

INVESTIGATORUL'S



GUVERNUL ANULEAZĂ O LEGE VOTATĂ ÎN PARLAMENT

PG.04



ANDREAS SCHMITZ,
PREȘEDINTE ȘI CEO
SCHMITZ CARGOBULL
PG.08

IULIE 2022

14.9 LEI

www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



24 MHS TRUCK SERVICE
- DISPOZITIVE DE
REALITATE ASISTATĂ,
FOLOSITE PENTRU
REPARAREA
CAMIOANELOR



28 COMISIA EUROPEANĂ
- AJUTOARE
FINANCIARE PENTRU
TRANSPORTATORII
ROMÂNI



32 ÎNTRE 3.500 ȘI 5.000
DE EURO PLĂTESC
MIGRANȚII SĂ FIE ADUȘI
ÎN FRIGIDERE, CASEROLE
SAU SICRIE



42 UMBRĂRESCU OPREȘTE
CONSTRUCȚIA 140
KM DE AUTOSTRADĂ.
MATERIALELE SUNT PEA
SCUMPE



UNTRR: GUVERNUL REINTRODUCE IMPOZITAREA DIURNELOR

Guvernul anulează în mai puțin de 3 luni o lege votată în Parlament și condamnă selectiv unele sectoare economice, în timp ce altele sunt favorizate.

"UNTRR solicită menținerea regimului fiscal al prestațiilor suplimentare pentru clauza de mobilitate conform prevederilor legii 72/2022.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) își exprimă îngrijorarea cu privire la proiectul Ministerului Finanțelor privind modificarea Codului Fiscal, care prevede eliminarea prestațiilor suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate din categoria indemnizațiilor cu tratament fiscal egal cu cel al diurnelor/indemnizațiilor de detașare, respectiv neimpozabile în limita plafonului stabilit prin legea 72/2022.

Reamintim că aceasta a fost printre principalele solicitări ale

industrii transporturilor rutiere la începutul acestui an, care a fost preluată prin legislația recent adoptată de România respectiv Legea 72 din 30.03.2022, pentru a se elimina incertitudinea juridică determinată de interpretările ANAF privind impozitarea diurnei șoferilor profesioniști care operează transporturi rutiere internaționale în UE și pentru a se menține competitivitatea transportatorilor rutieri români la nivel european, în contextul intrării în vigoare a prevederilor Pachetului Mobilitate 1 privind detașarea conducătorilor auto.

Modificarea unei legi recent adoptate creează instabilitate juridică și neîncredere în dialogul cu autoritățile române, într-un moment în care industria transporturilor

rutiere este grav afectată de intrarea în vigoare a Pachetului Mobilitate 1, creșterea prețului la carburanți și lipsa forței de muncă. Ceea ce a rezolvat Parlamentul României prin Legea 72/2022, este anulat de Guvern 3 luni mai târziu.

Operatorii de transport rutier nu pot suporta o nouă impozitare a salariilor, numai dacă se dorește eliminarea sectorului de transport rutier românesc și favorizarea firmelor din afara României. Având în vedere că marja de profit a industriei de transport rutier este extrem de mică și este deja erodată de creșterea prețului la combustibil și inflație, o astfel de măsură generează costuri cu mult peste marjele existente și astfel firmele de transport rutier din România sunt eliminate de pe piața europeană de

transport.

Aceste propuneri de modificări în codul fiscal vor permite din nou ANAF să interpreteze după bunul plac încadrarea șoferilor care efectuează transport internațional și să încadreze diurnele la drepturi primite în baza clauzei de mobilitate și să impoziteze tot ce trece de 33% din salariul de încadrare.

Această propunere legislativă modifică substanțial ceea ce s-a obținut prin Legea 72/2022 și anume neimpozitarea sumelor aferente clauzei de mobilitate până la plafonul maxim de 3 salarii de bază ale angajatului/șoferului, introducând un nou plafon neimpozabil mult mai mic pentru prestațiile aferente clauzei de mobilitate de numai 33% din salariul de bază.

Introducerea în Codul fiscal a două plafoane neimpozabile pentru indemnizații care au aceeași natură, respectiv un plafon pentru indemnizațiile de delegare/detașare stabilit prin Legea 72/2022 și un alt plafon pentru prestațiile aferente clauzei de mobilitate prin actualul proiect legislativ al Ministerului Finanțelor va genera o incertitudine majoră în rândul operatorilor de transport rutier creând în mod inadmisibil premisele pentru interpretări și abuzuri din partea autorităților de control.

UNTRR solicită retragerea acestei propuneri din proiectul MF de modificarea a Codului fiscal. UNTRR solicită menținerea regimului fiscal al prestațiilor suplimentare pentru clauza de mobilitate conform prevederilor Legii 72/2022 recent adoptate pe 30.03.2022, respectiv tratament fiscal egal între indemnizația de delegare/detașare și prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, având în vedere că:

- atât indemnizațiile de delegare/detașare cât și prestațiile suplimentare pentru clauza de mobilitate se acordă conform Codului Muncii în aceleași condiții, respectiv în vederea compensării inconveniențelor cauzate de îndepărtarea salariatului de mediul său obișnuit;

- atât indemnizațiile de delegare/detașare cât și prestațiile suplimentare pentru clauza de mobilitate sunt sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare.

Totodată, UNTRR solicită Guvernului României ca, pentru perioada 1 ianuarie 2023 - 31 decembrie 2028, să aplice Legea nr. 135/2022 și transportului rutier.

În ultimii trei ani, industria de transport din România s-a confruntat cu controale din partea ANAF care a reinterpretat Codul Fiscal și a recalificat diurnele ca venituri salariale și a emis decizii de impunere pentru plata acestor sume și a penalităților aferente.

În ultimii trei ani, UNTRR a solicitat Guvernului României să se aplice salarizarea din construcții, sectorul agricol și industria alimentară și industriei de transport rutier.

Dacă, în ultimii trei ani, autoritățile au precizat că



nu vor mai extinde excepțiile din construcții și IT, ci dimpotrivă că, potrivit angajamentelor din PNRR, chiar și facilitățile existente vor fi eliminate până în 2025, modelul a fost replicat în agricultură până în 2028 dincolo de orice angajament din PNRR.

Astfel, UNTRR solicită menținerea regimului fiscal al prestațiilor suplimentare pentru clauza de mobilitate conform prevederilor Legii 72/2022 și extinderea modelului de salarizare din agricultură și aplicarea imediată inclusiv la industria transporturilor rutiere până în 2028.", se spune în comunicatul UNTRR din 07 iulie 2022.

Problema

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

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

Preferanții transporturilor agabaritice.



UNTRR CERE AMÂNAREA APLICĂRII RO E-TRANSPORT

UNTRR solicită Camerei Deputaților să amâne aplicarea sistemului RO e-Transport cu cel puțin 12 luni și să excludă de la sancționare operatorii de transport, similar modelului Ekaer din Ungaria.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită parlamentarilor ca prin legea de aplicare a OUG 41/2022 să amâne aplicarea sistemului informatic de monitorizare a transporturilor cu risc fiscal ridicat RO e-Transport cu 12 luni și să excludă de la sancționare operatorii de transport. Conform OG 41/2022, dacă șoferul vehiculului de transport nu verifică valabilitatea codului UIT și circulă peste termenul de valabilitate de 5 zile al acestuia, operatorul de transport este sancționat cu amendă de la 10.000 lei la 50.000 lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 lei la 100.000 lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate. UNTRR a solicitat în repetate rânduri Ministerului de Finanțe să nu responsabilizeze operatorii de transport și să nu îi sancționeze dacă aceștia nu dețin documente referitoare la sistemul Ro e-transport

și să elaboreze actul legislativ similar modelului din Ungaria pe care l-au luat ca reper. În Ungaria, sistemul de monitorizare a transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat-EKAER nu pune nicio presiune pe transportator și se asigură că beneficiarul/expeditorul mărfii respectă regulile prin solicitarea de la aceștia a unei garanții de risc. În condițiile în care obligația în sistemul RO e-Transport a declarării datelor referitoare la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat revine destinatarului/expeditorului, beneficiarului, furnizorului și depozitarului mărfii, considerăm că sancțiunile aplicate conducătorului auto și transportatorului rutier sunt abuzive și dublează sarcinile administrative, atât pentru conducătorul auto, cât și pentru firmă. Prin legislația europeană, firmele de transport și activitatea conducătorilor auto sunt foarte reglementate și prin documentul

de transport (contractul de transport CMR, e-CMR) obligatoriu de păstrat la bordul vehiculului în toată Europa se poate verifica marfa transportată. Legea PL-x 274/2022 de aprobare a OUG 41/2022 trebuie să țină cont și să integreze și e-CMR (contractul de transport digital e-CMR) care este singurul document de transport impus și de legislația europeană. OUG 41/2022 trebuie să intre în vigoare la 1 iulie 2022 și termenul pe care îl au la dispoziție agenții economici, atât din UE/ Non UE, cât și din România, pentru a se informa, a se adapta, a se conecta și a testa sistemul informatic RO e-transport este foarte scurt. Pentru a preîntâmpina blocajul din lanțul de transport și așa afectat de criza de șoferi, contextul economic și cozile mari din frontiere, solicităm amânarea cu 12 luni a intrării în vigoare a prezentelor norme legislative.", se spune în comunicatul UNTRR din 21 iunie 2022.



UNTRR CERE INTENSIFICAREA ACȚIUNILOR PENTRU INTEGRAREA ROMÂNIEI ÎN SPAȚIUL SCHENGEN

UNTRR solicită Guvernului aderarea cât mai rapidă a României la spațiul Schengen și simplificarea procedurilor administrative cu scopul de a reduce timpii de așteptare foarte mari la trecerea frontierelor.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului accelerarea procesului de aderare la spațiul Schengen și simplificarea procedurilor administrative la punctele de trecere a frontierelor, cu scopul de a reduce timpii de așteptare foarte mari care afectează și perturbă grav operațiunile internaționale ale transportatorilor români. În data de 07.06.2022, la frontierele României din Vest (Nădlac 2, Borș și Petea) se înregistrau cozi de camioane de peste 25 km. Dacă astăzi România ar fi fost în spațiul Schengen, s-ar fi eliminat mai multe probleme întâmpinate în prezent, iar timpii de așteptare a transportatorilor români la frontieră

s-ar reduce semnificativ. În privința frontierelor din estul României, cu Republica Moldova și Ucraina, cozile de camioane erau și mai mari, timpii de așteptare depășind 30 de ore. Cu țările non-UE, aglomerația de la frontiere s-ar putea rezolva în mare parte prin simplificarea procedurilor administrative din partea autorităților. Totodată, prin utilizarea sistemului TIR, transportatorii rutieri beneficiază de reducerea la minimum a sarcinilor administrative și financiare privind operațiunile vamale. Studiile Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) au arătat că infrastructura la nivelul punctelor de trecere a frontierei este necesară, dar nu suficientă

pentru dezvoltarea economică și 39,7% din totalul timpului destinat transporturilor reprezintă întârzierea la trecerea frontierelor, lucru inadmisibil în Spațiul Economic European. În lipsa unui personal suficient și bine instruit, dacă se pierde mult timp la trecerea frontierelor, dacă procedurile nu sunt armonizate și dacă toate acestea pot duce și la plăți neoficiale – atunci transporturile sunt întârziate și economia este penalizată. UNTRR solicită Guvernului intensificarea acțiunilor pentru integrarea României în spațiul Schengen cât mai curând posibil și reducerea poverii administrative la punctele de trecere a frontierelor.", se spune în comunicatul UNTRR din 08 iunie 2022.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





SCHMITZ CARGOBULL: „INOVATII PENTRU EFICIENȚA TRANSPORTULUI”

Cel mai mare producător european de remorci, Schmitz Cargobull, a sărbătorit, în zilele de 22 și 23 iunie 2022, 25 de ani de prezență în fabrica de la Gotha.

Cu acest prilej, reprezentanții companiei au prezentat presei internaționale cele mai recente produse și servicii, cu care producătorul va participa la târgul de vehicule comerciale de la Hanovra „IAA Transportation 2022”.

