugurați abia
în 2004. Este vorba despre primii
97,3 kilometri ai Autostrăzii Soarelui
(A2), tronsoanele București-Fundulea,
Fundulea-Lehliu și Lehliu-Drajna.
Prin urmare, între 1987 și 2004, în 17
ani, „viteza medie” de construcție a fost
de 5,72 kilometri de autostradă pe an.
În 2006, au fost inaugurate Varianta
Ocolire Pitești (13,6 km) și tronsonul
Drajna - Fetești al A2, în total 50,2
kilometri de autostradă.

În 2009, s-a dat drumul la trafic pe 41,5
km din Autostrada Câmpia Turzii-Gilău,
iar în 2010 au fost inaugurați 26,76
km de autostradă (Varianta de ocolire
Sibiu - secțiunea I - 14,86 km, Varianta
de ocolire Sibiu - secțiunea II - 2,7 km

și încă 10,2 km din Autostrada Câmpia
Turzii-Gilău).

În 2011, s-a tăiat panglica la 69,120 km
de autostradă: Medgidia -Constanța
(A2) - 14,47 km, Varianta de Ocolire
Constanța - 8,6 km și primii 13,8 km ai
Autostrăzii București - Ploiești (A3).

2012 și 2013 au fost și sunt „anii record”

Apoi, 2012 și 2013 au fost și sunt „anii
record” în ceea ce privește inaugurarea
de kilometri de autostradă în România.
În 2012, au fost dați în trafic 116,791
kilometri de autostradă: Varianta de
ocolire Arad - 12,25 km, Autostrada
Deva-Orăștie - 14,8 km, Cernavodă
- Medgidia - 20,491 km, Medgidia
-Constanța - 16,35 km, Varianta
de Ocolire Constanța - 11,2 km și
Autostrada București - Ploiești - 41,7
km.

În 2013, au fost dați în trafic 117,903
kilometri de autostradă: Autostrada
Lugoj-Deva, Lotul 1 - 38,138 km,
Autostrada Deva-Orăștie - 17,7 km,
Autostrada Orăștie-Sibiu, lotul 1 - 24,11

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





km, Autostrada Orăștie-Sibiu, lotul 2 - 19,745 km, Autostrada Orăștie-Sibiu, lotul 4 - 16,235 km, Varianta de Ocolire Constanța - 1,975 km.

Din 2014 până în 2020 nu s-a ajuns la 50 km de autostradă inaugurată pe an. Zero kilometri, în 2016.

În 2014, s-a tăiat panglica la 49,048 kilometri de autostradă: Autostrada Nădlac - Arad, Lot 1 - 20,418 km, Autostrada Nădlac - Arad, Lot 2 - 6,52 km și Autostrada Orăștie-Sibiu, Lot 3 - 22,11 km.

În 2015, ritmul a scăzut la 40,749 kilometri de autostradă: Autostrada Nădlac - Arad, Lot 1 - 1,8 km, Autostrada Nădlac - Arad, Lot 2 - 10,144 km, Autostrada Timișoara - Lugoj, Lot 2 - 25,625 km și Autostrada București - Ploiești - 3,18 km.

În 2016, nu s-a dat în trafic niciun metru de autostradă. Dar, în 2017, au fost inaugurați 24,14 kilometri de autostradă: Autostrada Lugoj-Deva, Lotul 2 - 15,44 km și Autostrada Transilvania, Tronson 3A1 Gilău - Nădășelu - 8,7 km.

Ultimii ani de rateuri mărețe

În 2018, au fost dați în trafic 46,738 kilometri de autostradă: Autostrada București - Ploiești - 3,33 km (intrarea în Capitală), Autostrada Sebeș - Turda, Lot 3 - 12,45 km, Autostrada Sebeș - Turda, Lot 4 - 16,3 km, Autostrada Ungheni - Ogra, Lot 2 - 10,105 km, Autostrada Ogra - Câmpia Turzii, Lot 1 - 3,6 km și Podul peste Someș - 0,953 km.

În 2019, au fost dați în trafic 43,28 kilometri de autostradă: Autostrada Lugoj-Deva, Lotul 3 - 21,141 km și Autostrada Lugoj-Deva, Lotul 4 - 22,139 km.

În 2020, ritmul inaugurărilor a crescut la 61,919 kilometri de autostradă: Autostrada Transilvania, Secțiunea 3C, Subsecțiunea 3C3, Biharia - Borș - 5,35 km, Autostrada Transilvania - Nod Chetani Lot 3 - 1,3 km, Autostrada Transilvania Lot 2 Iernut - Chețani - 17,9 km, Varianta de ocolire a Municipiului Bacău - 16,269 km, Autostrada Sebeș-Turda, lot 1 (Sebeș - Pârâul Iovului) - 14,8 km și A3 Comarnic - Brașov, lot 5 (Râșnov - Cristian) - 6,3 km. Apoi, în 2021, s-a tăiat panglica la 38,45 kilometri de autostradă: Autostrada Sebeș - Turda, Lot 3 - 2,8 km, Autostrada Sebeș-Turda, lot 1 (Pârâul Iovului - Aiud) - 2,2 km, Autostrada Sebeș-Turda, lot 2 (Pârâul Iovului - Aiud) - 24,25 km, Târgu Mureș - Ogra, lot 1 (Târgu Mureș - Ungheni) - 4,5 km și Drum de legătura Târgu Mureș (la profil de drum expres) - 4,7 km.

Specialiștii: maxim 167 de km inaugurați

Situația pe fiecare proiect cu șanse să fie gata în 2023:

„Autostrada A0: Pe sud, loturile 1 (16,93 km) și 2 (16,3 km) sunt scadente în 2023 și turcii de la Alsim Alarko nu rup norii, dar avansează într-un ritm decent care ne dă speranțe că vom circula între DN6 și A2 cel mai târziu la sfârșitul toamnei. Pe nord, lotul 2 are termen 2024, dar antreprenorul (UMB) are forța de a livra în 2023 secțiunea DN1-A3 (aproximativ 10 km), dacă și CNAIR îi cere asta.

Autostrada A3: Sectorul Nădășelu-Zimbor (30,06 km) are din ce în ce mai puține șanse să fie dat în trafic anul viitor. De ce? CNAIR nu a aprobat

nici până astăzi cele două modificări de soluții tehnice la Nădășelu și Topa Mică. Fiecare zi de indecizie și tergiversare amână deschiderea, tot mai improbabilă. Mai departe, pe tronsonul Zimbor-Poarta Sălajului inaugurarea înainte de termen, în 2023, este practic imposibilă.

Certă în 2023 este inaugurarea celor 13,55 km dintre Nușfalău și Suplacu de Barcău, sperăm în luna mai. Dar, clasic, CNAIR este prinsă iar cu temele nefăcute: nu s-a hotărât ce soluție de conectare va cere turcilor de la Nurol să execute la Porț. Fără ea, lotul este muzeu.

Drumurile Expres: Tronsonul 3 al DEx12 Craiova-Pitești, între Slatina Nord-Est și Colonești (31,75 km) este aproape o certitudine pentru 2023. Ba chiar, cu multă determinare din partea constructorului (UMB) și multă muncă de rezolvare a birocrăției făcută de CNAIR și instituțiile responsabile, putem visa și la segmentul Colonești-Albota (circa 18 km).

Din păcate, pe DEx12 Craiova-Balș (17,7 km) italienii de la Tirrena Scavi sunt mai aproape de reziliere decât de finalizare. Sperăm să își revină și să ducă la bun sfârșit șantierul în 2023, depășind cu multe, multe luni termenul contractual.

În nord-vest, pe drumul de legătură dintre Autostrada A3 și Centura Oradea, austriecii de la Strabag fac o demonstrație de forță și au șanse foarte bune să deschidă cei aproximativ 13 km de drum expres veritabil spre finalul anului 2023, înainte de termen”, relatează o companie ce monitorizează proiectele de infrastructură.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE
CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 06: ANGAJAREA UNOR PERSOANE FĂRĂ EXPERIENȚĂ

În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea episod al serialului TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: La nivelul societății noastre nu avem o problemă. Dimpotrivă, ne dorim a angaja debutanți, dar marea majoritate a societăților probabil nu sunt dispuse să investească în a pregăti personal nou.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Firmele au început să devină reticente cu personalul nou angajat din cauza lipsei de experiență. Lipsa de experiență duce la defecțiuni ale utilajelor, consumuri mai mari de

combustibil și timp pierdut. Dar dacă firmele nu prind încredere pentru a forma un nou personal cu experiență, va fi foarte greu ca cineva să se angajează la firmele de construcții.

Episodul 05

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.

Episodul 04

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 02

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

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.





ȘOFER PROFESIONIST DE LA 18 ANI DIN LUNA FEBRUARIE. CARE SUNT CONDIȚIILE

Codul Rutier în vigoare urmează să fie modificat de la începutul lunii viitoare, potrivit unei legi oficializate în sensul reducerii vârstei de la care cei interesați să devină șoferi profesioniști, adică de camion sau autobuz, vor putea da examenul pentru obținerea permisului de conducere.

Totuși, nu toți cei care vor să devină șoferi profesioniști vor putea da examenul mai devreme, ci numai cei ce urmează un curs destinat obținerii unui certificat de calificare profesională inițială.

Astfel, Legea 385/2022, care se va aplica din 2 februarie 2023, prevede modificarea actualului Cod rutier, prin reducerea vârstei de la care este posibilă examinarea celor ce vor să devină șoferi profesioniști, de camion sau de autobuz, cu condiția ca aceștia să aibă la activ un curs pentru obținerea unui certificat de calificare profesională inițială.

Astfel, Legea 385/2022, care se va aplica din 2 februarie 2023, prevede modificarea actualului Cod rutier, prin reducerea vârstei de la care este posibilă examinarea celor ce vor să devină șoferi profesioniști, de camion sau de autobuz, cu condiția ca aceștia să aibă la activ un curs pentru obținerea unui certificat de calificare profesională inițială.

Mai exact, în acest act normativ apare că "permisul de conducere pentru categoriile de vehicule C și CE se eliberează de la vârsta de 18 ani (...) în prezența instructorului auto atestat sau a examinatorului din cadrul autorității competente în timpul desfășurării cursului practic, respectiv a probelor practice pentru

obținerea certificatului de calificare profesională inițială, denumit în continuare CPI". Adică, cei care vor susține examenul pentru obținerea CPI vor putea deveni șoferi de camion din momentul în care devin majori. Pentru categoriile de vehicule C și CE, Codul rutier stabilește acum o limită minimă pentru obținerea permisului de 21 de ani.

Nu vor putea pleca în cursă în Occident

Pe de altă parte, noua lege prevede reducerea vârstei la care pot da examen și cei ce vor să devină șoferi pentru autovehicule din categoria D și DE, în aceleași condiții ca mai sus. Mai exact, aceștia vor putea da examenul pentru obținerea acestor categorii la vârsta de 21 de ani, nu la 24, așa cum e acum.

Totuși, cei ce obțin mai devreme permisul auto pentru profesioniști nu vor putea pleca în curse în afara granițelor, deoarece un astfel de permis va fi eliberat de autorități "cu înscrierea în acesta a codului național pentru atestarea valabilității categoriei numai în cazul conducerii vehiculului pe teritoriul României". Potrivit Codului rutier, autovehiculele din categoria C sunt cele (altele

decât cele din categoria D sau D1) a căror masă totală maximă autorizată este mai mare de 3.500 kg și care sunt proiectate și construite pentru transportul a cel mult opt pasageri în afara conducătorului auto. Categoria CE este pentru un ansamblu format dintr-un camion și o remorcă sau semiremorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg.

Apoi, în categoriile D și DE intră autovehiculele destinate transportului de persoane, având mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului conducătorului și ansamblul format dintr-un astfel de vehicul și o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg.

CertIFICATELE CPI se pot obține prin susținerea unui examen de cunoștințe teoretice și practice, fiind eliberate șoferilor de către Autoritatea Rutieră Română. Aceste schimbări legate de reducerea vârstei de la care cei interesați pot deveni șoferi profesioniști sunt necesare pentru a transpune normele europene din domeniu, cuprinse în Directiva (UE) 2018/645.



ISCTR ÎNCEPE CONTROALE PRIVIND ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR ACASĂ LA 8 SĂPTĂMÂNI

Din 21 februarie 2022, toate camioanele din UE sunt obligate să se întoarcă în țara în care vehiculul este înmatriculat o dată la opt săptămâni. ISCTR va începe verificarea acestui aspect.

Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier.

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 21 februarie 2022.

- Întoarcerea obligatorie a camioanelor la sediul companiei sau reședință la fiecare 8 săptămâni.
- Companiile de transport nu pot efectua cabotaj cu același vehicul într-un stat membru timp de 4 zile de la încheierea unei operațiuni de cabotaj în același stat membru.

Document ISCTR

Pe rețelele de socializare a apărut

o notă a ISCTR în care se anunță controale privind modul în care camioanele se întorc acasă la 8 săptămâni.

“Cu ocazia controalelor efectuate la sediile operatorilor de transport rutier, conform Regulamentelor UE, se vor verifica și aspecte referitoare la aducerea autovehiculelor folosite în transportul intenționat la unul din centrele operaționale din România în termen de 8 săptămâni de la plecarea acestora.

În acest sens se vor preleva și verifica înregistrările tahograf montate pe autovehicule.

În cazul în care se constată că nu este îndeplinită condiția de aducere a autovehicule în termenul stabilit, se va întocmi o notă de remediere prin care operatorul de transport este informat că are un termen de cel mult 30 de zile pentru remedierea situației.

În cazul în care, în termenul impus de 30 de zile de la întocmirea notei de remediere nu s-a făcut dovada aducerii autovehiculelor aflate în afara intervalului de 8 săptămâni la unul dintre centrele operaționale din România, a doua zi după expirarea celor 30 de zile va începe demararea procedurii de suspendare a licenței comunitare pentru o perioadă de 30 de zile. În cazul în care, după 6 luni după suspendarea licenței comunitare pentru perioade succesive de 30 de zile nu a fost remediată situația, va începe demararea procedurii de retragere a licenței comunitare.

Odată cu întocmirea notei de remediere pentru neaducerea autovehiculelor la unul dintre centrele operaționale din România în termen de 8 săptămâni de la plecarea din țară, operatorul de transport rutier va fi sancționat conform, art 4, opct 32.5 din HG 69/2012.”



Reduceti emisiile de CO₂ cu noua Eco Generation

Regândim sustenabilitatea - design aerodinamic pentru economie de combustibil de până la 5% și reducerea emisiilor de CO₂. Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro
Birouri: București 0723.266.287;
0721.250.751 · Iași 0727.770.326
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.



SISTEMUL RO E-TRANSPORT SE APLICĂ VEHICULELOR MAI MARI DE 2,5 TONE

Modalitatea de funcționare a sistemului RO e-Transport, stabilită în luna iunie, a fost înlocuită cu una nouă, la sfârșitul anului.

ANAF a publicat, pe 29 decembrie 2022, în Monitorul Oficial, Procedura de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport, în condițiile în care de la 1 ianuarie 2023 operatorii riscă amenzi de până la 100.000 lei pentru încălcarea normelor privind aceste transporturi. Amenzile, în cuantum diferit, sunt și pentru persoane fizice, și pentru persoane juridice, conform OUG 41/ 2022. Sancțiunile sunt aplicate de inspectorii ANAF, de vameși sau de polițiști (de la Poliția Națională). Aplicația informatică de gestiune a transporturilor cu risc fiscal ridicat, parte a Sistemului național RO e-Transport, este disponibilă online, pe Spațiul privat virtual (SPV). Categoriile de vehicule rutiere care fac obiectul monitorizării în Sistemul RO e-Transport sunt cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 500

kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului. Normele au impact direct asupra importatorilor și exportatorilor.

Bunuri de risc

1. Legume, plante, rădăcini și tuberculi, alimentare, care se încadrează la codurile NC de la 0701 la 0714 inclusiv
2. Fructe comestibile; coji de citrice sau de pepeni, care se încadrează la codurile NC de la 0801 la 0814 inclusiv
3. Băuturi, lichide alcoolice și oțet**, care se încadrează la codurile NC de la 2201 la 2208 inclusiv
4. Sare; sulf; pământuri și pietre; ipsos, var și ciment, care se încadrează la codurile NC 2505 și 2517
5. Îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6101 la 6117 inclusiv
6. Îmbrăcăminte și accesorii de

îmbrăcăminte, altele decât cele tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6201 la 6212 inclusiv și la codurile NC de la 6214 la 6217 inclusiv

7. Încălțăminte, ghete și articole similare; părți ale acestor articole, care se încadrează la codurile NC de la 6401 la 6405 inclusiv
8. Fontă, fier și oțel, care se încadrează la codurile NC 7213 și 7214

Începând cu data de 1 iulie 2022, utilizatorii prevăzuți sunt obligați să declare în Sistemul RO eTransport datele referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT (codul unic generat de Sistemul RO eTransport prin intermediul căruia se identifică datele aferente unei partide de bunuri).

Alte precizări din acest ordin:

- dacă bunurile n-au fost recepționate sau au fost recepționate parțial de către beneficiar/destinatar, cele



nerecepționate revin la expeditor în baza codului UIT inițial (este vorba de codul special pentru fiecare transport raportat); returnul ulterior al bunurilor care au fost recepționate formează o nouă partidă de bunuri pentru care trebuie obținut un cod UIT nou;

- dacă bunurile sunt transportate atât pe cale rutieră, cât și prin alte moduri de transport (naval, feroviar, aerian), în e-Transport se declară numai componenta de transport rutier (locul de încărcare/descărcare este considerat locul în care mijlocul de transport rutier preia/predă bunurile);

- atunci când transportul nu se termină în perioada de valabilitate a codului UIT, trebuie obținut un nou cod;

- sunt scutite de raportarea în e-Transport atât transporturile de bunuri riscante ce reprezintă produse agricole cumpărate de la producătorii agricoli pe baza carnetului de comercializare, cât și, în anumite condiții, transporturile de bunuri riscante ce reprezintă produse agricole vegetale obținute după recoltare;

- sunt detaliate regulile pentru stabilirea contravalorii bunurilor nedeclarate ce urmează a fi confiscate de autorități. (Precizările au fost făcute de Uniunea Societăților de Expediții din România)

PROCEDURĂ din 21 decembrie 2022 de utilizare și funcționare a

sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport (Document COMPLET)

Articolul 1

Dispoziții generale

(1) Prezenta procedură stabilește cadrul de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport.

(2) Sistemul național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport reprezintă ansamblul de principii, reguli și aplicații informatice având drept scop monitorizarea transporturilor de bunuri pe teritoriul național.

(3) Sistemul RO e-Transport este gestionat de către Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală și Centrul Național pentru Informații Financiare.

(4) Pentru utilizarea sistemului informatic RO e-Transport, operatorii economici trebuie să fie înregistrați în Spațiul privat virtual (SPV), în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit, cu respectarea Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 1.090/2022 privind aprobarea Procedurii de comunicare prin mijloace electronice de transmitere la distanță între organul fiscal central și persoanele fizice, persoanele juridice și alte entități fără personalitate juridică.

Articolul 2

Declararea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat în Sistemul RO e-Transport

(1) Categoriile de operațiuni de transport al bunurilor cu risc fiscal ridicat pe teritoriul național sunt cele prevăzute la art. 2 pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Declararea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat în Sistemul RO e-Transport se face de operatorii economici prevăzuți la art. 8 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit.

(3) Pentru declararea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat, declarantul utilizează mijloacele de identificare electronică pentru accesarea SPV, pentru:

a) interconectarea aplicației disponibile la nivelul emitentului cu



Sistemul RO e-Transport, utilizând o serie de microservicii expuse sub forma unui API (Application Programming Interface);

b) utilizarea aplicației puse la dispoziție în mod gratuit de către Ministerul Finanțelor, parte a Sistemului RO e-Transport, prevăzută la art. 4 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Documentația tehnică pentru microservicii și aplicația prevăzute la alin. (3) sunt disponibile la adresa web <https://mfinante.gov.ro/ro/web/etransport>.

(5) În urma transmiterii datelor aferente unui transport de bunuri cu risc fiscal ridicat, Sistemul RO e-Transport atribuie automat un număr unic de identificare (UIT), utilizat ca referință în cadrul proceselor și operațiunilor specifice sistemului.

Articolul 3

Date declarate în Sistemul RO e-Transport

(1) În Sistemul RO e-Transport sunt înregistrate date referitoare la expeditor, beneficiar sau destinatar, denumirea, caracteristicile, cantitățile și contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, detalii cu privire la mijlocul de transport utilizat și transportator, data declarată pentru începerea transportului, precum și codul UIT generat.

(2) În cazul în care documentele deținute de către utilizatorii prevăzuți

la art. 8 alin. (1) lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, nu conțin date pentru încadrarea bunurilor transportate în una dintre categoriile de bunuri cu risc fiscal ridicat stabilite în acest sens prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, au obligația declarării în Sistemul RO e-Transport a datelor aferente transporturilor pentru toate bunurile transportate în cadrul partidei de bunuri, cu excepția datelor referitoare la categoria de bunuri, codurile N.C., greutatea netă și valoarea bunurilor transportate.

(3) Sistemul RO e-Transport permite utilizatorului să selecteze contribuabilul pentru care declară datele transporturilor cu risc fiscal ridicat în funcție de drepturile pe care acesta le deține.

(4) În raport cu tipul transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat prevăzute la art. 2 pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, declarantul va selecta tipul operațiunii comerciale desfășurate în funcție de care aplicația informatică va activa câmpuri specifice de date.

(5) În cazul în care în cadrul unei partide de bunuri sunt transportate atât bunuri cu risc fiscal ridicat, cât și alte bunuri, în Sistemul RO e-Transport vor fi declarate toate

categoriile de bunuri transportate, pentru acestea sistemul urmând să genereze un singur cod UIT.

(6) Pentru transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat efectuat în sistem grupaj se deține un număr de coduri UIT egal cu numărul de partide de bunuri cu risc fiscal ridicat care fac obiectul respectivului transport.

(7) La stabilirea masei brute totale a bunurilor care fac obiectul unei partide de bunuri pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport se iau în considerare și ambalajele necesare comercializării și transportului bunurilor.

(8) Stabilirea valorii totale a bunurilor cu risc fiscal ridicat care fac obiectul transportului declarat în Sistemul RO e-Transport va avea în vedere:

a) valoarea bunurilor transportate nu include TVA;

b) în cazul tranzacțiilor comerciale decontate în valută, conversia în lei se va face la cursul de schimb al Băncii Naționale a României valabil la data declarării transportului în Sistemul RO e-Transport;

c) în funcție de tipul tranzacției declarate în Sistemul RO e-Transport, valoarea bunurilor transportate va face referire la valoarea cunoscută potrivit documentelor comerciale, financiare sau contabile, după caz, la momentul declarării.

(9) În cazul transportului bunurilor cu risc fiscal ridicat care fac obiectul exportului conform art. 2 pct. 9 lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022,

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





cu modificările și completările ulterioare, prin intermediul unui birou vamal de export situat în alt stat membru al Uniunii Europene, transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat se declară pentru parcursul de la locul de încărcare situat pe teritoriul național până la punctul rutier de trecere a frontierei la ieșirea din România.

(10) În situația în care bunurile cu risc fiscal ridicat nu au fost recepționate sau au fost recepționate parțial de beneficiarul/destinatarul menționat în Sistemul RO e-Transport la momentul obținerii codului UIT, bunurile nerecepționate vor reveni la expeditor în baza codului UIT inițial. Returul ulterior al bunurilor care au fost recepționate formează o nouă partidă de bunuri pentru care este necesară obținerea unui cod UIT nou de către partea care returnează bunurile cu risc fiscal ridicat.