Andreas Schmitz, Președinte și CEO Schmitz Cargobull:

Schmitz Cargobull și-a sporit producția, în ultimul an, cu aproape 50%. Am produs 60.000 de unități și asta în pofida uriașei volatilități și creșterii extreme a costurilor cu care ne-am confruntat. Dar, noi am crezut că este cel mai important lucru pentru clienții noștri să livrăm atât de multe vehicule cât am putut pentru că este o cerere reală pentru transport și pentru semiremorci.

Boris Billich, Chief Sales Officer Schmitz Cargobull:

Mă bucur să spun că linia noastră de inovații de noi produse și noi servicii este plină. Avem noutăți entuziasmante de arătat. Nu numai



o unitate de răcire complet electrică, ci și o semiremorcă frigorifică complet electrificată. Unitatea noastră S.KO.I este prima de felul ei și este gata de vânzare o dată cu startul IAA. Avem un vehicul complet nou pentru mărfuri uscate, care este pentru prima oară disponibil în Europa continentală. L-am lansat în Marea Britanie anul

trecut. Avem o excelentă nouă semiremorcă basculantă. Avem multe inovații în semoremorci frigorifice City, în cele cu prelate. Rețeaua noastră de service se extinde și se îmbunătățește tot mai mult. Eforturile noastre de digitalizare arată o valoare reală pentru clienți. Poți integra, în sfârșit, toate sistemele diferite cu care lucrezi într-o singură rețea pe care o poți controla așa cum ți-o customizezi. Toate acestea de la Schmitz Cargobull.

Alexander Teleki, Head of Production Line Construction Schmitz Cargobull:

Suntem foarte mândri anul acesta pentru că avem aniversarea de 25 de ani, la Gotha unde producem basculante



din oțel și aluminiu. Anul acesta, la IAA, prezentăm basculanta nouă din oțel rotunjit care are 280 de kg mai puțin decât modelul actual și nu ne oprim aici. Vom introduce o basculantă din oțel rotunjit pentru șasiuri pe care o vom arăta la IAA.

Cele mai recente produse și servicii pentru IAA Hanovra 2022

Schmitz Cargobull oferă un portofoliu holistic de soluții inovatoare de transport. Sub motto-ul „Inovații pentru eficiența transportului” sunt prezentate inovații de produse și servicii care reduc costul total de proprietate

(TCO) al flotei. Inovațiile de produs se concentrează pe aerodinamică, pentru a reduce emisiile și costurile, eficiența răcirii pentru transportul de marfă cu temperatură controlată, reducerea greutateii vehiculului, menținând în același

timp robustețea și utilizarea datelor telematice pentru o eficiență mai mare a procesului de transport.

Vă prezentăm în paginile următoare o previzualizare a inovațiilor cu care Schmitz Cargobull va participa la IAA Hanovra 2022.



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cantum de 600 litri

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



Sharing the load



TRANSPORT AERODINAMIC DE MAFĂ: VEHICULE SCHMITZ CARGOBULL ECOGENERATION

- Suprastructura POWER CURTAIN pentru încărcare și descărcare rapidă
- Senzorii detectează înălțimea și transferă aceste date către sistemul telematic
- Cutia de depozitare aerodinamică îmbunătățește și mai mult eficiența
- Iluminare interioară pentru un plus de siguranță la locul de muncă.

De când Schmitz Cargobull a lansat EcoGeneration, la începutul anului 2021, interesul pentru aceste vehicule a crescut în mod constant odată cu cererea pentru semiremorci aerodinamice cu prelată care devine o adevărată poveste de succes. La urma urmei, având în vedere costurile ridicate ale combustibilului, companiile de transport și logistică caută din ce în ce mai mult vehicule și soluții tehnice care să contribuie la reducerea costurilor cu combustibilul și a emisiilor de CO₂. Cu prelată inovatoare de la EcoGeneration, Schmitz Cargobull oferă un concept de vehicul inovator și durabil, care este prietenos cu mediul, dar și reduce costurile pentru sectorul transporturilor.

„Dacă doar 50% din toate transporturile ar fi efectuate în modul „aerodinamic” și 50% în modul „volum”, presiunea asupra mediului ar fi redusă cu 2,3 t de CO₂ pe an. Pe baza unor calcule,

EcoFLEX este unul dintre vehiculele din EcoGeneration și este, desigur, 100% SMART. Aceasta înseamnă că este echipată standard cu sistemul telematic pentru remorcă TrailerConnect® din fabrică.



semiremorca cu prelată EcoFLEX poate aduce economie de 1.000 euro pe an pe întreaga durată de viață a remorcii (aproximativ 1 milion km). Pentru clienții noștri, toate acestea sunt motive întemeiate pentru a alege remorca, în special în ceea ce privește costul total de proprietate (TCO),” explică Boris Billich, Chief Sales Officer la Schmitz Cargobull AG. Semiremorca cu prelată S.CS

Remorca aerodinamică cu spate liftabil reduce rezistența, scăzând astfel consumul de combustibil și emisiile de carbon. În practică, utilizatorii au reușit să obțină economii cu mult peste cinci procente – și uneori chiar peste zece procente.

Suprastructura Power Curtain

În funcție de sarcina specifică de



transport, caroseria Eco poate fi echipată cu prelată standard sau cu suprastructura POWER CURTAIN. Sistemul impresionează prin manipularea simplă și sigură și economisește timp. Suprastructura Power Curtain este certificată conform DIN EN 12642 Cod XL.

Nou: Sistemul telematic detectează modificările de înălțime

Datorită sistemului telematic TrailerConnect® încorporat, utilizatorii se bucură de mai multă transparență. Acest lucru îmbunătățește utilizarea capacității vehiculului și reduce numărul de transporturi goale. Un alt avantaj este faptul că sistemul telematic este capabil să monitorizeze și înălțimea remorcii, adică senzorii pot detecta dacă plafonul este ridicat sau setat în modul aerodinamic. Acest lucru dezvăluie modalități specifice prin care utilizarea vehiculului poate fi optimizată.

Nou: Schmitz Cargobull EcoPack – Cutie de depozitare aerodinamică pentru economii și mai mari de combustibil

EcoFLEX este acum echipată cu o nouă caroserie de depozitare aerodinamică, cunoscută sub numele de EcoPack – o caracteristică disponibilă în prezent exclusiv de la Schmitz Cargobull.



Designul său ergonomic special îmbunătățește circulația aerului, ajutând să se economisească și mai mult combustibil, dar și să ofere mai mult spațiu de depozitare. În testele practice, s-au realizat economii de până la trei procente. Pe lângă beneficiile aerodinamice, EcoPack impresionează și prin greutatea redusă.

Schmitz Cargobull oferă trei versiuni diferite ale EcoGeneration:

Caroseria **EcoFIX** este soluția ideală pentru transportul de mărfuri orizontale, plane și grele, cum ar fi role de oțel și hârtie. Cu greutatea sa redusă și spatele fix, vehiculul oferă o înălțime totală în față de patru metri. Vehiculul reprezintă o alternativă de economisire a

combustibilului datorită greutății reduse și designului aerodinamic.

EcoFLEX are un capăt reglabil. La extensie maximă, are o înălțime totală de patru metri. În același timp, înălțimea prelatei se ajustează pentru a se potrivi corpului cu opțiunea de a ridica spatele flexibil. Această caroserie este ideală pentru transportul de mărfuri generale și de băuturi.

EcoVARIOS este o opțiune excelentă pentru transporturi de mare volum și pentru industria auto. Ambele secțiuni din față și din spate ale caroseriei pot fi reglate flexibil. Această variantă oferă o înălțime interioară de trei metri și o înălțime totală de patru metri.

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

detasaretransport.ro





FUNCȚII INTELIGENTE PENTRU SOLUȚII DE TRANSPORT FRIGORIFICE Semiremorca frigorifică S.KO COOL



- Nou sistem de distribuție a aerului: Răcire uniformă pentru întreaga zonă de marfă, eficient, durabil și cu certificare farmaceutică
- Echipamente suplimentare disponibile pentru a asigura securitatea vehiculului și a încărcăturii
- 100% SMART datorită sistemului telematic TrailerConnect® montat standard.

Semiremorca frigorifică S.KO COOL cu un înregistrator digital de temperatură și sistemul telematic TrailerConnect® standard montat din fabrică și-a dovedit eficiența de transport cu temperatură controlată la nivel internațional. Acum, a fost dotat cu noi caracteristici de securitate care respectă standardele TAPA TSR1. Transported Asset Protection Association (TAPA) este o organizație formată din producători, furnizori de servicii logistice, expeditori și autorități, care aplică metode și proceduri dovedite pentru a îmbunătăți securitatea bunurilor valoroase din întreaga lume. Scopul său este de a reduce pierderile în lanțul de aprovizionare. Prin respectarea standardelor TSR1, semiremorca frigorifică Schmitz Cargobull S.KO COOL îndeplinește cel mai înalt standard de referință

TAPA.

Sistemul oferă un standard ridicat de siguranță datorită automatizării proceselor de blocare și deblocare. Odată configurat în portalul TrailerConnect®, riscurile sunt minimizate și munca manuală ca parte a procesului de transport este redusă. Acest lucru are ca rezultat un nivel mai ridicat de control pentru dispeceri și reduce cerințele pentru șoferi. Toate procesele de blocare și deblocare sunt complet documentate și pot oferi dovada că remorca a fost încuiată continuu pe parcursul întregului transport. În plus, remorca poate fi echipată cu fire de alarmă în panourile laterale și sub acoperiș pentru a îndeplini cerințele clienților. Sistemul de distribuție a aerului Schmitz Cargobull a fost, de asemenea, modernizat. Scopul principal al acestor îmbunătățiri a fost de a preveni „cuiburile de căldură” și de a îmbunătăți eficiența transportului de zi cu zi.

**SIGUR ȘI EFICIENT –
UNITĂȚI DE RĂCIRE DE LA
SCHMITZ CARGOBULL
CU 2.0 - cu motorul diesel
common rail eficient și cu noul
mod de exploatare a agregatelor
frigorifice patentate (MonoTemp/
MultiTemp)**
• S.CU 1.0 cu motorul său diesel



Perkins robust și binecunoscut pentru unitatea MonoTemp

• S.CUe – Unitatea electrică de răcire nu generează emisii și este concepută special pentru utilizarea în transportul urban.

Clienții pot alege dintre două unități de răcire de transport Schmitz Cargobull: una alimentată cu motorină sau o unitate de răcire de transport electrică. Cu motorul diesel common rail eficient, S.CU 2.0 impresionează prin economii de combustibil de 15% și un nivel mai scăzut de zgomot, oferind în același timp aceeași performanță de răcire/

încălzire. În plus, greutatea sa a fost redusă cu aproape 50 kg. S.CU 2.0 este disponibil atât în MonoTemp, cât și MultiTemp. Această versiune este disponibilă cu un certificat farmaceutic.

S.CU 1.0 cu emisii optimizate

Șoferii au motive să fie mulțumiți: noua generație de unități de răcire este mai silențioasă și mai lină. Afișajul este mai ușor de citit datorită fontului mai mare, pictogramelor clare și structurilor din meniu mai intuitive. Toate informațiile despre remorcă pot fi accesate și pe afișajul S.CU folosind meniul Smart Trailer.

Un panou solar opțional pe unitatea de răcire de transport protejează bateria de pornire împotriva descărcării. Bateria de pornire este încărcată continuu de către panoul solar și, ca urmare, rămâne funcțională pentru o perioadă mai lungă de timp.

100% performanță – zero emisii

S.CUe (Semi-Trailer Cooling

Unit electric) alimentat de baterii nu generează emisii și este conceput special pentru utilizarea în transportul urban. S.CUe este conceput pentru a controla temperatura mărfurilor cu o putere de răcire de până la 15.900 W și o putere de încălzire de 9.100 W, toate fără a genera emisii. Spre deosebire de unitățile cu motor diesel, S.CUe este doar puțin mai greu, astfel încât sarcina sa utilă nu este restricționată. Designul modular permite creșterea capacității bateriei în viitor (până la aproximativ 65 kWh).



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



PENTRU ORAȘ

Semiremorca frigorifică
S.KO CITY pentru distribuția
alimentelor

- Corp cu două axe
- Cu unitate electrică de răcire
S.CU
- 100% SMART datorită sistemului
telematic TrailerConnect® montat
standard.