(11) În situația prevăzută la alin. (10), după recepționarea bunurilor returnate în cazul în care obligația de declarare revine furnizorului sau după neefectuarea recepției în cazul în care obligația de declarare revine beneficiarului, declarantul va menționa returul în zona „Confirmare Transport” a aplicației informatice RO e-Transport, selectând opțiunea „Infirmat” sau „Confirmat Parțial”, urmat de menționarea cantităților returnate în câmpul de date „Comentariu confirmare”. Datele referitoare la retur vor fi menționate în Sistemul RO e-Transport în perioada termenului de valabilitate a codului UIT.

(12) În cazul în care bunurile cu

risc fiscal ridicat sunt transportate la nivel național cu mijloace de transport aparținând mai multor categorii de transport: naval, feroviar, aerian, rutier, în Sistemul RO e-Transport se va declara numai componenta de transport rutier, situație în care locul de încărcare, respectiv descărcare, va fi considerat locul în care mijlocul de transport rutier va prelua sau preda, după caz, bunurile transportate.

(13) Pentru declararea transportului bunurilor în cadrul unor operațiuni comerciale reprezentând un nontransfer sau transportul bunurilor reprezentând stocuri la dispoziția clientului prevăzute la art. 2 pct. 9 lit. j) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, declaranții vor selecta în aplicația informatică RO e-Transport opțiunea de transport similară în câmpul de date „Tip operațiune”, urmată de selecția în câmpul de date „Scopul Operațiunii” a unei opțiuni în concordanță cu destinația bunurilor transportate.

(14) În situația în care, în mod excepțional, transportul declarat în Sistemul RO e-Transport nu este finalizat în termenul de valabilitate a codului UIT prevăzut la art. 11 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, declarantul va infirma transportul în Sistemul RO e-Transport și va relua operațiunea de declarare a transportului și obținere a unui nou cod UIT. Astfel, după punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, în intervalul de valabilitate a codului

UIT, declarantul poate selecta în zona „Confirmare Transport” a aplicației RO e-Transport opțiunea „Infirmat”, menționând cauza în câmpul de date „Comentariu confirmare”, urmând ca pentru respectivul transport să fie obținut un nou cod UIT în funcție de noile date.

Articolul 4

Modificarea datelor declarate în sistemul RO e-Transport după obținerea codului UIT

(1) În perioada celor 3 zile calendaristice prevăzute la art. 11 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai târziu de punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, datele declarate în Sistemul RO e-Transport pot fi modificate cu păstrarea codului UIT inițial.

(2) După punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, pentru actualizarea informațiilor privind identificarea vehiculului de transport rutier, organizatorul transportului va accesa prin intermediul contului propriu din SPV aplicația informatică RO e-Transport.

Articolul 5

Transmiterea datelor în Sistemul RO e-Transport

(1) Declararea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat prin utilizarea modalității prevăzute la art. 2 alin. (3) lit. a) se face prin transmiterea unui fișier XML.

(2) După transmiterea fișierului XML, Sistemul RO e-Transport



efectuează, în mod automat, următoarele operațiuni:

- a) verificări și validări privind structura și sintaxa;
- b) verificări semantice.

(3) După efectuarea operațiunilor de la alin. (2) se generează un mesaj de răspuns.

(4) În situația în care drept urmare a operațiunilor prevăzute la alin.

(2) nu sunt identificate erori, se aplică semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, care atestă primirea declarației în Sistemul RO e-Transport. Exemplarul original al declarației se consideră fișierul de tip XML însoțit de semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, care este pus la dispoziția declarantului sub forma unui fișier arhivă de tip zip.

(5) În situația în care drept urmare a operațiunilor prevăzute la alin. (2) sunt identificate erori, declarația nu se consideră transmisă în sistem, declarantul primind un fișier de tip XML ce conține erorile identificate, însoțit de semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, sub forma unui fișier arhivă de tip zip.

(6) După efectuarea verificărilor automate, fișierele prevăzute la alin. (4) și (5) vor fi disponibile în sistem pentru descărcare pe o perioadă de 60 de zile de la momentul generării, iar ulterior vor fi arhivate electronic în conformitate cu prevederile legale în vigoare și eliberate la cerere.

(7) Fișierul prevăzut la alin. (4) va fi disponibil în sistem pentru descărcare, pe perioada indicată la alin. (6) și prin intermediul aplicației prevăzute la art. 2 alin. (3) lit. b).

Articolul 6

Notificarea părților implicate
Prin intermediul Sistemului RO e-Transport se pun la dispoziția părții implicate în transportul pe teritoriul național al bunurilor cu risc fiscal ridicat, persoane din România, altele decât declarantul, următoarele date: declarantul, transportatorul,

beneficiarul, data declarată pentru începerea transportului, numărul de înmatriculare al mijlocului de transport și codul UIT.

Articolul 7

Stabilirea contravalorii bunurilor nedeclareate ce urmează a fi confiscate

(1) Dacă, cu ocazia constatării contravenției, este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii, contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscată va fi egală cu valoarea bunurilor cu risc fiscal ridicat nedeclareate în Sistemul RO e-Transport înscrise în documentele justificative prezentate.

(2) Dacă, cu ocazia constatării contravenției, nu este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii, contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscată va fi stabilită în funcție de valoarea unitară a bunurilor cu risc fiscal ridicat din precedenta tranzacție cu produse similare. Prin tranzacție cu produse similare se înțelege precedenta achiziție atunci când obligația de declarare revine beneficiarului, respectiv precedenta livrare atunci când obligația de declarare revine furnizorului.

(3) În situația în care, cu ocazia constatării contravenției, nu este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii și contravenientul nu are achiziții/livrări de produse similare, contravaloarea bunurilor va fi determinată pe baza valorii medii unitare a bunurilor cu risc fiscal ridicat declarate în săptămâna anterioară în Sistemul RO e-Transport pentru bunurile cu risc fiscal ridicat din aceeași poziție tarifară. În situația în care în săptămâna anterioară nu au fost declarate în Sistemul RO e-Transport bunuri din aceeași poziție tarifară, perioada de referință va fi extinsă cu câte o săptămână până la identificarea unor produse similare declarate în Sistemul RO

e-Transport.

(4) Dacă nu sunt întrunite condițiile de la alin. (1)-(3), contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscate va fi determinată pe baza valorii medii unitare a bunurilor cu risc fiscal ridicat declarate în săptămâna anterioară în funcție de datele existente în sistemul de evidență vamal informatic integrat vamal. Perioada de determinare a valorii medii unitare a bunurilor cu risc fiscal ridicat va fi extinsă cu câte o săptămână până la identificarea unor produse similare.

(5) Stabilirea contravalorii bunurilor nedeclareate ce urmează a fi confiscate se realizează în ordinea prevăzută la alin. (1)-(4).

Articolul 8

Precizări referitoare la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole
(1) Transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole achiziționate de la producători agricoli pe baza carnetului de comercializare, precum și transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat efectuate de către producătorii agricoli persoane fizice de la locul de deținere la locul de comercializare, menționate la art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 145/2014 pentru stabilirea unor măsuri de reglementare a pieței produselor din sectorul agricol, cu modificările și completările ulterioare, nu fac obiectul declarării în Sistemul RO e-Transport.

(2) Transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole vegetale care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 3 alin. (1)-(3) din Legea nr. 108/2014 privind transportul rutier de produse agricole vegetale pe drumurile publice, cu modificările ulterioare, nu fac obiectul declarării în Sistemul RO e-Transport.



CE BANI NE DĂ UE ȘI CE AUTOSTRĂZI ȘI CĂI FERATE SE VOR REALIZA

Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE) a primit aprobarea oficială din partea Comisiei Europene pentru Programul Transport, cu o alocare de 9,6 miliarde euro, din care 4,6 miliarde euro finanțare din partea Uniunii Europene.

Principalul obiectiv adus de Programul Transport este recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

Ce aduce Programul Transport

Prin investițiile Programului Transport se au în vedere următoarele rezultate majore:

- peste 305 km drumuri noi sau reabilite – Rețeaua trans-Europeană de transport (TEN-T)
- 164 Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)
- 2.370 km de drumuri dotate cu elemente de siguranță rutieră
- 92 de puncte negre rutiere vizate din motive de siguranță prin proiecte finanțate din PT
- peste 184 km de căi ferate noi sau reabilite – TEN-T
- 64 km de căi ferate reconstruite sau modernizate – TEN-T
- 16 gări și halte feroviare noi sau modernizate
- 40 trenuri achiziționate
- 12 km linii noi de tramvai și metrou
- 66 km linii de tramvai și metrou

reconstruite sau modernizate (FC)

- 150 km linii de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate (FEDR)
- 70 km căi navigabile interioare noi, reabilite sau modernizate – TEN-T
- 8 Conexiuni intermodale noi sau modernizate

Oportunități strategice aduse de Programul Transport

Proiecte fazate din perioada 2014–2020:

- Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5) – 926,4 milioane euro
- Inel București Sud – 507,3 milioane euro
- Drum de mare viteză Pitești-Craiova – 775,2 milioane euro
- Autostrada Transilvania

Proiecte noi de investiții:

- Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3) – 1,847 miliarde euro
- Sectorul Pașcani – Suceava – Siret (101,5 km) – 638.8 milioane de euro (sectorul Pașcani – Suceava la profil de autostradă pe cu o lungime de 60.5 km și un cost estimat de 423,8 milioane euro, iar sectorul Suceava – Siret la profil de autostradă/drum expres cu o lungime de 41 km și un cost estimat de 215 milioane euro)
- Inel București Nord plus drumuri

- radiale – 1,112 miliarde euro
- Autostrada Tg. Neamț- Iași – Ungheni – 875,5 milioane euro
- Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov – 1,570 miliarde euro
- Autostrada Sibiu – Brașov – 1,479 miliarde euro
- Legătura rutieră rapidă Arad – Oradea;- 522,6 milioane euro
- Legătura rutieră rapidă București – Alexandria (faza 1 din București – Craiova) – 367,5 milioane euro
- Autostrada Brașov – Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord) – 2,364 miliarde euro
- Legătura rutieră rapidă Craiova – Filiași – Dr.Tr.Severin (faza 1); 300 milioane euro
- Legătura rutieră rapidă Dr.Tr. Severin – Caransebeș – Lugoj (faza 1); 800 milioane euro.

Urmare a Master Planului de Transport

„Coerența în care au fost stabilite finanțările se datorează Master Planului general de transport. Un exemplu este proiectul de Autostradă A7, eram secretar de stat în Ministerul Transporturilor când acesta a fost introdus la finanțare pentru pregătirea documentațiilor în cadrul POIM 2014–2020. Astfel astăzi, avem perspectiva unor proiecte mature

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



În cadrul PNRR și Programul de Transport 2021–2027 – finanțarea legăturii întregii regiuni a Moldovei cu Bucureștiul fiind asigurată prin proiectul de autostradă A7 Ploiești-Buzău-Focșani-Pășcani, finanțare aferentă PNRR, și continuarea până la Siret, via Suceava prin Programul de Transport 2021–2027. Același lucru se întâmplă și în cazul Autostrăzii Târgu Mureș-Tg Neamț-Ungheni, unde finanțarea capetelor: Tg. Mureș – Miercurea Nirajului (25 km) Leghin – Tg. Neamț (Moțca) (34 km) au finanțarea asigurată prin PNRR, în timp ce restul autostrăzii are sursa fondurilor la nivelul Programului Transport 2021–2027”, a mai transmis ministrul Fondurilor Europene Marcel Boloș.

Feroviar

Proiecte fazate
Radna – Gurasada – Simeria- 1,888 miliarde euro

Proiecte noi de investiții:

Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor:

- Craiova – Dr. Tr. Severin – Caransebeș – 2,110 miliarde euro
- Craiova-București -1,254 miliarde euro
- Predeal – Brașov – 1,400 miliarde euro;

Ce spun oficialii

„În 2019, aflat într-o vizită de lucru la Bruxelles, la recomandarea Comisiei Europene pe fondul specificului sectorului de transport, am decis ca Programul Transport 2021–2027 să fie unul separat, iar ca Autoritate de Management să fie desemnat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. În decembrie 2020 când am plecat de la minister, viziunea asupra finanțării din PNRR și Programul Transport 2021–2027 erau complementare și propuneau o alocare de aproximativ 19 miliarde de euro. Mă declar foarte fericit că inclusiv

în forma finală a PNRR-ului sectorul de transport are importanța cuvenită cu cea mai semnificativă alocare sectorială de peste 7,6 miliarde euro și că reușim astăzi să completăm aceasta alocare cu una semnificativă de 9,6 miliarde euro, ajungând împreună la peste 17 mld euro dedicate infrastructurii de transport. Acest lucru confirmă viziunea guvernului și societății, calea dezvoltării fiind asumată de România prin toate documentele strategice din domeniul finanțării europene. Acest program a fost conceput pornind de la principiul că sectorul transporturilor nu este doar un pilon de sprijin pentru alte sectoare, ci vine cu o contribuție majoră la reziliența întregii economii, oferind o bază solidă pentru redresare. În discuțiile pe care le-am avut în noiembrie cu reprezentanții Comisiei Europene am reușit să punem la punct toate aspectele pentru ca acum România să vorbească în adevăratul sens al cuvântului despre proiecte de țară. Iar Programul Transport este emblematic în acest sens”, a transmis ministrul Marcel Boloș.

Ce este Programul Transport

Principalul obiectiv adus de Programul Transport este recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

Prin Programul Transport sprijinul financiar este direcționat către:

- îmbunătățirea conectivității primare rutiere (Fondul de Coeziune: 1.451,55 milioane euro, Fondul European de Dezvoltare Regională: 333,45 milioane euro);
- îmbunătățirea conectivității secundare rutiere (FEDR: 300,00 milioane euro);
- creșterea siguranței rutiere (FEDR:

100 milioane euro);

- creșterea eficienței căilor ferate române (FC: 596,32 milioane euro, FEDR: 678,19 milioane euro);
- creșterea atractivității transportului feroviar de călători (FEDR: 250,00 milioane euro);
- dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane (FC: 271,00 milioane euro, FEDR: 350,00 milioane euro);
- dezvoltarea transportului naval și multimodal (FC: 245,00 milioane euro);
- asistență tehnică (FC: 75,00 milioane euro).

Ce este Master Planul de Transport

Prezintă cadrul general de dezvoltare a infrastructurii de transport, sursele de finanțare, strategia de implementare a proiectelor, precum și asigurarea activității de întreținere și reparații curente până în anul 2030.

Totodată, stabilește obiectivele strategice, coridoarele de transport, intervențiile specifice și scenariile de implementare pentru dezvoltarea echilibrată, sustenabilă și armonizată cu obiectivele strategice transeuropene a infrastructurii de transport de pe teritoriul țării noastre.

Master Planul General de Transport al României va contribui semnificativ la dezvoltarea sustenabilă a României pe termen lung, prin creșterea conectivității intermodale (legături create prin combinarea tuturor modurilor de transport) între regiuni, accesul populației și al mediului de afaceri la rețeaua de transport și susținerea dezvoltării regiunilor cu potențial de creștere economică.

Nu în ultimul rând, adoptarea Master Planului reprezintă și o condiționalitate a finanțării pentru România în domeniul transporturilor, prin Programul Operațional Infrastructura Mare.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



AUTOSTRĂZILE DE HÂRTIE ALE ROMÂNIEI

2022 va rămâne în istorie tot ca un an mediocru la numărul de kilometri de autostradă și drum expres inaugurați: 53, în jurul mediei multianuale obișnuite.

Circulăm pe Drumul Expres Balș-Slatina (40 km) și în decembrie s-a deschis Sibiu-Boița (13,17 km), apropiindu-ne de borna simbolică de 1000 km: 954,75 km de autostradă și 39,85 de drum expres.

Ce se deschide în 2023

Dacă toate planetele se aliniază și câteva minuni se întâmplă, scenariul ultra-optimist ne dă un total de puțin peste 100 kilometri de autostradă și drum expres dați în trafic în 2023, un record absolut pentru țara noastră.

Dar dacă timpul trece leafa merge, autoritățile dorm pe ele, nu iau urgent deciziile potrivite, nu rezolvă birocrăția, nu deblochează șantierele și lasă antreprenorii să tragă liniștiți de contracte, atunci probabil că și în 2023 vom aduna doar loturile sigure: A0 Sud A2-

DN6, DEx12 Slatina-Colonești și A3 Nușfalău-Suplacu de Barcău, total 78,53 km.

Pe hârtie România are un număr mare de autostrăzi

Țara este brăzdată de proiecte, legături, drumuri expres și șosele de centură pe hârtie.

Există nu mai puțin de 14 autostrăzi și multă lume care circulă spre exemplu pe A10, Sebeș-Turda, funcțională, se întreabă unde sunt celelalte. Răspunsul este simplu: majoritatea sunt în faza de proiect. Doar două sunt date complet în folosință: A10 Sebeș -Turda și A2 Autostrada Soarelui.

La data de 28 iulie 2022, România avea aproximativ 981 kilometri de autostrăzi și drumuri expres. După deschiderea ciotului Sibiu - Boița s-a ajuns la 985.

Cam așa arată situația autostrăzilor și proiectelor din România:

A0 – Centura București în lungime de aproximativ 100 de kilometri: 74,8 de kilometri, sunt execuție și aproximativ 24 de kilometri doar planificați. Cel mai probabil, anul viitor vom circula pe cei dintâi kilometri. Întreaga lucrarea va fi finalizată, probabil, în 2025. Segmentul Sud al autostrăzii A0 este împărțit în trei loturi, pentru care au fost anunțați câștigătorii licitațiilor în aprilie-mai 2019: Lotul 1, A2 - CF902 (Jilava), 16,9km, câștigător Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 830.679.662,15 lei fără TVA. Contract semnat în Aug 2019 Lotul 2, CF902 (Jilava) - DN6, 16,3km, câștigător Alsim Alarko



Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 750.849.942,12 lei fără TVA. Contract semnat.

Lotul 3, DN6 - A1, 17,97km, câștigător asocierea Aktor SA - Euro Construct Trading SRL, preț de 853.422.022,52 lei fără TVA, termen de execuție 42 de luni. Contract semnat. Contractul au fost preluat integral de Aktor SA.

Segmentul Nord al autostrăzii A0 este împărțit în patru loturi:

Lotul 1, DJ601 - DN1 (Corbeanca), 17,5km, câștigător reconfirmat în noiembrie 2022: Impresa - Pizzarotti - Retter Project Management, preț: 815.07 milioane lei fără TVA. Durata: 12 luni pentru proiectare, 22 de luni pentru construcție.

Lotul 2, DN1 (Corbeanca) - DN2 (Afumați), 19,0km, în execuție, câștigător: asocierea SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț: 831.920.653,34 fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata construcție: 22 luni. Contract semnat în mai 2021.

Lotul 3, DN2 (Afumați) - DN3 (Cernica), 8,6km, în licitare. Constructor selectat în noiembrie 2022: China Civil Engineering Construction Corporation, preț 397.996.117,63 lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni.

Lotul 4, DN3 (Cernica) - A2, 4,47km, câștigător Asocierea SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț 312,6 milioane lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni. Contract semnat în august 2020.

Autostrada A1 începe în București și asigură ieșirea spre

granița cu Ungaria la Nădlac, trecând prin Pitești, Sibiu, Sebeș, Deva, Timișoara și Arad.

Are o lungime de 578 de kilometri, 443,2 deschiși traficului și 122 de kilometri în execuție. Mai trebuie finalizată 9 km de pe Sibiu - Lugoj și Autostrada de Centură București. A mai rămas și o porțiune de finalizat Sibiu - Pitești, împărțită în 5 sectoare. Termenul de deschidere completă este 2030. Lotul 1 se deschide curând. Lucrările pe cei 30,35 km ai Secțiunii 5 a Autostrăzii Sibiu-Pitești, dintre Pitești și Curtea de Argeș, sunt cât de cât în grafic, dar specialiștii apreciază că pe Secțiunea 3, pe care lucrările ar trebui să înceapă în februarie 2023, calculele CNAIR nu se potrivesc. Potrivit Pro Infrastructura, italienii de la WeBuild au în obligații întocmirea documentației pentru relocările de utilități, dar invocă o ordonanță abrogată care, spun ei, li s-ar aplica și ar pasa responsabilitatea la stat.

"Au pierdut procesul în primă instanță însă au făcut apel. Așa că, până la noi ordine, stâlpii LEA tronează în mijlocul autostrăzii. În octombrie, CNAIR a raportat un stadiu fizic oficial de 23,70% la un an după emiterea ordinului de începere lucrări din 01.09.2021. În prezent, după ce vedem din dronă, s-a ajuns la 26-28%. Constructorul nu are voie să nu respecte generosul termen contractual de 4 ani de execuție", au mai transmis oficialii organizației.

"Tronsonul are peste 30 de km și, deși nu traversează un relief accidentat, traseul croșetează prin zone mlăștinoase și/sau inundabile pe lângă acumulările de pe Argeș. Asta se traduce în terasamente

(ramblee) foarte înalte, podețe fără număr și peste 5 kilometri de poduri și viaducte pe autostradă (nu socotim pasajele peste A1 și pe cele din nodurile rutiere). Una peste alta, un an mediocru pe acest șantier. Sperăm că 2023 le va aduce o viteză în plus celor de la WeBuild", mai spun specialiștii. Potrivit acestora, este necesară accelerarea lucrărilor în perspectiva startului pe Secțiunea 3 Sibiu-Pitești, cel mai mare contract pe care CNAIR l-a atribuit prin licitație în istoria sa: 5,32 miliarde lei pentru 37,4 km.

"CNAIR promite că emite ordinul de începere în februarie 2023, antreprenorul având la dispoziție 12 luni de proiectare și 45 de execuție.

Autostrada A2, numită și Autostrada Soarelui, are 202 kilometri și face legătura dintre București și Constanța prin Cernavodă. A2 este deschisă integral.

Autostrada A3 (numită și Autostrada Transilvania pe porțiunea Brașov-Borș) face legătura dintre București și ieșirea spre Ungaria prin Borș. Tronsonul Brașov – Târgu Mureș a fost scos din planurile autostrăzii, fiind înlocuit de autostrada A10 Sebeș – Turda. Are pe hârtie 438 de kilometri, 39% în exploatare, 17% în execuție și restul doar planificată.

Autostrada A4 reprezintă centura ocolitoare a orașului Constanța, realizată în regim de autostradă. Aceasta este deschisă integral. În viitor va fi prelungită până la granița cu Bulgaria.

A5 Autostrada București-Giurgiu este o autostradă propusă în partea de sud a României, situată în regiunea istorică Muntenia și care



rulează de-a lungul Coridorului pan-european IX. Este estimată la 51 km lungime.

Autostrada București-Giurgiu, la finalizare va conecta capitala București la Giurgiu, unde autostrada se va conecta probabil la autostrada Veliko Tarnovo-Ruse din Bulgaria (A7), care se conectează și mai mult la autostrada Hemus (A2), servind astfel ca o legătură de autostradă între București și Sofia, capitala Bulgariei.

Starea a ceea ce ar putea fi autostrada A5 este neclară, cu lucrări de construcție pe autostradă puțin probabil să înceapă înainte de 2030, mai ales că drumul adiacent pe care autostrada s-ar dubla, drumul național 5 (DN5), a fost modernizat de-a lungul anilor 2000. Mai mult, o nouă autostradă (numită DN5D) care ar ocoli orașul Giurgiu în est (aproximativ 6 km lungime) a fost deschisă în 2021, Dar acest lucru servește doar ca o legătură cu actualul punct de control de frontieră Giurgiu și Podul prieteniei peste Dunăre. Indiferent, construirea autostrăzii A5 este doar un plan pe termen lung pentru guvernul român.