Semiremorca cu caroserie S.KO CITY cu două axe, echipată cu panouri FERROPLAST® și care necesită o întreținere redusă, este potrivită în special pentru centrele orașelor și zonele urbane, indiferent dacă este utilizată pentru transportul de mărfuri proaspete sau congelate. Datorită sistemului telematic TrailerConnect®, care este echipat standard, acest vehicul este, de asemenea, membru al generației SMART a Schmitz Cargobull. Vehiculul a fost dezvoltat special pentru distribuirea alimentelor în zonele urbane, unde transportul se caracterizează printr-o gamă largă de produse, încărcare și descărcare frecventă și conducere într-un mediu urban aglomerat. Vehiculul este extrem de ușor de manevrat, permițându-i astfel să abordeze chiar și străzi înguste,



întrări, curți sau mini sensuri giratorii fără a pierde timp. S.KO CITY este folosit în principal pentru a distribui mărfuri pentru lanțuri de market-uri și furnizori de gamă completă, dar este folosit și de o gamă largă de companii de logistică. Un alt criteriu important de luare a deciziilor este respectarea reglementărilor stricte privind emisiile de sunet care se aplică în zonele rezidențiale. S.KO CITY este cu mult sub limita de 60 dB.

S.KO CITY este echipată cu o unitate electrică de răcire S.CUe, ceea ce înseamnă că nu sunt generate emisii de carbon din refrigerare. Corpul FERROPLAST® îmbunătățește izolația cu 10%. În comparație cu generația anterioară, caroseria este cu aproximativ două procente mai ușoară, oferind același nivel de izolare.

Datorită șasiului modular, componentele deteriorate pot fi înlocuite rapid și ușor. Acest lucru ajută la economisirea timpului și a costurilor în caz de deteriorare, contribuind la îmbunătățirea costului total de proprietate.

S.KO CITY este echipat cu Dynamic Ramp Protection DRP 3.0, care oferă protecție ideală împotriva daunelor atunci când vehiculul se află pe o rampă. Caroseria din spate modulară permite montarea ulterioară a pieselor individuale acolo unde este necesar. Acest lucru reduce atât timpul de nefuncționare, cât și costurile în cazul reparațiilor.





NOUA SEMIREMORCĂ PENTRU MĂRFĂ USCATĂ S.BO PACE

- Noua caroserie Schmitz Cargobull S.BO PACE este acum disponibilă în toată Europa
- S.BO PACE este produsă în fabrica din Manchester pentru Marea Britanie și în Spania pentru piața europeană continentală
- Corp stabil, ușor, fabricat din STRUKTOPLAST
- S.BO este un nou produs Schmitz Cargobull pentru transportul rutier de marfă.

Noua caroserie pentru marfă uscată S.BO PACE vine acum și pe piața europeană continentală și va fi fabricată la uzina de producție Schmitz Cargobull din Zaragoza, Spania. La sfârșitul anului 2021, Schmitz Cargobull a prezentat noua caroserie S.BO PACE pentru

transportul de mărfuri uscate realizată în uzina sa britanică pentru Marea Britanie și Irlanda. Având un design complet modular, caroseria este 100% SMART și este echipată standard cu TrailerConnect®. Corpul este realizat din panouri inovatoare STRUKTOPLAST. Datorită panourilor ușoare, în formă de fagure, fiecare remorcă cântărește cu aproximativ 600 kg mai puțin decât modelele de vehicule similare din acest segment.

S.BO PACE este orientată în primul rând către companiile de transport din sectorul transportului de pachete și mărfuri uscate. Este certificat conform DIN EN 12642 cod XL. Vehiculul poate fi echipat cu o serie de componente de asigurare a încărcăturii, cum ar fi plase de fixare a pachetelor sau porți în spate. Capacitatea de încărcare este de 5,5 t standard sau există opțiunea

de a o mări la 7,1 t sau 8,0 t la vehiculele care trebuie să transporte încărcături grele.

Sistemul telematic standard TrailerConnect® de la Schmitz Cargobull oferă conectivitate inteligentă și acceptă diagnosticarea rapidă și procesarea rapidă a datelor colectate de la toate componentele.



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.mecdiezel.ro

webshop.mecdiezel.ro

contact@mecdiezel.ro



SEMIREMORCA FRIGORIFICĂ COMPLET ELECTRICĂ S.KOe

• Cutie frigorifică cu unitate de răcire alimentată cu baterii și ax al remorcii cu recuperare de energie pentru transportul de mărfuri într-un mod ecologic.

Un număr de țări își schimbă legislația și, începând cu 2025, multe orașe vor permite ca transportul să aibă loc doar în „zone cu emisii zero”, în special pentru distribuția în interiorul orașului. Schmitz Cargobull și-a dezvoltat semiremorca cu caroserie S.KOe COOL, complet electrică, special în scopul unei livrări fără emisii. S.KOe COOL este o unitate de



răcire complet electrică, echipată cu un sistem de baterii și un generator de axe, ceea ce înseamnă că este aproape fără emisii. Vehiculul certificat Piek este, de asemenea, extrem de silențios, astfel încât livrarea poate avea loc atât dimineața devreme, cât și noaptea târziu în zonele urbane.

Unitatea de răcire electrică S.CUe este proiectată să răcească și să încălzească marfa fără a genera emisii și oferă o putere de răcire de până la 15.900 W și o putere de încălzire de 9.100 W. Bateriile înlocuiesc rezervorul de motorină. Este recuperată energia la frânare, mărind astfel timpul de funcționare al unității de răcire și reducând timpul necesar pentru reîncărcarea bateriei de la rețeaua de alimentare. Acest lucru reduce, de asemenea, timpii de așteptare la centrele de distribuție.

O funcție inteligentă de gestionare a încărcării bateriei asigură că nivelul de încărcare al bateriei rămâne cât mai ridicat posibil pentru a oferi o mai mare fiabilitate atunci când vehiculul este staționat, de exemplu în ambuteiaje. Sistemul este complet integrat în sistemul telematic Schmitz Cargobull,

permițând monitorizarea stării sistemului respectiv, cum ar fi nivelul de încărcare a bateriei, autonomia rămasă, timpul de încărcare rămas etc., să fie monitorizate prin portalul telematic.

STI (Deutschland) GmbH, un furnizor de transport de mărfuri cu temperatură controlată în Europa, utilizează una dintre semiremorci cu caroserie frigorifică complet electrică.

Directorul general, Drazan Malesevic, explică ce i-a motivat să adauge flotei lor un S.KOe COOL cu zero emisii: „Nu vrem doar să creștem gradul de conștientizare că ceva trebuie să se schimbe, vrem să fim proactivi și să folosim soluții tehnologice în mod semnificativ. De aceea am decis să folosim o semiremorcă frigorifică S.KOe complet electrică de la Schmitz Cargobull”.

Oliver Exner, Senior Operations Manager STI, explică: „Vrem să înțelegem cum funcționează remorca în operațiunile de zi cu zi și, prin colectarea datelor în următorii doi ani, să determinăm cât de sustenabilă este e-remorca în segmentul nostru de afaceri, ținând cont de cele mai înalte cerințe calitative.

În acest sens, colaborăm îndeaproape cu Schmitz Cargobull. Dacă testarea are succes, vom echipa cea mai mare parte a flotei noastre cu remorci electronice în viitor. Acest lucru înseamnă potențial că peste 200 de remorci ar purta în mod legitim sigla Zero Emission.”



FLEXIBILITATE PENTRU OPERAȚIUNILE DE TRANSPORT DE ZI CU ZI

Nou și din nou în portofoliu: remorca basculabilă Z.KI

- Mai ușoară și mai ușor de manevrat
- Greutatea redusă cu 50 kg.

Cu un volum de încărcare de zece metri cubi, Schmitz Cargobull a reintrodus o remorcă basculabilă cu axă centrală Z.KI.

Remorca basculabilă cu axă centrală Z.KI modernizată oferă cele mai bune servicii pe șantierele de construcții unde spațiul este limitat. Volumul de încărcare este de aproximativ zece metri cubi și –datorită axei centrale– remorca basculabilă este ușor de manevrat, chiar și în zonele în care spațiul este redus. Datorită noului său design, cântărește cu 50 kg mai puțin decât predecesorul său. Aceasta înseamnă mai multă sarcină utilă și, ca rezultat, o profitabilitate crescută pentru proprietarii de afaceri. Z.KI este potrivit pentru o gamă largă de aplicații, oferind astfel o mare flexibilitate pentru operațiunile de transport de zi cu zi. Poate transporta mărfuri în vrac sau la bucată. Dar, de asemenea, mărfurile pe palet pot fi livrate cu ușurință.

NOUA REMORCĂ BASCULABILĂ PENTRU O SARCINĂ MAI MARE

- Noua Schmitz Cargobull S.KI din noua generație de semiremorci basculabile pentru creșterea capacității de încărcare cu 230 kg
- Caroserii noi disponibile, pe suprastructura M.KI pentru autobasculante
- 10 ani garanție împotriva ruginii pentru generația S.KI cu un design galvanizat
- Producția semiremorcii basculante S.KI este programată să înceapă la sfârșitul primului trimestru al anului 2023
- Locul I la Best Brand Awards la categoria „Basculantă”.

Noua remorcă basculabilă Schmitz Cargobull S.KI nu impresionează numai prin capacitatea sa de încărcare utilă mai mare de până la 230 kg; de asemenea, marchează puncte pentru manevrabilitate îmbunătățită și calitatea produsului robust și fiabil.

Cadrele de șasiu din oțel ale remorcii basculante S.KI au fost întotdeauna caracterizate de un echilibru ideal între optimizarea greutății, durabilitatea robustă și stabilitatea la basculare în timpul utilizării de zi cu zi. Reproiectarea fundamentală a cadrului modular a permis reducerea greutății la semiremorca basculantă S.KI, în funcție de lungime și de designul cadrului. Designul cadrului a fost, de asemenea, îmbunătățit pentru vopsire și galvanizare. Schmitz Cargobull oferă clienților o garanție de 10 ani împotriva ruginii pentru generația de cadre galvanizate S.KI. Cadrele vopsite oferă, de asemenea, o protecție mai bună împotriva coroziunii. Clienții beneficiază de o valoare de revânzare ridicată. Noul cadru LIGHT al variantelor S.KI a fost dezvoltat special pentru utilizare optimizată în funcție de sarcina utilă pe drumuri, șantiere și rute de teren. Greutatea noului corp rotunjit din oțel cu un volum de încărcare de 24 m³ a fost optimizată pentru utilizare pe șantiere. Aici au fost realizate reduceri de greutate de până la 180 kg. Podeaua plată asigură un centru de greutate mai jos, contribuind la o manevrabilitate optimă și o uzură uniformă. Producția noii semiremorci basculante S.KI este programată să înceapă la sfârșitul primului trimestru al anului 2023.



Caroseria basculabilă M.KI

Caroseria M.KI personalizată are un volum de 16 până la 23 metri cubi. Baza este o caroserie rotunjită din oțel foarte rezistent la uzură.

Datorită sistemului flexibil modular Schmitz Cargobull, o gamă și mai mare de variante sunt acum disponibile. De exemplu, pe lângă lungimile existente de 5,5 m și 5,8 m, un vehicul cu o lungime de construcție de 5,2 m este acum disponibil pentru a fi utilizat. Experții în produse din Gotha au reușit să economisească 87 kg în greutate, în comparație cu caroseria similară SR14.



MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





SERVICII DIGITALIZATE

- **Data Management Center** oferă o abordare controlată a transparenței automatizate a datelor
- **Sistem de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS) pentru remorci inteligente**
- „**Monitorizare proactivă**” prin sistemul telematic al remorcii **TrailerConnect®**
- **Siguranță pentru marfă și șoferi cu noul sistem de blocare a ușilor TL4.**

Datorită platformelor de vizibilitate în timp real (RTV), platformele online de manipulare a mărfurilor și serviciile de expediere online oferă o gamă largă de beneficii pentru companiile de transport. Cu toate acestea, partajarea datelor de transport cu expeditorii poate cauza probleme sectorului transporturilor. De aceea, gestionarea inteligentă a datelor este esențială pentru o cooperare eficientă.

O nouă abordare a transparenței câștigă teren pe piață, oferind o perspectivă în timp real asupra locației și stării mărfurilor și permițând companiilor de transport să evalueze datele de pe aceste portaluri digitale.