Autostrada Sud (A6) a fost propusă în 2004 pe traseul București – Alexandria – Craiova – Calafat, cu extindere spre Drobeta Turnu Severin – Lugoj urmând să

fie unită cu A1, dar a rămas doar pe hârtie. Ar trebui să aibă 250 de km dar au fost deschiși 13 km care leagă orașul Lugoj (pornind din centura sa de pe DN6) cu Autostrada A1 în zona localității Bălinț (județul Timiș). Ea a fost inaugurată pe 19 decembrie 2013. Continuarea ei dincolo de acest punct este incertă, Master Planul General de Transport al României preconizând un viitor drum expres care să continue această autostradă spre Filiași. Nu înspre Craiova, deoarece coincide cu traseul drumului expres Craiova - Târgu Jiu. Anii trecuți, Senatul a aprobat tacit execuția Autostrăzii Sudului A6 Lugoj – Caransebeș – Drobeta-Turnu Severin – Calafat - Craiova – Roșiori de Vede – Alexandria – București în termen de 4 ani de la data intrării în vigoare a legii (1 ianuarie 2021). A6 va fi finanțată de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor.

A7 sau Autostrada Ploiești – Siret trece tot pe hârtie pe traseul Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Suceava – Siret. Autostrada „Moldovei” A7 are aproape 440 km de la Ploiești (Dumbrava/A3) și până la Siret, la granița cu Ucraina. De la Ploiești până la Pașcani (circa 320 de km) a fost prinsă pe finanțare PNRR,

planul pe termen scurt gândit de UE pentru relansarea economiilor post-pandemie. Condiția esențială: proiectele să fie finalizate până în 2026.

Asocierea Pizzarotti - Retter a ajuns la un stadiu fizic al lucrărilor de 1,1% pe lotul 1 Dumbrava - Mizil, în vreme ce asocierea Coni - Trace are un avans de 7,5% pe lotul 2 Mizil - Stâlpu. Acestea sunt primele progrese raportate pe cele două loturi din tronsonul Ploiești - Buzău al Autostrăzii A7. Lotul 1 din Autostrada Ploiești - Buzău a fost adjudecat de către asocierea Pizzarotti - Retter. Dumbrava - Mizil este al doilea lot din cele 13 de pe A7 pentru care a fost emis ordin de începere a lucrărilor, după lotul 2 Mizil - Pietroasele/Stâlpu. Autostrada Ploiești - Buzău este prima secțiune a autostrăzii care va asigura legătura dintre Muntenia și Moldova (A7)

Între Buzău și Focșani două loturi sunt în execuție. Semnarea contractelor pentru loturile 2 și 3 (loturile de mijloc) ale Autostrăzii Buzău-Focșani se amână cu câteva luni bune din cauza superficialității comisiei de evaluare din CNAIR. Secțiunea Buzău-Focșani este singurul segment al Autostrăzii Moldovei A7 care include patru loturi, pe cele de la capete, la Buzău

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.





și Focșani, UMB fiind deja în șantier, însă pe loturile grele, de mijloc (67 km.) CNSC a admis două contestații ale turcilor de la Tekfen.

Un expert a analizat decizia CNSC cu privire la loturile 2 și 3 și spune că, în cadrul CNAIR s-au făcut erori nepermise: „Compania de Drumuri a dat de gard cu evaluarea ofertelor pe Autostradă A7 Buzău – Focșani. Semnarea contractelor de execuție pe tronsoanele 2 și 3 se amână cu luni bune. O spune Consiliul Național pentru Soluționarea Contestațiilor CNSC în contestațiile admise zilele trecute pentru cele două tronsoane, prin care a obligat CNAIR să reevalueze corect și profesionist ofertele depuse la licitație. Printre criticile aduse de Consiliu evaluării ofertelor de către Compania de Drumuri se numără următoarele:

- a uitat să ceară ofertantului câștigător documente prevăzute de lege (anexe cu domeniul de certificare ISO al unui asociat);
- a evaluat superficial o serie de modificări aduse de câștigător documentelor ofertei prin clarificările finale (coloane noi introduse în graficul Gantt privind programul de lucrări);

- nu a evaluat impactul propunerii ofertantului câștigător pentru o locație pentru organizarea de șantier diferită de cele prevăzute în acordul de mediu, nu a stabilit dacă e necesară o revizuire a acordului de mediu și nu a verificat dacă această eventuală nouă procedură de mediu

se încadrează în termenele asumate de ofertant;

- nu a analizat serios dacă anumite modificări de prețuri și cantități ale câștigătorului la clarificări sunt sau nu minore.

Există constructor și pe Focșani - Bacău. Constructorul român UMB a fost desemnat câștigător la licitație pe toate cele trei loturi ale autostrăzii A7 de la Focșani la Bacău, un tronson de aproape 95 de kilometri. Constructorul a avut o ofertă totală de 6,5 miliarde de lei (cca 1,3 miliarde de euro).

Autostrada A8, denumită și Autostrada Unirii este o autostradă ce va fi construită pe traseul Ungheni – Iași – Târgu Frumos – Pașcani – Târgu Neamț – Poiana Largului – Ditrău – Târgu Mureș, unde va face joncțiune cu Autostrada A3.

Va avea o lungime de 310 km, la un cost estimat de 4,07 miliarde de euro. Momentan nu a fost construit nici un segment.

Din mai 2021 se află în derulare un contract de 58,8 milioane de lei cu proiectantul Consitrans pentru revizuirea Studiului de Fezabilitate și realizarea Proiectului Tehnic pentru tronsonul din „Autostrada Unirii” A8 de la Tg Neamț la Iași și mai departe până la Ungheni, un contract cu termen de realizare de 25 de luni.

Autostrada Unirii Târgu Mureș – Târgu Neamț are, din octombrie, Acord de Mediu pentru ambele „capete” finanțate prin PNRR, ultima

etapă înainte de procedura aprobării indicatorilor tehnico-economici și lansarea licitației pentru proiectare și execuție. Autoritățile din Mureș au emis luni avizul de mediu și pentru secțiunea Târgu Mureș – Miercurea Nirajului, după ce săptămâna trecută a fost aprobat acordul de mediu și pe secțiunea Lețcani – Moțca din județul Iași, a transmis Cătălin Urtoi, consilierul ministrului Transporturilor Sorin Grindeanu. Acordul de Mediu permite realizarea proiectului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici la ministerele avizatoare și apoi în Guvern, după care documentația se trimite către Agenția Națională pentru Achiziții Publice și se publică în SEAP. Autostrada Unirii – A8 cuprinde două mari secțiuni: prima, în etapa de Studiu de Fezabilitate pentru tronsonul Târgu Mureș – Târgu Neamț de 211 km (care include capetele prin PNRR Târgu Mureș – Miercurea Nirajului și Leghin – Târgu Neamț, aproape 60 km) cu Acciona proiectant, respectiv Târgu Neamț – Iași – Ungheni, 100 km, cu proiectant Consitrans.

Autostrada A9 este o autostradă în fază de proiectare, ce pornește de la Timișoara spre sud, până la Moravița urmând să facă legătura cu Serbia.

Se preconizează să aibă o lungime de aproximativ 70 de kilometri.

Analiza multicriterială a studiului de fezabilitate pentru Autostrada Timișoara - Moravița (circa 70 de km lungime) a fost finalizată în 2021, iar



astfel a fost bătut în cuie și traseul viitoarei autostrăzi A9.

O dată stabilit traseul, pot începe investigațiile de teren și proiectarea detaliată. În cadrul proiectului au fost cercetate 11 variante de traseu, iar toate au fost comparate în cadrul analizei multicriteriale pe baza unor norme economice și de mediu - 70% a contat criteriul economic și 30%, cel de mediu.

Se propune o rută care se desprinde din A1 în zona Remetea Mare, continuă în paralel cu centura Timișoara Sud până în zona Giroc, unde va fi realizat un drum de legătură cu această centură. De acolo, traseul merge spre sud, pe ruta Jebel - Opațița - Stamora Germană - Moravița, până la granița cu Serbia.

A10 este autostrada care face legătura dintre Autostrada A1 și Autostrada A3, pe traseul Sebeș - Turda. Este complet deschisă.

A11 este un traseu propus pe traseul Arad - Oradea - A3. Singura porțiune deschisă circulației este reprezentată de breteaua dinspre Arad spre DN7.

Drumul expres (DX) Oradea - Arad va avea o lungime de 119 kilometri, cu două benzi de circulație pe sens. Potrivit președintelui Consiliului Județean Bihor, Ilie Bolojan, vor fi construite 75 de pasaje supraterane și poduri peste cursuri de apă și intersecții cu alte drumuri. În județul Bihor sunt propuse patru noduri rutiere, alte patru fiind în județul Arad. Viteza de proiectare a fost stabilită la 140 de kilometri pe oră. „Astăzi, viteza

medie de deplasare pe ruta Arad -Oradea este de 60 de kilometri pe oră. Viteza de proiectare pentru drumul expres este de 140 de kilometri pe oră, prin urmare se va înjumătăți timpul parcurs pe ruta Oradea - Arad”, a declarat Ilie Bolojan, care a precizat că având în vedere modul în care este proiectată șoseaua, la 120 de kilometri sau 100 de kilometri la oră, condițiile de siguranță și vizibilitatea vor fi foarte bune.

Drumul expres Pitești-Craiova DEX12 este un drum expres aflat în construcție care urmează să aibă 121 km, cu un o valoare estimată înaintea licitării la 3,771 miliarde de lei, fără TVA. Au fost deschiși 40 de km.

Autostrada A13 este o autostradă din România, în curs de proiectare, pe ruta Sibiu - Brașov - Răcăciuni (Județul Bacău), parcurgând un traseu de aproximativ 281 km. Ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu a anunțat, în noiembrie, că au fost depuse șase oferte pentru proiectarea și execuția tronsonului 4 al Autostrăzii Sibiu - Făgăraș. Cristian Pistol, directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), a publicat lista celor șase ofertanți.

„Constructorii și proiectanții din România, Turcia, Georgia și Ucraina au înaintat oferte pentru Tronsonul de 16,26 km dintre Sâmbăta de Sus, Municipiul Făgăraș și Drumul de legătură cu DN11”, a detaliat șeful Transporturilor. Antreprenorii

care vor câștiga contractul vor avea la dispoziție maximum 48 de luni (12 luni proiectare, 36 de luni execuție) pentru finalizarea lucrărilor. Autostrada Sibiu - Făgăraș (68 km), a cărei construcție urmează să fie finanțată din fonduri europene, va asigura accesul pe rețeaua de transport europeană TENT - Comprehensive. Licitația a fost lansată pe 3 din cele 4 loturi. Despre autostrada Făgăraș - Brașov nu se știe nimic.

Autostrada A14 numită și Autostrada Nordului, este o autostradă în fază de proiectare, ce pornește de la punctul de pe granița cu Ungaria, Oar, Satu Mare, traseul parcurgând spre est trece prin apropierea localităților Satu Mare, Baia Mare, Dej, Bistrița, Vatra Dornei, după care este preconizată o joncțiunea cu autostrada A7, continuându-și traseul până la Suceava.

Inițial era prevăzut ca de la Satu Mare, autostrada să treacă spre Ungaria prin punctul de frontieră Petea. Deoarece ulterior autoritățile din Ungaria au identificat un sit Natura 2000 la Rozsály - Csengersima în dreptul localității Petea, care a dus la modificarea traseului pe partea stângă a râului Someș, urmând ca drumul să intersecteze granița cu Ungaria în dreptul localității Csenger din Ungaria și Oar din România, aproximativ 7 km la sud de Petea, în linie aeriană. Aici încă nu există un punct de trecere comun al frontierei.



TAXĂ DE SOLIDARITATE PENTRU FIRMELE DIN ENERGIE. CUM SE APLICĂ

Guvernul intenționează să dea o Ordonanță de Urgență prin care să instituie o suprataxă pentru industria de petrol și gaze în încercarea de a atrage sume foarte mari la buget.

Potrivit Notei de Fundamentare, se instituie „O obligație uniformă de a transfera veniturile excedentare către consumatori ar permite tuturor statelor membre să își protejeze consumatorii. Efectul pozitiv asupra prețurilor la energie ar avea un impact pozitiv asupra pieței de energie interconectate a Uniunii și ar contribui, de asemenea, la atenuarea ratei inflației”.