Datele telematice de la cap-tractor și remorcă acoperă informațiile din timpul unui transport. Folosind aceste date, platformele RTV fac vizibil transportul mărfurilor, de la început până la sfârșit. Rezultatul: clientul se simte bine informat și este capabil să răspundă din timp la orice incident neprevăzut. Platformele RTV îmbunătățesc relațiile dintre toți cei implicați în procesul logistic și simplifică cooperarea în rețeaua lanțului de aprovizionare.

Centrul de gestionare a datelor Schmitz Cargobull

Tocmai aici intervine viziunea Schmitz Cargobull. În Centrul de gestionare a datelor TrailerConnect®, expeditorii

păstrează controlul asupra datelor lor. Informațiile de la membrii individuali ai rețelei lor logistice sunt centralizate fără a dezvălui partenerii individuali către terți. TrailerConnect® este capabil să redirecționeze date legate de rută și comanda de transport (LTL) separat către destinațiile individuale.

ASIGURAREA VEHICULELOR ȘI ÎNCĂRCĂTURII

Schmitz Cargobull oferă echipamente suplimentare pentru a sprijini securitatea vehiculelor și a încărcăturii acestora:

Lumini laterale intermitente

Schmitz Cargobull echipează vehiculele cu lumini laterale intermitente în mod standard, pentru a permite ca manevrele de viraj să fie detectate într-un stadiu incipient. Acestea sunt concepute în primul rând pentru a ajuta la prevenirea accidentelor care apar în timpul întoarcerii. De exemplu, bicicliștii care merg lângă remorcă pot deveni conștienți de manevra de viraj mult mai devreme datorită luminilor de marcaj laterale intermitente.

Protecție dinamică a rampei

Aproape 40% din toți clienții Schmitz Cargobull au optat acum pentru

protecția dinamică a rampei din spate (DRP). În noua versiune 3.0, barele de protecție amortizează impactul cu rampa în mod continuu și mai ușor.

Pachetul utilitar „Pharma”.

Semiremorcile cu caroserie Schmitz Cargobull sunt certificate pentru transportul produselor farmaceutice. Remorcile frigorifice primesc automat toate echipamentele relevante cu acest pachet. La transportul produselor farmaceutice, controlul temperaturii are prioritate. Transportatorii sunt obligați să respecte cu strictețe intervalele de temperatură definite. Pentru a permite detectarea oricăror fluctuații într-un stadiu incipient, sunt instalate înregistratoare de date pentru observare suplimentară și monitorizare continuă a încărcăturii.

MONITORIZAREA PRESIUNII ÎN ANVELOPE

Presiunea corectă în anvelope joacă un rol important atunci când vine vorba de creșterea eficienței economice și a siguranței. Pentru a vă ajuta să urmăriți acest lucru, Schmitz Cargobull oferă propriul sistem de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS). Funcția de monitorizare automată facilitează menținerea nivelului corect de presiune, ceea ce la rândul său îmbunătățește semnificativ răspunsul și siguranța vehiculului. Presiunea corectă în anvelope joacă, de asemenea, un rol decisiv în extinderea duratei de viață a anvelopelor, reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de carbon. Sistemul telematic TrailerConnect®, care este instalat standard din fabrică, ca parte a strategiei 100% Smart, este echipat cu un modul receptor TPMS, ceea ce înseamnă că senzorii trebuie instalați doar pe roți pentru ca presiunea în anvelope să fie monitorizată. Ca urmare, starea remorcii și a anvelopelor poate fi monitorizată ușor și convenabil în timp real de pe platforma TrailerConnect® și pot fi emise avertismente în cazul unor discrepanțe.



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





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

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

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

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

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

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

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

Episodul 04

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni,

șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Prime, prime și iar prime. Toată lumea pleacă de acasă pentru bani. Pentru a-i stimula trebuie să le dăm prime.

Este o perioadă foarte grea legată de încasări. Dar, din surse proprii, am încercat să le împărțim celor mai buni angajați anumite prime pentru

a fi mulțumiți și pentru a veni cu drag la muncă.

Episodul 03

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

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

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

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Ține foarte

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



scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

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

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

migrează, pleacă spre Vest.

Episodul 02

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

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

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

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

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

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

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

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

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

Patronul "magnetar"

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

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

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

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

Șoferul începe să scoată documentele.

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

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

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

Șofer: L-am aruncat.

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

Șofer: Acum, de zece minute.

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

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



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

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

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

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

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

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

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

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

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

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

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

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

Șofer: Da.

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

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

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





Rusul moldovean

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

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 05

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



02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

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

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



tempii de conducere și odihnă.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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



MHS TRUCK SERVICE - DISPOZITIVE DE REALITATE ASISTATĂ, FOLOSITE PENTRU REPARAREA CAMIOANELOR

Rețeaua de service a grupului MHS Truck & Bus a făcut un pas uriaș în digitalizarea proceselor de reparații ale vehiculelor comerciale prin introducerea tehnologiei de realitate asistată RealWear®.

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

În ce context a apărut ideea introducerii sistemului de asistență la distanță în rețeaua MHS Truck Service?

Marius Scutaru, After Sales Director, MHS Truck Service:

În ultimii ani s-a constatat un declalaj din ce în ce mai mare între experiența și expertiza tehnicienilor din atelier și tehnologiile avansate încorporate în vehiculele comerciale moderne. Cea mai la îndemână soluție a fost implementarea sistemului de asistență la distanță al cărui scop principal este transferul de cunoștințe pe care îl au experții noștri de la nivel central către tehnicienii din ateliere implicați în diagnosticări și reparații din ce în ce mai complexe.

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

Care au fost etapele implementării sistemului de asistență la distanță?

Daniel Tănăsescu, Expert Tehnic, MHS Truck Service:



Sistemul a fost implementat prima dată la service-ul nou din Oradea, colegii de acolo având nevoie de mai multă consiliere tehnică. Pe măsura dezvoltării lui și după ce s-a dovedit că e util, s-a implementat la celelalte opt centre din țară. Pot spune că, pe zi ce trece, își dovedește utilitatea.

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

Care sunt avantajele introducerii noului sistem?

Marius Scutaru, After Sales Director, MHS Truck Service:

S-a redus timpul diagnosticărilor complexe cu 75% iar experții noștri implicați în procesul de asistență a rețelei MHS au călătorit cu 50% mai puțin, în ultima perioadă, de la introducerea sistemului. Putem intui câteva direcții de dezvoltare: training-ul online, recepția activă a vehiculelor precum și depanările pe traseu.

Reduce timpul de imobilizare

Scopul principal al implementării noii tehnologii este acela de a reduce timpul de imobilizare a vehiculelor comerciale ajunse în service prin facilitarea rapidă a transferului de cunoștințe de la experții grupului spre tehnicienii implicați direct în reparații.

Compania estimează o reducere a consumului de combustibil cu până la 2700 de litri pe lună, o reducere a timpului de reparație cu 75%, respectiv o reducere a deplasărilor experților tehnici cu 50%.



Cererea de vehicule comerciale, cum ar fi camioane, autobuze și autoutilitare, este ridicată în Europa de Sud-Est, deoarece există multe companii de transport și logistică cu sediul în regiune, responsabile de transportul de mărfuri din porturile de la Marea Neagră către Europa Centrală. MHS Truck & Bus Group, unicul distribuitor al vehiculelor comerciale MAN în România, anunță că a implementat cu succes, în întreaga sa rețea națională de service, pentru a sprijini lanțul de aprovizionare, dispozitive de realitate asistată RealWear®, principal furnizor mondial de soluții de realitate asistată pentru lucrătorii industriali din prima linie. De la implementare până în prezent, MHS Truck & Bus Group estimează că timpul de diagnosticare a reparațiilor vehiculelor a fost redus cu 75%, în timp ce deplasările experților tehnici au fost reduse cu 50%. Compania estimează economii de 2700 de litri de combustibil pe lună, raportat la 9

experți și 300 de litri / muncitor. La nivel național, MHS Truck & Bus Group are o rețea de service pentru vehicule comerciale care cuprinde nouă ateliere proprii și cinci parteneri de service care asigură servirea vehiculelor comerciale MAN, în care lucrează 150 de tehnicieni și experți. În România, instruirea tehnicienilor este obligatorie și este necesară de două ori pe an, determinată în parte de decalajul tot mai mare dintre cunoștințele tehnicianului și complexitatea vehiculelor fabricate și servite. Din punct de vedere istoric, această instruire se desfășura cu experți tehnici, ceea ce presupunea călătorii de până la 12 ore prin România. În plus, față de instruire, pentru reparații complexe ale vehiculelor, experții sunt, de asemenea, nevoiți să se deplaseze pentru a asista tehnicianul în rezolvarea problemei. Toate aceste cerințe duc la oboseală pentru expert și la timp de nefuncționare



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.



costisitori pentru flote, ceea ce a ajuns să fie o problemă delicată pentru companie.

Inițial, MHS Truck & Bus Group a avut în vedere o strategie de instruire și diagnosticare la distanță, folosind dispozitive mobile și laptopuri robuste. Cu toate acestea, după o cercetare aprofundată, a constatat că dispozitivele portabile și laptopurile nu permiteau tehnicianului să folosească ambele mâini și, de asemenea, îl forțau pe tehnician să se uite în jos la ecran și nu la vehicul. Partenerul SETH al RealWear®, care acordă consultanță pentru MHS Truck & Bus Group, a recomandat soluțiile de realitate asistată RealWear®. Dispozitivul RealWear® este în același timp robust, compatibil cu vocea pentru comenzi simple și pentru aplicații Android optimizate pentru voce și funcționează perfect în medii zgomotoase datorită tehnologiei de anulare a zgomotului. Astfel, expertul poate vedea imediat și exact ceea ce vede tehnicianul prin camera montată pe cap, ceea ce face ca soluția să fie perfect potrivită pentru instruire și diagnosticare la distanță.

Rezolvarea provocărilor legate de diagnosticare

Dincolo de pregătire, tehnicienii MHS Truck & Bus Group sunt frecvent nevoiți să lucreze pe marginea drumului, alături de un vehicul imobilizat, uneori în zone cu trafic intens sau cu vizibilitate redusă, ceea ce nu este ideal pentru a efectua reparații în siguranță. De asemenea, experții săi sunt nevoiți să conducă aproximativ 2.000 de kilometri pe lună, ceea ce poate echivala cu aproximativ 40 de ore de călătorie. Pentru a rezolva atât provocările legate de diagnosticare, cât și cele legate de instruire, MHS Truck & Bus Group a investit într-o sală de videoconferință și multimedia, unde experții pot fi

staționați și conectați cu tehnicienii din toate locațiile sale de service, folosind Cisco Webex Expert on Demand pe modelul emblematic HMT-1 de la RealWear®. În timpul procesului de diagnosticare, atunci când tehnicienii nu pot diagnostica problema, aceștia inițiază un apel către un expert și folosesc RealWear® pentru a întreprinde diagnosticarea la distanță. Dispozitivele RealWear® sunt capabile să furnizeze înregistrări video și fotografii de înaltă calitate în timpul reparațiilor vehiculelor, ceea ce facilitează rezolvarea rapidă a problemelor. Experții, care se pot afla la sediul central al MHS Truck & Bus Group sau în oricare dintre atelierile service la nivel național, pot utiliza adnotările Webex pentru a marca elementele de interes.

Beneficii pentru clienți

„În cele din urmă, beneficiile acestei tehnologii sunt pentru clienții noștri. De când am implementat RealWear®, putem rezolva problemele dificile mult mai rapid și reducem timpul de imobilizare a vehiculelor aflate pe drumuri. Ca urmare, satisfacția clienților a crescut”, spune Marius Scutaru, Customer Service Director MHS Truck & Bus Group. „Această tehnologie este, de asemenea, foarte apreciată de propriii noștri tehnicieni, care pot vedea clar avantajele ei”, a adăugat Marius Scutaru, MHS Truck & Bus Group. „Folosim realitatea asistată ca sistem de comunicare, dar și pentru a afișa diverse documente, la care purtătorul are acces în timp real prin simple comenzi vocale.”

O soluție hands-free mult superioară

În colaborare cu SETH, MHS Truck & Bus Group caută în mod activ să extindă cazurile de utilizare a tehnologiei RealWear®. Potențialele cazuri de utilizare în viitor ar putea include extragerea datelor direct din calculatorul vehiculului pe dispozitivul RealWear® și utilizarea tehnologiei pentru a ajuta la transmiterea comenzilor pentru

piese noi.

"Dispozitivele portabile de realitate asistată permit MHS Truck & Bus Group să repare vehiculele mai rapid și, în cele din urmă, să repună clientul pe drum mai repede. A fost o alegere ușoară să recomandăm RealWear® către MHS Truck & Bus Group, deoarece este o soluție hands-free care este mult superioară altor dispozitive portabile, cum ar fi ochelarii inteligenți sau alte dispozitive purtate pe cap. Soluțiile care necesită utilizarea mâinilor sunt, de asemenea, problematice atunci când lucrătorii din prima linie folosesc echipamente de protecție, cum ar fi mănuși, unde este incomod să folosească un ecran tactil", spune Mihai Dănilă, CEO la SETH.

"Pe măsură ce crește presiunea pentru îmbunătățirea eficienței în întregul lanț valoric al industriei auto, vedem tot mai multe companii din industrie, cum ar fi MHS Truck & Bus Group România, care consideră RealWear® drept noua platformă de productivitate a lucrătorilor", a declarat Jon Arnold, vicepreședinte EMEA la RealWear®. "Așteptăm cu nerăbdare să preluăm viziunea MHS Truck & Bus Group România de a conecta datele vehiculelor la dispozitivele portabile ca următorul pas logic în următoarele câteva luni.", a adăugat Jon Arnold.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



COMISIA EUROPEANĂ - AJUTOARE FINANCIARE PENTRU TRANSPORTATORII ROMÂNI

Transportatorii primesc ajutoare de 60 milioane de euro.

Comisia Europeană a aprobat o schemă de ajutoare a României, cu o valoare de 60,7 milioane euro (300 milioane lei) pentru sprijinirea întreprinderilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului rutier de mărfuri și persoane, în contextul invaziei Ucrainei de către Rusia.

Conform unui comunicat al Executivului european, schema a fost aprobată ca parte a Cadrului temporar de criză privind ajutoarele de stat, adoptat de Comisie la 23 martie 2022, în temeiul prevederilor Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în care se recunoaște faptul că economia UE se confruntă cu perturbări grave.

România va sprijini sectorul transportului rutier

"Prin această schemă de ajutoare, cu o valoare de 60,7 milioane euro, România va sprijini sectorul transportului rutier, care este grav afectat de creșterea prețurilor combustibililor pe fondul crizei geopolitice actuale și al sancțiunilor adoptate ca răspuns la aceasta. Această schemă este o măsură importantă, menită să atenueze impactul economic al războiului purtat de Putin împotriva Ucrainei. Continuăm să ne afirmăm sprijinul față de Ucraina și de poporul său și, în același timp, continuăm să colaborăm îndeaproape cu statele membre pentru a ne asigura că măsurile naționale de sprijin pot fi puse în aplicare în timp util, în mod coordonat și eficace și că sunt protejate, totodată, con-

dițiile de concurență echitabile pe piața unică", a declarat Margrethe Vestager, vicepreședinte executiv, responsabilă cu politica în domeniul concurenței.

România a notificat Comisiei o schemă de ajutoare

România a notificat Comisiei o schemă de ajutoare cu o valoare de 60,7 milioane euro (300 milioane lei) pentru sprijinirea întreprinderilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului rutier de mărfuri și persoane în contextul invaziei Ucrainei de către Rusia.

Scopul schemei este de a oferi sprijin sub formă de lichidități întreprinderilor afectate de creșterea prețurilor combustibililor pe fondul crizei geopolitice actuale și al sancțiunilor care au fost adoptate ca răspuns la aceasta, asigurând în același timp circulația neîntreruptă a mărfurilor și a persoanelor pe cale rutieră.

Măsura va fi accesibilă pentru toate întreprinderile, indiferent de mărime, care își desfășoară activitatea în domeniul transportului rutier de mărfuri și persoane, care dețin o licență comunitară valabilă și care sunt afectate de criza actuală.

400.000 euro de companie

În cadrul schemei, beneficiarii vor avea dreptul să primească ajutoare sub formă de granturi directe ce vor avea o valoare limitată.

"Comisia a constatat că schema de ajutoare a României îndeplinește condițiile prevăzute în cadrul temporar de criză. În special, ajutorul nu va depăși 400.000 EUR per întreprindere și se va acorda până la 31 decembrie 2022. Comisia a concluzionat că schema de ajutoare acordată de România este necesară, adecvată și proporțională pentru a remedia o perturbare gravă a economiei unui stat membru, în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE și cu condițiile prevăzute în cadrul temporar de criză. Având în vedere aceste considerente, Comisia a aprobat măsura în temeiul normelor UE privind ajutoarele de stat", se menționează în comunicat.

La 23 martie 2022, Comisia Europeană a adoptat un cadru temporar de criză privind ajutoarele de stat, menit să le permită statelor membre să profite de flexibilitatea oferită de normele privind ajutoarele de stat pentru a sprijini economia în contextul invaziei Ucrainei de către Rusia.



Ajutorul poate fi acordat sub orice formă

Cadrul temporar de criză prevede următoarele tipuri de ajutoare care pot fi acordate de statele membre: scheme de ajutor cu o valoare limitată, acordate sub orice formă, respectiv cu o valoare de până la 35.000 euro pentru întreprinderile afectate de criză care își desfășoară activitatea în sectoarele agriculturii, pescuitului și acvaculturii și scheme de ajutor cu o valoare de până la 400.000 euro per întreprindere, pentru întreprinderile afectate de criză care își desfășoară activitatea în oricare din celelalte sectoare; sprijin pentru lichidități sub formă de garanții de stat și de împrumuturi subvenționate și ajutor prin care să se ofere compensații întreprinderilor pentru prețurile ridicate la energie. Ajutorul, care poate fi acordat sub orice formă, va oferi compensații parțiale întreprinderilor, în special marilor consumatori de energie, pentru costurile suplimentare datorate creșterii excepționale a prețului gazului și al energiei electrice. Ajutorul total per beneficiar nu poate depăși 30% din costurile eligibile, respectiv un plafon maxim de 2 milioane euro, în orice moment. În cazul în care întreprinderea înregistrează pierderi din exploatare, poate fi necesară acordarea unui ajutor suplimentar pentru a se asigura continuarea activității sale economice. Prin urmare, pentru utilizatorii mari consumatori de energie, intensitățile ajutoarelor sunt mai mari, iar statele membre pot acorda ajutoare care depășesc aceste plafoane, până la 25 milioane euro, iar întreprinderilor care își desfășoară activitatea în sectoarele și subsectoarele afectate în mod deosebit, până la 50 de milioane euro. Entitățile controlate de Rusia cărora

li s-au aplicat sancțiuni vor fi excluse din domeniul de aplicare al acestor măsuri.

Cum se face

Cadrul temporar de criză include o serie de garanții: o metodologie proporțională, conform căreia ar trebui să existe o corelație între cuantumul ajutorului care poate fi acordat întreprinderilor și amploarea activității lor economice și gradul lor de expunere la efectele economice ale crizei; condiții de eligibilitate, de exemplu definirea marilor consumatori de energie drept întreprinderi pentru care achiziționarea de produse energetice reprezintă cel puțin 3% din valoarea lor de producție; cerințe în materie de durabilitate. Statele membre sunt invitate să aibă în vedere stabilirea, în mod nediscriminatoriu, a unor cerințe legate de protecția mediului sau de securitatea aprovizionării, atunci când acordă ajutoare întreprinderilor pentru costurile suplimentare cauzate de prețurile excepțional de ridicate la gaz și energie electrică. Cadrul temporar de criză se aplică până la 31 decembrie 2022. În vederea asigurării securității juridice, Comisia va evalua, înainte de data menționată anterior, dacă durata cadrului temporar de criză va trebui prelungită. Mai mult, pe durata aplicării cadrului, Comisia va monitoriza

constant conținutul și domeniul de aplicare al acestuia în lumina evoluțiilor de pe piețele energiei și de pe alte piețe ale factorilor de producție, precum și din perspectiva situației economice generale.

Conforme cu normele UE

Cadrul temporar de criză adoptat completează numeroasele posibilități oferite statelor membre de a lua măsuri care să fie conforme cu normele UE existente privind ajutoarele de stat. De exemplu, normele UE privind ajutoarele de stat permit statelor membre să ofere ajutor întreprinderilor care se confruntă cu deficite de lichidități și care au nevoie de ajutoare pentru salvarea urgentă. Mai mult, în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, statele membre pot acorda compensații întreprinderilor pentru daunele cauzate în mod direct de evenimente excepționale, cum sunt cele provocate de criza actuală.

În plus, la 19 martie 2020, Comisia a adoptat un cadru temporar în contextul izbucnirii epidemiei de COVID-19. Cadrul temporar în contextul epidemiei de COVID-19 a fost modificat în cursul anului 2020 la 3 aprilie, la 8 mai, la 29 iunie și la 13 octombrie, iar în cursul anului 2021 la 28 ianuarie și la 18 noiembrie.





AMENZILE PENTRU NECONFORMARE ÎN ETRANSPORT SE APLICĂ DE LA 1 OCTOMBRIE

La 1 iulie 2022 a avut loc trecerea de la opționalitate la obligativitate în privința raportării transporturilor rutiere de produse riscante din punct de vedere fiscal, prin sistemul e-Transport.

Deoarece mediul de afaceri a cerut mai mult timp pentru adaptare, Guvernul a decis să păstreze termenul din 1 iulie, dar, printr-o ordonanță apărută, în ultimul moment, în Monitorul Oficial, a amânat cu trei luni intrarea în vigoare a regimului contravențional aferent e-Transport. Amenzile pentru neconformare vor putea fi aplicate de la 1 octombrie 2022.

Ce s-a modificat pe ultima sută de metri

Concret, s-a modificat data de la care se aplică regimul contravențional aferent sistemului e-Transport, care prevede amenzi cuprinse între 5.000 și 100.000 de lei pentru persoanele fizice și cele juridice.

Dacă până acum se prevedea că regimul intră în vigoare la 1 iulie 2022, acest termen a fost amânat pentru 1 octombrie 2022.

Regimul contravențional era programat să intre în vigoare la 1 iulie 2022 pentru că tot de atunci a devenit obligatorie raportarea

transporturilor rutiere de bunuri riscante. Raportarea acestora a fost opțională până la 30 iunie 2022, însă contribuabilii au avut foarte puțin timp la dispoziție să se adapteze la sistem.

În preambulul documentului se arată că Guvernul vrea să evite atât acumularea de noi datorii către bugetul de stat din cauza unui blocaj la nivelul comerțului și transportului rutier de bunuri riscante, cât și prinderea pe picior greșit a contribuabililor. Mediul de afaceri a cerut în mod repetat un răgaz mai mare pentru adaptarea sistemelor informatice la raportarea în e-Transport și pentru a face angajări suplimentare.

Pe deasupra, nici Guvernul nu era tocmai pregătit de implementarea obligatorie a sistemului, deși această obligație avea termenul de îndeplinire în cursul lunii mai 2022. Iar documentația tehnică a apărut abia de o lună și ceva.

Vizate de raportare sunt vehiculele rutiere care au o masă maximă autorizată de minimum 3,5 tone,

dacă sunt încărcate cu bunuri riscante care au o masă brută totală mai mare de 500 kg sau dacă au o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, în ambele cazuri fiind vorba de un transport aferent cel puțin unei relații comerciale. Aplicația e-Transport este disponibilă în Spațiul Privat Virtual.

Declararea bunurilor riscante, pentru cine are această obligație (de principiu, vânzătorul sau cumpărătorul), este făcută de operatorul economic în nume propriu sau prin reprezentant legal, reprezentant desemnat ori împuternicit.

Cele mai importante prevederi ale implementării eTransport

Importatorii și exportatorii vizati direct de noul sistem sunt cei care comercializează următoarele categorii de bunuri:

Legume, plante, rădăcini și tuberculi, alimentare, care se încadrează la codurile NC de la 0701 la 0714 inclusiv Fructe comestibile; coji

de citrice sau de pepeni, care se încadrează la codurile NC de la 0801 la 0814 inclusiv năuturi, lichide alcoolice și oțet, care se încadrează la codurile NC de la 2201 la 2208 inclusiv sare; sulf; pământuri și pietre; ipsos, var și ciment, care se încadrează la codurile NC 2505 și 2517; îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6101 la 6117 inclusiv

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 încălțăminte, ghete și articole similare; părți ale acestor articole, care se încadrează la codurile NC de la 6401 la 6405 inclusiv ontă, fier și oțel, care se încadrează la codurile NC 7213 și 7214

Cine are obligația de declarare?