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

ART. 1 – (1) Sunt contribuabili obligați la plata contribuției de solidaritate plătitori de impozit pe profit potrivit art. 13 și de impozit pe veniturile microîntreprinderilor potrivit art. 47 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, care desfășoară activități în sectoarele țițeiului, gazelor naturale, cărbunelui și rafinăriilor, care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 1893/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de stabilire a Nomenclatorului statistic al activităților economice NACE a doua revizuire și de modificare a

Regulamentului (CEE) nr. 3037/90 al Consiliului, precum și a anumitor regulamente CE privind domenii statistice specifice, cu codurile CAEN: 0610 - «Extracția țițeiului», 0620 - «Extracția gazelor naturale», 0510 - «Extracția huilei», 1910 - «Fabricarea produselor de cocserie» și 1920- «Fabricarea produselor obținute prin rafinarea petrolului» și care au ponderea acestor activități în cifra de afaceri de peste 75 % inclusiv.

(2) Contribuția de solidaritate se datorează și de:

a) persoanele plătitoare de impozit pe profit potrivit art. 13 și de impozit pe veniturile microîntreprinderilor potrivit art. 47 din Legea nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare, afiliate cu contribuabilii prevăzuți la alin.

(1) atunci când acestea realizează cel puțin 50% din cifra de afaceri a anului 2022, respectiv a anului 2023 din relația cu persoanele afiliate;

b) persoanele plătitoare de impozit pe profit potrivit art. 13 și de impozit pe veniturile microîntreprinderilor potrivit art. 47 din Legea nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare,

afiliate cu persoanele afiliate de la lit. a) atunci când acestea realizează cel puțin 50% din cifra de afaceri a anului 2022 respectiv a anului 2023 din relația cu persoanele afiliate.

ART. 2 – (1) Contribuția de solidaritate se calculează prin aplicarea unei cote de 60% asupra bazei, determinată potrivit prevederilor prezentului articol. Contribuția de solidaritate = [profitul impozabil al anului 2022/2023 – (1,2 x media profiturilor impozabile aferente perioadei 2018-2021)] x 60% unde:

a) media profiturilor impozabile aferente perioadei 2018-2021 se calculează prin însumarea profiturilor impozabile, respectiv pierderilor fiscale aferente fiecărui an din perioada 2018-2021 și împărțirea rezultatului la 4 sau la numărul corespunzător de ani precedenți.

b) perioada 2018-2021, în cazul contribuabililor care au anul fiscal modificat, este cea prevăzută la alin. (3) lit. a).

Contribuția de solidaritate se calculează, se declară și se plătește anual până la data de 25 iunie inclusiv a anului următor sau până la data de 25 a celei



de a șasea luni inclusiv, de la închiderea anului fiscal modificat/exercițiului financiar diferit.

Pe ce se duc banii

Încasările din contribuția de solidaritate se utilizează în oricare dintre următoarele scopuri:

- a) măsuri de sprijin financiar pentru consumatorii finali de energie, în special pentru gospodăriile vulnerabile, pentru a atenua efectele prețurilor ridicate la energie, într-un mod direcționat;
- b) măsuri de sprijin financiar pentru a contribui la reducerea consumului de energie, cum ar fi prin licitații sau sisteme de ofertare menite să reducă cererea, reducerea costurilor de achiziție de energie ale consumatorilor finali de energie pentru anumite volume de consum, promovarea investițiilor consumatorilor finali de energie în surse regenerabile de energie, în investiții structurale în eficiența energetică sau în alte tehnologii de decarbonizare;
- c) măsuri de sprijin financiar pentru sprijinirea întreprinderilor din industriile mari consumatoare de energie, cu condiția ca acestea să fie condiționate de investiții în energia din surse regenerabile, în eficiența energetică sau în alte tehnologii de decarbonizare;
- d) măsuri de sprijin financiar pentru dezvoltarea autonomiei energetice, în special investiții în conformitate cu obiectivele REPowerEU prevăzute în planul REPowerEU și în REPowerEU: acțiuni europene comune, cum ar fi proiecte cu o dimensiune transfrontalieră;
- e) pentru finanțarea comună a unor măsuri menite să reducă efectele negative ale crizei energetice, printre care se numără sprijinul pentru protejarea ocupării forței de muncă, pentru recalificarea și perfecționarea

forței de muncă sau pentru promovarea investițiilor în eficiența energetică și în energia din surse regenerabile, inclusiv în proiecte transfrontaliere, precum și în Mecanismul Uniunii de finanțare a energiei din surse regenerabile (2) Din sumele colectate, un procent de 70% se distribuie pentru finanțarea măsurilor prevăzute la alin. (1) lit. c), d) și e) iar diferența pentru finanțarea măsurilor prevăzute la alin. (1) lit. a)-e).

Petrom nu vrea să plătească

OMV Petrom, cea mai mare companie integrată de energie din sud-estul Europei, a anunțat că se așteaptă să nu plătească taxa de solidaritate pentru anul fiscal 2022.

Această taxă a fost impusă prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 186 publicată în data de 29 decembrie 2022, motivând că are "sub 75% din cifra de afaceri din sectoarele definite: extracția țițeiului, extracția gazelor naturale, extracția huilei și fabricarea produselor obținute din rafinarea petrolului".

„În T4/22, segmentul de afaceri G&E a fost semnificativ reglementat prin extinderea aplicabilității limitelor de preț și a taxării suplimentare, atât la gaze naturale, cât și la electricitate.

În consecință, estimăm că rezultatul din exploatare excluzând elementele speciale în segmentul G&E va fi doar marginal pozitiv.

Regulamentul UE 1854/2022, care a introdus o contribuție de solidaritate cu caracter temporar, a fost transpus în legislația românească prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 186 publicată în data de 29 decembrie 2022.

În baza rezultatelor noastre financiare preliminare aferente anului 2022 și a prevederilor acestei ordonanțe de

urgență, ne așteptăm ca OMV Petrom să nu intre în scopul acestei contribuții de solidaritate pentru anul fiscal 2022, având sub 75% din cifra de afaceri din sectoarele definite: extracția țițeiului, extracția gazelor naturale, extracția huilei și fabricarea produselor obținute din rafinarea petrolului", se arată într-un anunț al companiei, transmis Bursei de Valori București (BVB).

Pentru primele 9 luni ale anului 2022, OMV Petrom precizează că a achitat deja către bugetul de stat al României redevențe, impozite suplimentare și alte contribuții specifice industriei de aproximativ 5,2 miliarde lei, la care se adaugă aproximativ 1,6 miliarde lei impozit pe profit.

În total, pentru primele 9 luni ale anului 2022, acestea reprezintă aproximativ 60% din profitul brut înainte de impozitare și au crescut de peste 6 ori față de aceeași perioadă a anului precedent.

Rezultatele financiare preliminare aferente anului 2022 și trimestrului IV 2022 vor fi publicate pe 2 februarie 2023.

Producția de gaze a companiei a scăzut în primele nouă luni cu 8%, la 2,59 miliarde metri cubi. Producția totală de hidrocarburi a scăzut cu 9% în primele nouă luni, la 32,63 milioane barili echivalent petrol.

Profitul net al OMV Petrom a crescut de 446%, la 9,156 miliarde lei, de la 1,676 miliarde lei la finalul lunii septembrie 2021. Veniturile din vânzări au urcat cu 160%, la 44,24 miliarde lei.

Numărul angajaților grupului a scăzut cu 5%, la finalul lunii septembrie, la 7.768 salariați.



UNELE STATE DIN UE CER EMISII ZERO PENTRU TOATE CAMIOANELE NOI

Țările de Jos cer ca Uniunea Europeană să aibă ca obiectiv emisii zero ale vehiculelor utilitare grele, pentru a aduce acest sector poluant în linie cu țintele sale de neutralitate climatică, se arată într-un document consultat de Bloomberg.

Comisia Europeană ar trebui să stabilească ca obiectiv reducerea cu 100% a emisiilor de la noile camioane, autobuze și autocare, se arată în document, care este sprijinit și de Belgia, Danemarca și Luxemburg. La reuniunea care ar urma să aibă loc luna viitoare, Comisia Europeană ar trebui să prezinte reglementări privind un transport ecologic, și ar trebui să includă obiective mai ambițioase pentru 2030, susțin cele patru țări. „Actualele ținte de reducere a emisiilor de CO2 se aplică doar unui procent redus de vehicule comerciale de marfă, astfel încât aproape 35% din emisii rămân în afara domeniului de aplicare. Este extrem de necesară o revizuire ambițioasă a obiectivelor”, se arată

în document.

Propunerea vine după acordul care prevede interzicerea efectivă a mașinilor cu motoare pe combustie în UE, din 2035. Dar reducerea emisiilor la vehiculele utilitare grele este mult mai dificilă, tehnologiile pe bază de hidrogen fiind încă în stadiu preliminar.

Sectorul este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de CO2 din transportul rutier din UE, nivelul de poluare sporind semnificativ în ultimul deceniu. În prezent, producătorii de camioane trebuie să se asigure că emisiile sunt reduse cu 15% până în 2025 și cu 30% până în 2030. Cele patru țări susțin că actualele negocieri privind stațiile de încărcare și de realimentare

reprezintă o oportunitate pentru reducerea emisiilor vehiculelor utilitare grele.

Pentru început se introduce Euro 7 pe camioane

Dacă ținta zero emisii pentru camioane pare, acum, prea ambițioasă, de anii viitori toate camioanele noi vor fi dotate cu norma de poluare Euro 7. Standardul Euro 7 se va aplica pentru mașini din 2025, iar pentru camioane din 2027. Pentru prima oară se vor măsura particulele rezultate din abraziunea anvelopelor și plăcuțelor de frână. Transportul rutier este cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe. Noile standarde Euro 7 vor asigura vehicule mai curate pe drumurile



noastre și o calitate îmbunătățită a aerului, protejând sănătatea cetățenilor noștri și a mediului. Standardele Euro 7 și standardele de emisii de CO₂ pentru vehicule lucrează mână în mână pentru a oferi cetățenilor calitatea aerului, deoarece, în special, utilizarea crescută a vehiculelor electrice creează beneficii pentru calitatea aerului. Cele două seturi de reguli oferă lanțului de aprovizionare auto o direcție clară pentru reducerea emisiilor poluante, inclusiv prin utilizarea tehnologiilor digitale. Noile standarde de emisii Euro 7 vor asigura că mașinile, camionetele, camioanele și autobuzele sunt mult mai curate, în condiții reale de conducere care reflectă mai bine situația din orașele în care problemele de poluare a aerului sunt cele mai mari și pentru o perioadă mult mai lungă. Propunerea abordează emisiile de la țevile de eșapament, precum și de la frâne și anvelope. De asemenea, contribuie la realizarea noilor standarde mai stricte de calitate a aerului propuse de Comisie la 26 octombrie 2022.

Ce ținte și-a propus Europa

În cursul anului trecut, majoritatea respondenților din industrie, autoritățile publice și alte părți interesate au sprijinit obiectivul de „reducere a emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și de camionete pentru a atinge obiectivul de 55% până în 2030 și obiectivul neutralității climatice până în 2050”; cetățenii au însă puncte de vedere diferite cu privire la acest aspect. Obiectivul de „consolidare

a competitivității, a poziției de lider în sectorul industrial, a inovării și a stimulării ocupării forței de muncă în lanțul valoric al sectorului autovehiculelor din UE” și de „reducere a costurilor totale aferente proprietății pentru consumatori” s-a bucurat de cel mai mare sprijin.

Cât de mult CO₂ emit autovehiculele?

Transportul a fost sursa a circa un sfert din totalul de emisii de CO₂ din UE în 2019. Dintre acestea, 71,7% au provenit din transportul rutier, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu. Sectorul transporturilor este singurul în care emisiile de gaze cu efect de seră au crescut în ultimele trei decenii, creșterea fiind de 33,5% între 1990 și 2019. Realizarea obiectivului nu va fi ușoară, deoarece reducerea emisiilor a încetinit. Predicțiile momentului estimează scăderea din sectorul transporturilor până în 2050 la doar 22%, mult sub ambițiile actuale.