Conform prevederilor Ordonanței, vor avea obligația de declarare în Sistemul RO e-Transport:

- Destinatarul menționat în declarația vamală de import;
- Expeditorul menționat în declarația vamală de export;
- Beneficiarul achizițiilor intracomunitare de bunuri, furnizorul în cazul livrărilor locale și intracomunitare de bunuri;
- Depozitarul - pentru mărfurile intracomunitare aflate în tranzit, atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României spre depozitare sau pentru formarea unui nou transport, cât și pentru bunurile încărcate după depozitare sau după formarea unui nou transport național.

Ce este UIT?

Este codul unic generat de Sistemul RO e-Transport prin intermediul caruia se identifică bunurile care fac obiectul transportului de bunuri cu risc fiscal ridicat.

În sistem vor fi înregistrate datele referitoare la expeditor, beneficiar, denumirea, caracteristicile,

cantitățile, contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, informații despre mijlocul de transport utilizat. Entitatea care are obligația să declare în sistem (vezi categoriile anterior menționate), va pune la dispoziția transportatorului acest cod UIT, care va fi înscris obligatoriu pe documentul de transport.

Contravenții și sancțiuni: (de la 1 octombrie)

- Nedeclararea în RO e-Factura a datelor referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT;
- Utilizarea de către transportator a unui cod UIT expirat;
- Descărcarea pe teritoriul României a bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit, cu excepția celor care fac obiectul depozitării sau formării unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri;
- Declararea unor cantități diferite decât cele transportate se sancționează cu amendă de la 10.000 la 50.000 în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 lei la 100.000 lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate.
- Nepunerea la dispoziția transportatorului a codului UIT aferent bunurilor transportate în termenul prevăzut de Ordonanță;
- Modificarea datelor înregistrate în Sistemul RO e-Transport referitoare la transporturile de bunuri după prezentarea în punctul rutier de

trecere a frontierei la intrarea în România / la locul de import, respectiv după punerea efectivă în mișcare a vehiculului;

- Nedeclararea în Sistemul RO e-Transport a datelor aferente transporturilor tuturor bunurilor, în cazul în care utilizatorul transportă atât bunuri cu risc fiscal ridicat cât și fără risc fiscal, se sancționează cu amendă de la 10.000 la 50.000 în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de 20.000 lei la 100.000 lei în cazul persoanelor juridice
- Nerespectarea obligației conducătorului vehiculului de transport de a prezenta la solicitarea organelor competente din cadrul ANAF sau Autorității Vamale Române documentele care însoțesc transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat se sancționează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei.

Excepții de la obligația declarării în sistemul RO e-Transport:

- Transporturile de bunuri destinate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare, organizațiilor internaționale, forțelor armate ale statelor membre NATO, Uniunii Europene, statelor membre ale Parteneriatului pentru Pace sau statelor cu care România a încheiat acorduri în domeniu sau ca urmare a executării contractelor clasificate potrivit legii sau a executării contractelor de achiziție publică care necesită impunerea, potrivit dispozițiilor legale, a unor măsuri speciale de securitate pentru protejarea unor interese esențiale de securitate ale statului.





ÎN TRE 3.500 ȘI 5.000 DE EURO PLĂTESC MIGRANȚII SĂ FIE ADUȘI ÎN FRIGIDERE, CASEROLE SAU SICRIE

Procurorii DIICOT și polițiștii de frontieră au destructurat un grup infracțional format din cetățeni români și afgani, profilat pe trafic de migranți plecați din țări precum India, Pakistan și Bangladesh.

Oamenii plăteau între 3.500 de euro și 5.000 de euro pentru a ajunge în Europa și își riscau viața, fiind transportați între baxuri de polistiren, caserole și alte mase plastice, între sau în frigidere și în sicrie. În cadrul anchetei au fost identificate 270 de persoane care ar fi apelat la grupul infracțional pentru a trece frontiera de vest a României.

Potrivit unui comunicat al Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism (DIICOT), procurorii acestei structuri împreună cu ofițeri de poliție judiciară din cadrul Inspectoratului General al Poliției de Frontieră au făcut 16 percheziții domiciliare în județul Vâlcea, într-un dosar care vizează destructurarea unui grup infracțional organizat, specializat în săvârșirea infracțiunilor de trafic de migranți și spălarea banilor. Nouăsprezece persoane despre care există suspiciunea că sunt implicate în desfășurarea activităților infracționale au fost duse la audieri. Anchetatorii au stabilit că, de la sfârșitul anului trecut, cetățeni români și afgani au înființat un grup infracțional organizat profilat pe trafic de migranți, activitatea acestuia derulându-se până în prezent. Migranții erau preluați din București și duși spre granița de vest a țării.

Migranții erau ascunși printre mărfuri

Astfel, persoane provenind din țări precum India, Pakistan și Bangladesh erau racolate pentru a fi transportate ilegal în Europa. Oamenii plăteau mii de euro și își riscau viața, fiind transportați în condiții dificile, în autotrenuri, remorci și autoutilitare, care erau proprietatea membrilor grupului infracțional organizat sau care erau utilizate de societățile comerciale controlate de membrii grupului, firme care aveau ca principal obiect de activitate transportul rutier de mărfuri.

„Migranții erau ascunși printre mărfuri, respectiv între baxuri de polistiren, caserole și alte mase plastice, între sau în frigidere și în sicrie. În cazul unora dintre transporturi, viața migranților a fost pusă în pericol din cauza condițiilor de transport (spații închise ermetic, în care se respira cu dificultate, între mărfuri voluminoase, prost ancorate etc.). În această modalitate, sub pretextul efectuării unor transporturi de marfă, având ca destinație state din spațiul Schengen, au fost organizate, coordonate și efectuate mai multe transporturi de migranți

în scopul trecerii frauduloase a frontierei de vest a României. Pentru fiecare migrant, membrii grupului infracțional organizat au pretins și primit între 3.500 de euro și 5.000 de euro”, se arată în comunicatul DIICOT.

România, țară de tranzit

Sumele dobândite erau împărțite între membrii grupului, în funcție de poziția deținută în ierarhie și de gradul de implicare în activitatea infracțională. De asemenea, banii au fost investiți în autoturisme de lux, imobile cu destinația de locuință și noi autovehicule de transport marfă. „Pe parcursul urmăririi penale, cu sprijinul Serviciului Teritorial al Poliției de Frontieră Arad, au fost documentate 10 transporturi prin intermediul cărora membrii grupului au încercat să scoată ilegal din România aproximativ 270 de migranți. În urma perchezițiilor, au fost identificate și ridicate în vederea indisponibilizării, până la acest moment, sumele de aproximativ 45.000 dolari, peste 40.000 euro, 70.000 de lei, 9.200 rupii ș.a”, precizează documentul citat.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



PROPUNERE. TRANSPORTUL RUTIER, ÎN SISTEMUL DE COMERCIALIZARE A CERTIFICATELOR DE EMISII

• **Reforma sistemului de comercializare a certificatelor de emisii propune eliminarea treptată mai rapidă a certificatelor cu titlu gratuit • Un domeniu de aplicare mai larg și o implementare mai rapidă în cadrul noului instrument privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon • Un Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice cu scopul de a combate sărăcia energetică și sărăcia în materie de mobilitate •**

Legea europeană a climei angajează UE să atingă neutralitatea climatică până în 2050.

PE și-a adoptat poziția privind trei proiecte de legi ce susțin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030 și protecția locurilor de muncă și a cetățenilor.

După o dezbatere în plen ce a avut loc pe 7 iunie, Parlamentul și-a adoptat miercuri poziția referitoare la trei legi esențiale ale Uniunii Europene care fac parte din pachetul „Pregătiți pentru 55 în 2030”. Este vorba de planul Uniunii de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% comparativ cu nivelurile din 1990 și de a reduce la zero emisiile nete de gaze cu efect de seră (GES) (neutralitate climatică) până în 2050, în conformitate cu Legea europeană a climei. Parlamentul este acum pregătit să înceapă negocierile cu guvernele Uniunii Europene pentru a

decide forma finală a acestor legi.

Pachetul este un pas important spre realizarea obiectivului Uniunii de a deveni independentă de combustibilii fosili scumpi și poluanți din Rusia cu mult timp înainte de 2030.

Reforma sistemului de comercializare a certificatelor de emisii

Parlamentul dorește să ofere stimulente industriilor pentru ca acestea să-și reducă și mai mult emisiile și să investească în tehnologii cu emisii reduse de carbon. Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) trebuie reformat, inclusiv după cum urmează:

- ar trebui creat un nou ETS II pentru clădiri și transportul rutier; - cetățenii vor fi excluși până în 2029; - obiectivul de reducere a gazelor cu

efect de seră până în 2030 ar trebui majorat de la 61% la 63%;

- certificatele gratuite ar trebui eliminate treptat începând cu 2027 și ar trebui să dispară până în 2032;

- ar trebui introdus din 2025 un sistem bonus-malus;

- veniturile ar trebui folosite exclusiv pentru politicile climatice în Uniunea Europeană și țările sale membre.

Un comunicat de presă separat conținând mai multe detalii va fi disponibil aici.

Ambiții mai mari pentru noul instrument privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon

Eurodeputații solicită lărgirea domeniului de aplicare și aplicarea mai rapidă a mecanismului Uniunii de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM) pentru a preveni relocarea emisiilor de

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





carbon și pentru a încuraja adoptarea unor obiective mai ambițioase la nivel mondial în domeniul climei, inclusiv prin:

- introducerea mai timpurie a CBAM și eliminarea certificatelor gratuite din EU ETS până în 2032;
- extinderea domeniului de aplicare pentru a include substanțele chimice organice, plasticul, hidrogenul, amoniacul, precum și emisiile indirecte;
- o sumă echivalentă veniturilor CBAM ar trebui folosită din bugetul Uniunii Europene pentru a sprijini tranziția verde în țările cel mai puțin dezvoltate;
- necesitatea de a înființa o autoritate centralizată pentru EU CBAM.

Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice va combate sărăcia energetică și sărăcia în materie de mobilitate

Parlamentul a convenit asupra creării unui Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice (SCF). Acesta va ajuta persoanele afectate cel mai grav de sărăcia energetică și sărăcia în materie de mobilitate să facă față costurilor mai mari ale tranziției energetice. Acest fond ar trebui să sprijine:

- măsuri care oferă sprijin temporar direct pentru venit (cum ar fi reducerea taxelor și a impozitelor pentru energia

electrică) pentru a contracara creșterea prețurilor combustibililor folosiți în transportul rutier și pentru încălzire;

- investiții în renovarea clădirilor, energiile din surse regenerabile și trecerea de la transportul privat la cel public și co-voiajare (folosirea în comun a autoturismelor), dar și folosirea unor moduri active de transport, cum ar fi bicicleta. Măsurile pot include stimulente fiscale, bonuri valorice (vouchere), subvenții sau împrumuturi fără dobândă.

Un comunicat de presă separat conținând mai multe detalii va fi disponibil în curând aici.

Parlamentul a adoptat deja rapoarte referitoare la:

- standarde privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane;
- sectorul exploatarea terenurilor, schimbării destinației terenurilor și silviculturii (LULUCF);
- emisiile de gaze cu efect de seră în alte sectoare (partajarea eforturilor);
- reducerea emisiilor în aviație;
- rezerva pentru stabilitatea pieței.

Context

Poluarea este principala cauză de mediu care determină multiple boli psihice și fizice și decese premature, mai ales în rândul copiilor, al persoanelor cu anumite afecțiuni medicale și al vârstnicilor. Persoanele care trăiesc în zone defavorizate

locuiesc adesea în apropierea unor situri contaminate sau în zone în care traficul este foarte intens. Un mediu fără substanțe toxice este, de asemenea, esențial pentru protejarea biodiversității și a ecosistemelor noastre, deoarece poluarea este una dintre principalele cauze care duc la pierderea biodiversității. Aceasta reduce capacitatea ecosistemelor de a furniza servicii precum sechestrarea carbonului și decontaminarea aerului și a apei. Conform unui raport al AEM privind sănătatea și mediul, apărut recent, în UE, peste 400 000 de decese premature (inclusiv cauzate de cancer) sunt atribuite în fiecare an poluării aerului înconjurător, iar 48 000 de cazuri de cardiopatie ischemică, precum și 6,5 milioane de cazuri de perturbare cronică a somnului sunt atribuite poluării fonice, pe lângă alte boli imputabile ambelor tipuri de poluare.

UE a stabilit deja numeroase obiective legate de poluare. Legislația existentă privind aerul, apa, mediul marin și zgomotul stabilește obiective pentru calitatea mediului, iar multe legi tratează problema surselor de poluare. În plus, Comisia a anunțat unele obiective generale pentru reducerea pierderilor de nutrienți și a pesticidelor în cadrul strategiei „De la fermă la consumator” și a celei privind biodiversitatea, pentru a contribui la atingerea obiectivelor noastre în materie de biodiversitate.

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.





NOI STANDARDE PENTRU PARCĂRI ADOPTATE DE UE

Pentru protejarea șoferilor de camioane și a mărfurilor acestora, Comisia Europeană a adoptat standardele UE pentru zonele de parcare sigure și securizate.

Comisia Europeană a adoptat noi standarde și proceduri UE pentru a sprijini dezvoltarea unei rețele de zone de parcare sigure și securizate în întreaga UE. Inițiativa este menită să îmbunătățească condițiile de odihnă ale șoferilor și să-i protejeze de violență și infracțiuni de marfă. Comisarul european pentru transporturi, Adina Vălean, a declarat: „Rețeaua noastră rutieră nu are suficiente locuri de parcare sigure și securizate. Astăzi luăm măsuri concrete pentru a ne asigura că șoferii profesioniști din UE pot lucra și se pot odihni în bune condiții pe lângă drumurile europene. Standardele pe care le adoptăm astăzi, pe lângă faptul că asigură accesul șoferilor la toate facilitățile necesare, va permite operatorilor să aleagă nivelul de securitate de care au nevoie pentru încărcătura lor. Aceștia completează propunerea noastră de revizuire a Rețelei transeuropene de transport, în care solicităm statelor membre să asigure zone de parcare sigure și securizate de-a lungul rețelei TEN-T, la maximum 100 km una de cealaltă. Importanța șoferilor profesioniști pentru societate nu poate fi exagerată. Este esențial să le oferim condiții de muncă decente și sigure.”

Noile standarde UE clasifică zonele de parcare în funcție de patru

niveluri de securitate: bronz, argint, aur și platină. Acest lucru va permite operatorilor să aleagă nivelul de securitate de care au nevoie în funcție de valoarea mărfurilor pe care le transportă.

Standardul de securitate este definit de securitatea

- 1) perimetrului;
- 2) zonei de parcare;
- 3) punctelor de intrare/ieșire;
- 4) procedurilor de personal.

De exemplu, o zonă de parcare certificată „bronz” poate securiza un loc prin supravegherea video a anumitor zone. În timp ce o zonă de parcare „platină” este monitorizată de personalul de la fața locului în orice moment, folosind măsuri de securitate suplimentare, cum ar fi tehnologia de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare la punctele de intrare și de ieșire. Indiferent de nivelul de securitate, o zonă de parcare sigură și securizată trebuie să asigure, de asemenea, că șoferii au acces la toate facilitățile necesare, cum ar fi dușuri, toalete, facilități pentru achiziționarea de alimente și băuturi și conexiune la internet.

Germania, mari probleme

Peste un milion de camioane circulă pe autostrăzile din Germania în fiecare zi - iar tendința este în creștere. Există deja un deficit de

30.000 de locuri de parcare la nivel național și vor fi și mai multe în viitor.

În fiecare noapte, zeci de mii de șoferi de camion iau o pauză pe autostrăzile din Germania. Mulți dintre ei caută în zadar un loc unde să-și parcheze vehiculul sau să nu parcheze ilegal. „La nivel național lipsesc 30.000 de locuri de parcare, în cinci ani probabil vor fi 40.000”, spune Thorsten Hölser de la Asociația de transport și logistică Hesse / Renania-Palatinat. Numai în Hesse, Ministerul Federal al Transporturilor a identificat aproape 3.000 de locuri de parcare lipsă pentru camioane. În Renania-Palatinat lipsesc peste 1800 de locuri de parcare, în Saxonia Inferioară în jur de 2400.

Interzicerea somnului în cabină amplifică problema

Problema este exacerbată de așa-numita interdicție de dormit în cabină. Ca parte a unei reforme a UE, șoferilor de camioane li s-a interzis să-și petreacă perioada de odihnă săptămânală de 45 de ore în cabina lor. Dacă nu pot fi acasă, trebuie să petreacă noaptea într-un hotel sau o pensiune.”, spune Hölser.

Același lucru este valabil și pentru cazarea peste noapte pe autostrăzi.



23.800 LEI AMENDA PENTRU ȘOFERII DE CAMION PRINȘI FĂRĂ ROVINIETĂ

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

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

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

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

CUANTUMUL amenzii contravenționale aplicabile utilizatorilor în cazul lipsei rovinietei valabile

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

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

Vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 3,5 tone și mai mică sau egală cu 7,5 tone. Cuantumul amenzii

contravenționale (lei). Minim: 275 lei. Maxim: 550 lei

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

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

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

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

Vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv

conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto). Cuantumul amenzii contravenționale (lei). Minim: 3.100 lei. Maxim: 6.200 lei

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

Scurta descriere a reglementării

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

valabile.

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

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

De precizat este faptul că amenda stabilită prin procesul - verbal de constatare a contravenției poate fi achitată la jumătate din minimul acesteia prevăzut de lege, în termen de 15 zile de la comunicarea acestuia. Propunerea de modificare a cadrului legal actual este justificată de faptul că numărul contravențiilor aplicate pentru circulația fără achitarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (rovinietă) a crescut foarte mult în ultimii ani (734.143 PVCC aplicate, numai în anul 2021, prin intermediul punctelor fixe și mobile de control, față de 357.531 aplicate în anul 2015). Creșterea exponențială a numărului de contravenții aplicabile a condus la concluzia că valoarea actuală a amenzilor nu este în măsură să descurajeze fenomenul contravențional.

Parlamentul României adoptă prezenta Lege:

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

Art. II. – Prezenta lege, intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pe ce se duc banii de rovinietă

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

„Conform legii, toți acești bani se utilizează pentru întreținerea infrastructurii rutiere, drumuri naționale,

autostrăzi, poduri. Acești bani înseamnă salarii și cheltuieli cu întreținerea și funcționarea CNAIR și a Direcțiilor Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) din toată țara. Veniturile din rovinietă înseamnă aproximativ 85% din sumele necesare pentru funcționarea CNAIR și întreținerea infrastructurii rutiere. Restul de 10% provine din taxele pentru podurile dunărene, iar 5% reprezintă tarifele de eliberare a acordurilor și a autorizațiilor de amplasare și/sau de acces în zona drumului național. Aceste tarife sunt, în special, pentru benzinării”, au declarat oficialii CNAIR pentru presă. Conform prevederilor OG nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, sumele încasate în urma aplicării de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA a tarifului de utilizare și a tarifelor de trecere se constituie venit la dispoziția acesteia și sunt utilizate pentru proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea, exploatarea și modernizarea drumurilor de interes național, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor. Potrivit actului normativ, CNAIR este obligată să dispună măsurile necesare în vederea asigurării facilităților adecvate la punctele de încasare a tarifelor de trecere și de utilizare, astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală.

Întrebări și răspunsuri legate de rovinietă, potrivit CNAIR

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

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

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

Răspuns: DA

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

Răspuns: DA

Am vândut vehiculul și totuși am primit un proces verbal de constatare a contravenției. Ce e de făcut?

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



Conducere și a Vehiculelor Înmatriculate (RNEPCVI). În cazul înregistrării vehiculului respectiv circulând fără rovinietă valabilă, mențiunea privind înstrăinarea acestuia (conform celor precizate mai sus), va fi adusă la cunoștință CNAIR SA, fiind astfel evitată întocmirea unui proces verbal de constatare a contravenției pe numele dvs.

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

Răspuns: DA

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

În cazul utilizatorilor români și străini, în situația schimbării numărului de înmatriculare al vehiculului pentru care a fost achitat tariful de utilizare, rovinietă își menține valabilitatea numai în condițiile în care la emiterea acesteia numărul de identificare al vehiculului a fost înscris corect. În condițiile în care la emiterea rovinietei numărul de identificare al vehiculului nu a fost înscris sau nu a fost înscris corect, în cazul schimbării numărului de înmatriculare al vehiculului pentru care a fost achitat tariful de utilizare, utilizatorul va solicita CNAIR SA, în scris, efectuarea modificării numărului de înmatriculare în baza de date a SIEGMCR. Pentru efectuarea modificării, utilizatorul se va prezenta la una dintre subunitățile CNAIR SA cu următoarele documente: a) solicitare scrisă, conform modelului care se regăsește pe pagină web a CNAIR SA; b) copie de pe cartea de identitate a vehiculului și originalul acesteia, pentru verificarea conformității. Solicitarea se verifică pe loc și, dacă este justificată, se efectuează modificarea în baza de date. Odată cu modificarea numărului de înmatriculare în baza de date se va elibera de către subunitatea CNAIR SA, prin intermediul SIEGMCR, un document care atestă

efectuarea modificării și valabilitatea rovinietei pentru noul număr de înmatriculare, în două exemplare, dintre care: a) unul va fi înmănat solicitantului; b) unul va fi semnat de către solicitant și va rămâne la subunitatea CNAIR SA. Utilizatorii români pot solicita la CNAIR SA, în scris, efectuarea modificării numărului de înmatriculare. Solicitarea, completată conform modelului care se regăsește pe pagină web a CNAIR SA, se transmite împreună cu o copie de pe cartea de identitate a vehiculului. Pe baza documentelor menționate anterior și în urma verificării în baza de date a autorității de înmatriculare, dacă cererea este justificată, se efectuează modificarea în baza de date, în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data înregistrării la CNAIR SA. Utilizatorii vor fi informați, în scris, de către CNAIR SA cu privire la modalitatea de soluționare a solicitării în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data înregistrării acesteia la CNAIR SA.

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

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

Unde plătesc amendă pentru lipsa rovinietei?

Fapta de a circula fără rovinietă valabilă constituie contravenție continuă și se sancționează cu amendă contravențională. Sumele provenite din amenzile aplicate pentru lipsa rovinietei nu se constituie venit la bugetul CNAIR SA. Acestea se fac venit integral la: bugetele locale, în cazul amenzilor aplicate persoanelor fizice, respectiv respectiv la bugetul local al unității/ subdiviziunii administrativ teritoriale în care contravenientul persoană fizică își are domiciliul; bugetul de stat, în cazul amenzilor aplicate persoanelor juridice. Amenzile care se cuvin: bugetelor locale - se achită prin mijloace de plată online, prin instituții de credit autorizate cu care există încheiate convenții sau la casierile autorităților administrației publice locale ori ale altor instituții publice abilitate să administreze veniturile bugetelor locale, indiferent de localitatea pe a cărei rază acestea funcționează, de cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției (ex. ghișeul.ro - dacă instituția în contul căreia persoana fizică intenționează să facă plata amenzii, este înrolată); bugetului de stat - se achită prin mijloace de plată online, în conturile dedicate, la instituțiile de credit autorizate cu care există încheiate convenții sau la unitățile Trezoreriei Statului. În aceste condiții, întrucât CNAIR SA nu gestionează aceste conturi și mijloace de plată online, nu poate indica în procesele verbale întocmite pentru lipsa rovinietei:

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



UMBRĂRESCU OPREȘTE CONSTRUCȚIA A 140 KM DE AUTOSTRADĂ. MATERIALELE SUNT PREA SCUMPE

Unul dintre cei mai importanți antreprenori generali de pe proiectele majore de infrastructură rutieră a luat o decizie fără precedent: nu își va mai chema oamenii la muncă.

Pe data de 1 iulie 2022, au apărut o serie de amenințări cu rezilierea din partea unui antreprenor. În presă au apărut documente trimise de grupul de companii UMB, deținut de familia Umbrărescu, prin care constructorul cere încetarea de comun acord a contractelor pe Autostrada A0 Nord lot 4 și Autostrada A3 Nădășelu-Zimbor, pe motiv că formula de ajustare a prețurilor nu acoperă creșterile reale de costuri.