Cine poluează cel mai mult

Transportul rutier reprezintă aproximativ o cincime din emisiile la nivelul UE.

Cantitatea de emisii de CO₂ provenite din transportul de pasageri variază semnificativ în funcție de mijlocul de transport. Mașinile particulare poluează cel mai mult, emițând 60,6% din totalul de emisii de CO₂ provenite din transportul rutier european.

În 2018, în Europa, fiecare mașină personală transporta în medie 1,6 persoane. Trecerea la mașini

partajate, folosirea transportului public, a bicicletelor sau mersul pe jos pot reduce emisiile.

Infrastructura „verde”, marea provocare

Pentru a contribui la atingerea obiectivului neutralității climatice, Parlamentul European a acceptat propunerea recentă a Comisiei pentru transport, cu 485 de voturi pentru, 65 împotrivă și 80 de abțineri pentru a realiza o „infrastructură verde”.

Conform textului adoptat – aprobat cu 485 de voturi pentru, 65 împotrivă și 80 de abțineri – până în 2026, principalele drumuri ale UE trebuie să aibă cel puțin o stație de încărcare pentru mașinile electrice la fiecare 60 km. Aceeași cerință ar trebui să se aplice și camioanelor și autobuzelor electrice, dar numai pe principalele drumuri TEN-T – marile coridoare europene de tranzit – și, bineînțeles, cu stații mai puternice. Există, de asemenea, scutiri pentru regiunile ultraperiferice, insulele care nu sunt conectate la rețelele energetice continentale și drumurile cu trafic deosebit de scăzut. S-a sugerat, de asemenea, instalarea de stații pe bază de hidrogen de-a lungul drumurilor principale ale UE la fiecare 100 km (în loc de fiecare 150 km, astfel cum a propus Comisia) și acest lucru până în 2027, în loc de 2031.



10.000 LIRE - AMENDA PENTRU FIECARE MIGRANT GĂSIT ÎN CAMION

Amenzile pentru șoferii de camioane care aduc pasageri clandestini în Marea Britanie se ridică la 10.000 lire sterline per migrant. O creștere de cinci ori.

Ministrul imigrării, Robert Jenrick, a făcut anunțul. El admite că nivelul actual al sancțiunilor nu se dovedește eficient. Amenzile pentru șoferii de camioane care aduc, chiar și fără intenție, pasageri clandestini în Marea Britanie vor crește de la 2.000 de lire sterline la 10.000 de lire sterline per migrant, a anunțat ministrul imigrației. Robert Jenrick le-a spus parlamentarilor că acțiunea a fost luată ca parte a hotărârii guvernului de a „reprima migrația ilegală” și de „de a desființa bandele criminale organizate din spatele acesteia”. Reformele Guvernului vor include, de asemenea, noi standarde de securitate pentru toate vehiculele. Într-o declarație scrisă adresată Camerei Comunelor, Jenrick a remarcat că au existat 3.145 de incidente în care au fost găsiți migranți clandestini ascunși în vehicule în 2020-2021. Anul trecut au fost aproape 4.000 de astfel de incidente, scrie Daily Mail.

Români, implicați în cel mai grav caz de trafic cu migranți

Românul Dragoș Ștefan Damian a fost condamnat, anul trecut, de un tribunal din Londra la 3 ani și 10 luni de închisoare în legătură cu cazul celor 39 de migranți vietnamezi găsiți fără viață într-un camion frigorific într-un parc industrial la est de Londra, în octombrie 2019. Damian, în vârstă de 28 ani, a fost extrădat din Italia pentru a răspunde în fața justiției britanice în urma anchetei referitoare la moartea celor 39 de vietnamezi. La 23 octombrie 2019, 39 de

persoane - 31 de bărbați, printre care doi adolescenți de 15 ani, și opt femei, cu vârste între 15 și 44 de ani - au fost găsite decedate într-un camion frigorific al cărui container sosise cu feribotul de la Zeebrugge, Belgia. Fiecare dintre victime plătise peste 10.000 de lire sterline (13.000 de dolari) pentru a ajunge din Vietnam în Marea Britanie. Însă, după ce au stat închise cel puțin 12 ore în camion, au murit sufocate când temperatura a ajuns la 38,5 grade Celsius, a reieșit la proces. Autopsiile au stabilit drept cauză a deceselor hipoxia și hipertermia într-un spațiu închis. La proces, Damian a recunoscut că, în timp ce avea loc tragedia, el aștepta într-un loc de unde urma să culeagă alți migranți pentru a-i transporta spre Londra. Imediat ce a aflat că șoferul camionului, Maurice Robinson, descoperise vietnamezii decedați, el a părăsit locul, îndreptându-se spre continent.

A recunoscut

Românul a mai recunoscut că a permis ca vehiculul său să fie folosit pentru transport ilegal în ocazii anterioare. Damian a justificat că nu l-a putut refuza pe liderul rețelei, Gheorghe Nica, care îl avea la mână, și a povestit că, după descoperirea cadavrelor, a fugit parțial de panică, parțial de frică. Potrivit procurorului Jonathan Polnay, Damian a făcut parte dintr-o conspirație sofisticată, cu vechime și profitabilă, prin care migranți, mai ales vietnamezi, erau aduși ilegal în Marea Britanie în camioane.

Damian a fost arestat lângă Milano și trimis înapoi în Marea Britanie în septembrie.

El a pledat vinovat la acuzația de complicitate la imigrație ilegală între mai 2018 și octombrie 2019, interval în care ancheta poliției a identificat cel puțin șase operațiuni de transport ilegal de migranți. Patru bărbați au fost condamnați, deja, la pedepse între 27 de ani și 13 ani și 4 luni de închisoare pentru omor din culpă și complicitate la trafic de persoane. Aceștia sunt Gheorghe Nica, în vârstă de 45 de ani, cu dublă cetățenie română și britanică, considerat organizatorul principal, și șoferii de camion Maurice Robinson, 27 de ani, și Eamonn Harrison, 25 de ani. Alți trei membri ai grupării au fost de asemenea trimiși în închisoare pentru rolul lor în operațiune.



"Oaia" de la RAR, specialistă combinațiilor imobiliare

Așa cum vă anunțam încă din luna septembrie 2022, licitația cu dedicație a Alinei Niță, zisă "Oaia", "competent" director general, cu studii economice, al Registrului Auto Român (RAR), se ține și a apărut pe site-ul instituției pe data de 11 ianuarie 2023.

Dubios este faptul că data limită de depunere a ofertelor este 17 ianuarie 2023, adică toată manevra se face în numai cinci zile. Urgență maximă?!

Caietul de sarcini al licitației este cu dedicație și este vizibil acest lucru, nu numai din avion ci și de pe lună! Suntem dispuși să pariem pe o blană de oaie că doar o ofertă va fi admisibilă, eventuale alte oferte fiind "mâini moarte".

Pentru a se proteja de eventualele urmări penale, Oaia a fost sfătuită să treacă acest caiet de sarcini prin Consiliul de Administrație (CA) al RAR.

În loc de concluzie: Membrii CA au semnat ca primarii deși acest lucru nici măcar nu era de competența lor.

Să vină chicinetă!

Printre alte cerințe aiuritoare și direcționate ale caietului de sarcini se numără și una hilară, despre v-am vorbit încă din septembrie, care apare în Secțiunea 2: "spațiu amenajat pentru chicinetă".

Perioada contractuală este de 5 ani. Oaia se asigură astfel că, indiferent de cât va sta ea în funcție, prietenul ei "mai mult sau mai puțin intim" Viorel Grigore, zis "Grobianu", patron al unei tavernă din comuna ilfoveană Gruiu, va avea suficient timp și "boabe de ciugulit". Acesta din urmă este cel care, prin prietenii sale, inclusiv cu puternicul președinte la CJ Prahova Iulian Dumitrescu, este cel care i-a aranjat postul Oiței.

Pentru a se asigura că așa-zisa ofertă este câștigată de cine trebuie,

Oaia a făcut-o și mai de oaie!

Ea a impus ca imobilul să fie "musai" situat în sectorul 1.

Pretextul a fost o așa-zisă apropiere de sediul administrativ al RAR de pe Calea Griviței.

În realitate, există zone mult mai apropiate de sediul central al Registrului, cum ar fi Giulești, Crângași, Calea Plevnei, toate din sectorul 6, sau zone limitrofe ca Mogoșoaia și Chitila.

Cei aproape 100 de angajați din actualul sediu de pe Șoseaua Vergului locuiesc în zonă de zeci de ani. Ei sunt cei care înainte lucrau în Voluntari, adică mult mai aproape de Șoseaua Vergului decât de Calea Griviței. Copii lor sunt la grădinițe și școli din zonă. Practic, oamenii și-au aranjat viața în funcție de proximitatea față de locul de muncă. Bulversarea lor va fi totală, în condițiile în care vor trebui să acopere distanțe mult mai lungi pentru a ajunge la locul de muncă într-un oraș și așa supraaglomerat.

Tovarășu' Mândrescu? A zis Grobi că trebuie să îi vindem lui toate activele RAR pe un preț de nimic și apoi să le închiriem de la el pe scoruri umflate!

După ce a preluat șefia Registrului Auto Român, Alina Niță, zisă "Oaia", s-a lansat puternic în combinații imobiliare și achiziții veroase pe bani publici, pilotată din spate de un patron de "scundă tavernă mohorâtă" din Ilfov, poreclit "Grobianu".

În loc de concluzie: Oița se joacă nu numai cu banii ci și cu destinele angajaților RAR.

Comicăria proximității teritoriale

"Descongestionarea orașului trebuie să fie prioritară. Nu trebuie aglomerat și mai mult sectorul 1, în condițiile în care la sediile RAR vin și clienți, nu numai salariați. În era comunicațiilor electronice, condiția de proximitate teritorială este comică.", ne-a declarat un angajat RAR de la sediul din Șoseaua Vergului.

Mutarea sediului îi nemulțumește profund pe toți cei aproape 100 de angajați care vor fi "strămutați"! Pe principiul scornit de Oaie de a avea sediile RAR cât mai aproape de sediul central, mult mai simplu ar fi să mute toate sediile RAR din țară în sectorul 1. Mutarea sediului de pe Vergului ar fi avut o oarecare justificare doar dacă s-ar fi făcut în clădirea sediului central. Nu ușurează cu nimic mutarea sediului la o distanță de 1-10 kilometri de acesta. Comunicarea se face tot electronic, iar drumul fizic se parcurge tot cu autovehiculul. Cât de gros poți să ai obrazul ca să îți bați joc într-un asemenea hal de o parte dintre proprii angajați și familiile lor?!

Dar când este vorba de foloase necuvenite se pare că se trece peste orice!

În loc de concluzie: Cum, Doamne iartă-mă, sediul central RAR poate să comunice foarte bine cu reprezentanțele sale din toate județele dar brusc nu mai poate comunica în niciun fel cu cea din București? Cât de aberant poate fi pretextul inventat de duetul Oaie-Grobi?!

Competențele Oiței

În CV-ul exagerat pe care și l-a făcut, Oița pretinde că, printre altele, a activat ca analist programator și mare specialist, atât în hardware cât și în software, în prelucrarea informațiilor electronice și în "instruirea operatorilor IT".



Cu atât de multe "competențe" IT, miorița Alinuța nu are habar nici de banala comunicare electronică. Poate tocmai de aceea, a girat o altă licitație cu cântec prin care RAR a plătit opt milioane de lei pentru achiziția unor softuri pentru așa-zisa eficientizare a relațiilor cu clienții și activitățile Registrului.

Bineînțeles că aceste softuri nu au fost niciodată funcționale. Bine că plata a fost făcută!

DNA, ai auzit de dosarul Microsoft?!

În loc de concluzie: Dragi procurori, poate dați o tură și pe la RAR, să vedeți de câte surprize "plăcute" veți avea parte!

Un sediu RAR în mijlocul câmpului

Nici nu s-a instalat bine la șefia RAR, că Oaia a început să practice sportul închirierilor veroase.

În vara trecută, ea a mutat sediul RAR Constanța, dintr-o clădire a societății de transport public local, într-o hală privată aflată în plin câmp, la capătul dinspre Topraisar, la peste un kilometru de limita localității Agigea.

Consiliul Local al municipiului Constanța a acordat RAR, printr-o hotărâre, dreptul de edificare asupra unui teren de 8.000 de metri pătrați, într-o poziție de top din zona industrial-comercială de pe Centura Constanța.

În chiria de 7.000 de euro pe lună, plătită unei instituții publice, RAR avea dreptul să-și construiască sediul cu depline drepturi de

proprietate.

Șefa RAR a dat cu piciorul acestei oportunități, îndelung negociată de fosta conducere cu autoritățile locale din Constanța, de a-și construi propriul sediu într-o locație excelentă. Ea a preferat să mute



sediul RAR în plin câmp, cu o chirie foarte mare.

În loc de concluzie: Ideea după care a acționat Oaia este aceea ca banii publici să devină urgent banii unor șmecheri!

RAR-ul în sezonul estival

Acum RAR Constanța trebuie să suporte zilnic, pe bani publici, transportul propriilor salariați la și de la locul de muncă.

Nu mai vorbim de starea de spirit a angajaților, pe care "combinația de distracție" a Oii i-a transformat peste noapte în navetiști!

Mai mult, constanțenii care au de a face cu RAR sunt total bulversați de această mutare.

Clienții Registrului sporesc acum substanțial, "plini de entuziasm", aglomerația de pe drumul dintre Constanța și Mangalia în sezonul estival.

În loc de concluzie: Alinuța nu



a mai vrut pe centură! Oaia preferă câmpul!

La trecutu-i mare

Alina Niță o ia în mare viteză pe urmele fostului director general RAR Ovidiu Crăpătoreanu.

În urma unei combinații cu un teren, Ovidel s-a ales cu dosar penal și cu obligația de a plăti 900.000 de euro daune către RAR.

La viteza pe care a luat-o Oaia în matrapazlăcuri, este evident că îl va surclasa total pe Crăpătoreanu.

Sorin Grideanu, ministrul Transporturilor, "doarme în papuci" și nu are habar despre ce se



întâmplă în domeniul rutier, cu atât mai puțin despre manevrele de la RAR.

Despre secretarul de stat Bogdan Mândrescu nici nu se pune problema! Oia se laudă peste tot că este "tovarășul" ei.

În loc de concluzie: Vom cere public în numele cititorilor noștri și conform legii, să fim informați asupra costurilor pe care instituția publică RAR le plătește pentru acrobațiile financiare ale Oii. În mod cert, deznodământul va veni de la Curtea de Conturi și de la DNA!

La DRDP București, ca la RAR

"Aceași situație ca cea semnalată în articolul cu mutarea punctelor de lucru de la RAR s-a întâmplat în anul 2022 și la DRDP București, când Secția București din Chitila a fost mutată pe Iuliu Maniu în locul Secției Autostrăzi, iar aceasta din urmă a venit în Chitila bulversând atât angajații ambelor structuri, cât și persoanele care vin să solicite diverse procese verbale. Cei care au hotărât această rocadă illogică sunt acum la pensie sau au plecat din sistem, iar salariații afectați trebuie să facă naveta 12 kilometri dimineața și la încheierea programului, aglomerând și mai mult

centura.", ne scris unul dintre cititorii noștri.

În loc de concluzie: Întrebarea care se pune este cine din CNAIR și ce foloase necuvenite și-a tras prin această mutare?

Sorinel - lipit de scaunul de ministru

Înțelegerea politică dintre PSD și PNL a fost clară. La schimbarea premierului, Ministerul Transporturilor trebuie să revină Partidului Național Liberal.

Însă, minune mare, brusc pare că pesediștii s-au răzgândit.

La insistențele lui Sorin Grindeanu, conducerea PSD dorește ca MT să rămână la ei.

Sorinel vrea să rămână șef peste Transporturi, zice el, de grija marilor proiecte începute.

El nu vrea sub nicio formă să fie mutat de pe scaunul de ministru.

În loc de concluzie: Oare vă mai aduceți aminte cum, noaptea, prin clădirea Guvernului, premierul de atunci Sorin Grindeanu ținea singur de scaun, când Liviu Dragnea îl alerga să își dea demisia? Evident că tot de dragul marilor proiecte nu voia să părăsească Guvernul!

Vasilică, "pretinul" lui Sorinel

În realitate, lucrurile nu stau deloc așa. Sorinel nu este deloc altruist, ci este direct și personal interesat, urmare a poziției de șef suprem de la un bănos minister.

Vă prezentăm un caz ale cărui încrângături de interese oculte duc direct la "dezinteresatul" actual ministru al Transporturilor.

"Cureaua de transmisie" pentru o parte din combinațiile lui Grindeanu este reprezentată de Vasile Sebastian Albuлесcu, prieten din copilărie, din același oraș, Caransebeș.

Acesta din urmă este cunoscut ca proprietar/acționar al grupului de firme Formin, cu interese declarate în exploatarea resurselor naturale. Gurile rele da' bune spun că Albuлесcu dorea cu disperare, cu ani în urmă, să își vândă firma.

Cu utilaje învechite și cu datorii la ANAF, Vasilică cerea pe ea 500.000 de euro.

Dar, minune mare, odată ce Grindeanu a fost instalat ministru al Comunicațiilor, "Albulică" a găsit brusc un client pentru 50% din acțiunile firmei și nu pe sute de mii, ci pe multe milioane de euro.

În loc de concluzie: Vorba aceea, dom' ministru Grindeanu împărțea licențe cui trebuia!

"Santa" Klaus is coming to town

Cu banii obținuți din vânzarea firmei, Vasilică a cumpărat, printre altele, Palatul Suter, "Hotel Boutique de 5 stele", de lângă Parcul Carol. Aici își petrece timpul și pune la cale combinațiile o gașcă importantă a prietenilor lui Sorinel.

Printre aceștia se regăsește Klaus Bleckenwegner, bun prieten și partener de combinații cu Vasilică.

"Santa" Klaus a fost o bună perioadă de timp director la firma austriacă Porr Construct.

De când Sorinel s-a așezat pe scaunul de ministru al Transporturilor, Porr Construct a primit de la CNAIR contracte în valoare totală de, țineți-vă bine, 2,7 miliarde lei.

De la CFR, în mandatul lui Grindeanu, Porr a primit numai un "contrăcel" în valoare de aproximativ 500 milioane de lei. Porr Construct a obținut cel mai mare contract de la CNAIR pe data de 15 decembrie 2022 și este în valoare de 2,1 miliarde lei. Rețineți data!

Din aprilie 2022, "Santa" Klaus a plecat, de la Porr, la o altă firmă austriacă activă pe piața românească, Swietelsky, tot pe o poziție de top management. Până la această mutare, Swietelsky a obținut de la CNCF CFR SA cinci contracte în valoare totală de aproximativ 140 de milioane de lei.

Dar odată cu "Santa" Klaus, la firma austriacă a venit Crăciunul! Pe 16 decembrie 2022, Swietelsky a înhățat un contract de peste 150 de milioane de lei, care nici măcar

nu este de construcție de linii de cale ferată, ci doar de reparație și întreținere.

Adică, printr-un singur contract, firma austriacă a obținut mai mult decât prin celelalte cinci, care includeau și construcții de linii.

În loc de concluzie: Mare noroc le-a adus "Santa" Klaus angajatorilor săi! A fost la Porr Construct, i-a umplut de contracte cu MT! A plecat la Swietelsky și, brusc, valoarea contractelor înhățate a explodat!

Sarabanda coincidențelor

Nu putem bănuși că există vreo legătură între faptul că "Santa" Klaus își petrece timpul la hotelul "butic de incintă" Suter, împreună cu bunul său prieten Albulescu.

Evident că, deși Vasiliță și Sorinel sunt cei mai buni prieteni, între ei nu există nicio legătură!

Sorin Grindeanu a fost chemat la DNA pe 17 ianuarie 2023.

Poate că, în timpul unor "plimbări" de acest tip, "ministresul" ar trebui să dea explicații și despre această încrengătură, despre care, în mod evident, nu știe nimic.

Până unde poate merge ipocrizia unui demnitar român?! În luna decembrie 2022, "grindeanul" declara cu emfază și "profund patriotism" că unitățile din subordinea MT își mută conturile din băncile austriece.

În loc de concluzie: În tot acest timp, prin CNAIR și CFR, Sorinel le acorda firmelor austriece Porr și Swietelsky cele mai mari contracte pe care le-au avut în România. "Curat murdar"!

Un "gușulan" numit Sorin "Fraierică" Grindeanu

După ce a dormit mai mult de un an de zile cu Autostrada Ploiești-Brașov în poală, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a pus în dezbatere publică

cinci variante de traseu pe care anterior le-a respins.

Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, a declarat la o televiziune, joi, 12 ianuarie 2023, că, în opinia sa, "soluția tehnică ar fi dus la un cost de opt miliarde de euro, ceea ce nu putem accepta, dar în ultima perioadă s-a lucrat împreună cu consultantul și cu CNAIR astfel încât și costurile de implementare să fie rezonabile și cred că au fost depășite soluțiile acelea prin care să mergi în tunel până la Brașov". Declarațiile "habarniste" ale lui Grindeanu dovedesc faptul că directorul general al CNAIR, Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", își bate joc fără nicio jenă de Ministrul Transporturilor.

În loc de concluzie: Grindeanu înghite ca pelicanu!

Soluțiile foarte scumpe, impuse de CNAIR

Variantele de traseu, propuse de



Moș Grindeanu cu plete dalbe a venit de prin nămeți să le-aducă daruri multe la austriece și austrieci.

Pentru faza cu Șengănu', le-am ordonat companiilor din subordine să scoată banii din băncile austriece și să îi bage în conturile firmelor Swietelsky și Porr Construct.

proiectant în 2021 și puse abia acum în dezbatere publică, au fost realizate conform cerințelor CNAIR din caietul de sarcini, așa cum a fost dezbătut pe larg în media în ultima perioadă.

La emisiunea "Drumurile noastre" de la B1 TV, din 2 septembrie 2022, la care au participat reprezentanți ai CNAIR și ai proiectantului, s-a explicat pe larg că variantele de traseu propuse au respectat întocmai cerințele impuse prin caietul de sarcini de Compania Națională de drumuri. Soluțiile impuse de CNAIR prin caietul de sarcini au condus la variante de traseu foarte scumpe, practic inacceptabile. Deși soluțiile sunt respinse de aproape toată lumea, inclusiv de ministrul Grindeanu, "Piștol Gol" a avut impertinența de a le pune în

dezbatere publică.

După ce că de ani de zile își bate joc de banul public, CNAIR își bate acum joc și de timpul oamenilor, care sunt puși să își dea cu părerea despre o poveste care nu se va face niciodată!

În loc de concluzie: Încă odată "Piștol Gol" a tras și Grindeanu a picat de papagal!

Mascaradă absolut inutilă

Opinia publică și-a pierdut răbdarea! Acum CNAIR încearcă să își acopere murdăria ca pisica. Șeful CNAIR încearcă să își spele rușinea miserismului și a incompetenței crase cheltuind și mai mulți bani publici.

Deși nu a acceptat nicio variantă de traseu pentru Autostrada Ploiești-Brașov, CNAIR a făcut o mascaradă de consultare publică absolut inutilă

cu unicul scop de a-și acoperi vinovăția pentru faptul că un an de zile angajații "de la stat" doar au tăiat frunze la câni.

Timpul trece - leafa merge, autostrada nu se face și "piștoleții" își bat joc de noi, pe banii noștri!

În loc de concluzie: Și ne mai mirăm că nu avem autostrăzi?!?

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.

Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", directorul general al CNAIR, a pus în dezbatere publică cinci variante de traseu pentru Autostrada Ploiești-Brașov, pe care anterior le-a respins.

Bă, să vă fie clar! Toți ați pus ciocu' la vrăjeala cu dezbarea publică, dar pește primește numai dom' Grideanu! El este singurul care a pus botu', băăă!!!



**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**