UPDATE: la ora închiderii ediției, litigiul nu era rezolvat.

Deși în media au apărut, fragmente din documentele trimise pe aceste două proiecte, antreprenorul ar fi trimis notificări similare pe toate contractele pe care le are în derulare, adică pe autostrăzile A3 Zimbor-Poarta Sălajului, A0 Nord lot 2 și drumurile expres DEX12 tronsoanele 3 și 4 și DEX6 Brăila-Galați.

Fondul problemei este real

Creșterile la numeroase categorii de materiale de construcții au explodat, la care se adaugă inflația și alte evenimente, cum ar fi conflictul ucrainean, toate puse peste metehnele vechi ale pieței (forța de muncă, de exemplu), creând presiune în plus.

De altfel, constructorii cer de mai bine de un an de zile să se adopte o formulă de ajustare care să acopere creșterile de costuri la un nivel cât mai aproape de realitate. Întrebarea este: care e acea "realitate"? Într-o negociere, fiecare parte trage cât poate de contract și legislație. Iar guvernul refuză să adopte o formulă de ajustare care să mulțumească antreprenorii, presiunea bugetară suplimentară fiind evidentă fără a putea fi decontată pe fonduri nerambursabile, încercând astfel să pună în cârca privaților o parte cât mai mare din pierderile generate de costurile semnificativ mai mari.

Precizări CNAIR: totul e sub control

Compania Națională de Autostrăzi a reacționat susținând că are situația sub control: „Convorbire telefonică între Directorul General al CNAIR, Cristian Pistol și reprezentantul

UMB Spedition

Ca urmare a informațiilor diseminate în presă privind o solicitare de reziliere a contractelor pe care UMB Spedition le are cu CNAIR, Directorul General Cristian Pistol a avut o convorbire telefonică cu reprezentantul acestui Consorțiu din Bacău.

Reprezentantul UMB Spedition a reconfirmat că a depus la CNAIR o solicitare de încetare amiabilă a contractelor doar pentru că dorește să se înscrie în termenul legal oferit de OUG 64/2022, care permite ca, în cazul în care ambele părți sunt de acord, constructorul să nu suporte consecințele unei rezilieri obișnuite. Constructorul a precizat că în condițiile actuale de creștere a prețurilor la materiale și utilități se află în imposibilitatea finalizării contractelor.

Acesta a dat asigurări că nu intenționează să renunțe la contractele încheiate cu CNAIR



ci doar să se asigure că firma sa va beneficia de prevederile noilor modificări legislative privind formulele de ajustare a prețurilor. Reprezentantul firmei băcăuane a precizat că, imediat ce va fi aprobată în ședința de Guvern Ordonanța privind mecanismul de punere în aplicare a OUG 64/2022, care vizează formula polinomială de ajustare a prețurilor, va renunța la solicitările de încetare amiabilă remise CNAIR.

De asemenea, el a apelat la CNAIR să transmită presei acest punct de vedere, motivând că, în cadrul Consorțiului pe care îl reprezintă, nu este constituită o structură de comunicare publică”, potrivit CNAIR.

Bomba din 6 iulie

UMB Spedition a anunțat că, din data de 11 iulie, nu va mai chema niciun muncitor pe șantierele unde lucrează. Motivul: prețurile materialele de construcții sunt prea mari și construcția de autostrăzi nu mai e profitabilă.

„Sunt în pericol 7 proiecte care împreună depășesc 140 de kilometri, adică mai bine de o treime (aproape 36%) din totalul de 391 kilometri de autostradă și drum expres veritabil pe care România are în prezent contracte de execuție semnate!

Excepție face doar DEx12 Centura Slatina, acolo unde cei de la UMB sunt foarte aproape de final și au confirmat că vor continua astfel încât să dea drumul la trafic în jurul datei de 28 iulie.

Motivul? Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere le promite constructorilor, nu doar celor de la UMB, de peste jumătate de an că guvernul va adopta prin OUG formula polinomială de ajustare a prețului contractelor. Dar una este să promiți, alta este să faci. Așa că, până la noi ordine, cei de la UMB joacă tare și intră într-un soi de "grevă", asumându-și niște riscuri contractuale semnificative: penalități de întârziere sau, în caz extrem, pierderea garanției de bună execuție.

Situația este foarte gravă. Ar fi un

dezastru dacă lucrurile ar degenera și s-ar ajunge la încetarea de comun acord sau rezilierea unui singur contract, darămite a tuturor, adică a 36% din totalul kilometrilor de autostradă și drum expres aflați în execuție”, a anunțat Asociația Pro Infrastructura.

Reacția CNAIR: Fără soluții

„UMB este un partener pe care CNAIR îl consideră serios. Compania a luat permanent măsuri pentru a sprijini toți constructorii care au contracte în derulare”, se arată într-o reacție a CNAIR.

„În cazul particular al UMB, dovadă sunt întâlnirile periodice cu managementul acestui constructor, pentru găsirea celor mai bune soluții privind acoperirea costurilor suplimentare provocate de creșterea prețurilor la materialele de construcție.

CNAIR a făcut inclusiv propuneri care au dus la aprobarea de către Guvernul României a OUG 64/2022, tocmai pentru a diminua impactul acestor costuri suplimentare.

După publicarea acestei OUG, CNAIR a continuat să propună măsuri de îmbunătățire.

Rezultatul este acela că MIPE la rândul său a inițiat o Ordonanță de Guvern care va îmbunătăți aplicarea acestor corecții de preț. Documentul elaborat de MIPE este în procesul de avizare și avem încredere că în următoarea perioadă acest document va fi aprobat în ședință de Guvern, în acord cu propunerile noastre.

Este adevărat că prețurile la materialele de construcții au crescut constant în ultimele luni, dar CNAIR aplică doar măsuri care sunt în concordanță cu legea, cu prevederile contractuale și cu normativele europene.

Este important să precizăm că o astfel de abordare pentru sprijinirea constructorilor care au în derulare contracte, reprezintă o premieră în rândul statelor Uniunii Europene”, arată CNAIR.

Unde e problema



Nemulțumirea patronului Umbrărescu e legată de faptul că CNAIR promite constructorilor de peste jumătate de an că guvernul va adopta prin OUG formula polinomială de ajustare a prețului contractelor. Ordonanța trebuie promovată de Ministerul Fondurilor Europene și nu de Ministerul Transporturilor. Asta pentru că autostrăzile sunt făcute cu bani europeni.

Dorinel Umbrărescu se numără printre așa numiții „regi ai asfaltului” din România, din anii 2000, alături de nume precum Costel Cășuneanu, Nelu Iordache sau Theodor Berna. Dar este singurul care este „rege” și în ziua de astăzi, companiile sale, care nu au avut probleme cu falimentul sau cu legea, fiind responsabile în momentul de față cu construirea a 140 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres din cei 391 de kilometri aflați în lucru în total în România. Potrivit datelor de la Ministerul de Finanțe, Spedition UMB a avut, anul trecut, un profit de aproape 30 milioane de lei. În 2020, firma a avut profit de 31.141.183 lei.

De ce ar fi rezilierea UMB un dezastru

UMB Spedition lucrează pe un număr impresionant de șantiere. Și o face foarte bine:

- șantierele Secțiunilor 3A și 3B, respectiv Subsecțiunile 3A2, Nădășelu – Mihăiești și 3B1, Mihăiești – Zimbor ale Autostrăzii Transilvania. Progresul fizic la această dată este de 32%.
- DEx12 Craiova-Pitești, Valea Mare-Colonești.
- Tronsonul 3 al drumului expres Craiova-Pitești,
- Drumul Expres Brăila - Galați,
- lotul 1, tronson 2, Drum Expres Craiova - Pitești (circulație deschisă).

5

bloc de apartamente din București.
În ultimii trei ani însă, cu Nașul
"la butoane", firma Verizon Art a
încasat "sănătos" bani de la CNAIR
și profiturile declarate au fost

consistente:

- 2019- cifră de afaceri- 1.509.802
lei; profit- 279.492 lei;
- 2020- cifră de afaceri- 3.660.450
lei; profit- 1.620.933 lei;

- 2021- cifră de afaceri- 2.277.199
lei; profit- 264.312 lei.

În comparație cu alte firme care au
contracte cu CNAIR, Verizon Art
și-a primit întotdeauna banii în mare

Marele vânător de lux și "pescar de necesitate" Florea Dascălu, zis "Corleone", a prins trei iepuri dintr-o lovitură, într-o expediție "de pradă și de voie bună" pe Transalpina.

Pușca e cureaua lată!
Ce cinstit "ieream" odată!
Acum prăduiesc banii de la ceneairei,
Cu rudele, "pretinii" și fârtății mei!

Să-mi cânți, Gridean bătrân,
ceva...
Să-mi cânți ce știi mai bine!!!

Că țepe ți-oi da și bani ți-oi lua,
Și haina de pe tine!





viteză.

Explicația e simplă: Direcția Economică distribuie banii pentru întreținere către Serviciul Plan, care este în subordinea Direcției conduse de Naș. E la mintea cocoșului cine decide cum se repartizează banii și cine este discreționar cu plățile atunci când vine vorba de rude și "pretini"!

În loc de concluzie: Cât e Corleone-n floare, are finul de mâncare!

"Pescarul" Florică

De când a ajuns mare șef în CNAIR, Corleone s-a transformat brusc într-un mare vânător. Merge foarte des la vânătoare cu "fărtații" lui, dar numai în autovehicule de teren de lux și cu arme din cele mai scumpe din lume!

Gurile rele da' bune susțin că, prin deschiderea Transalpinei, vânătorul de lux Florică a împușcat nu unul ci trei iepuri dintr-o lovitură!

Mai întâi, finuțul și-a eliberat mașinile și utilajele pentru care nu mai lua bani de la CNAIR, pentru că nu mai era zăpadă, și le-a pus la treabă pe alte lucrări, unde încasează.

În al doilea rând, Corleone l-a împușcat pe iepurașul care dă peșcheșurile de la proprietarii de pensiuni și hoteluri din zonă, bucuroși că afacerile le repornesc mai devreme cu o lună, prin redeschiderea Transalpina.

În al treilea rând, Florică, veșnicul "Director-general-CNAIR- wanna-be", a umplut rețelele sociale cu fotografii de la cele două relansări banale, de primăvară, ale

drumurilor, pentru a obține capital de imagine. Principiul este simplu: dacă "Întunericea-sa" Cristian "Piștol Gol" a reușit să ajungă șef la Compania de Drumuri, atunci e clar că poate oricine! "Hai, că pot!", și-a spus în bărbia dublă Corleone.

În loc de concluzie: Florea Dascălu este mare vânător de lux doar cu rudele și clientela lui. Cu șefii lui, printre care și Grideanu "Baclavel", Corleone este "cel mai mare pescar"!



MINISTERUL JUSTIȚIEI

OFICIUL NAȚIONAL AL REGISTRULUI COMERȚULUI

București, Bd. Unirii nr. 74, Bl. J3B, sector 3; Telefon: +40-21 3160804; Fax: +40-21 3160803; Cod poștal: 030837
Website: www.onrc.ro; E-mail: onrc@onrc.ro; Cod de Identificare Fiscale: 14842091;



Nr.: 1176203

FURNIZARE INFORMAȚII

VERIZON ART SRL

INFORMAȚII DE IDENTIFICARE

Număr de ordine în Registrul Comerțului: J40/4631/2015, atribuit în data de 16.04.2015
Identificator Unic la Nivel European (EUID): ROONRC.J40/4631/2015
Cod unic de înregistrare: 34378400
Certificat de înregistrare: B4206793, emis pe data de 18.08.2021 și eliberat la data 18.08.2021
Adresă sediu social: București Sectorul 6, Strada 1 MAI, Nr. 27, Bloc C7, Scara 1, Etaj 10, Ap. 41
Contacte sediu social: telefon: 0769213166
Contacte firmă: telefon: 0769213166
Actul de înmatriculare și autorizare: Rezoluție director/persoană desemnată nr. 52786 din data 16.04.2015
Stare firmă: funcțiune
Forma de organizare : societate cu răspundere limitată
Data ultimei înregistrări în registrul comerțului: 18.08.2021
Durată: nelimitată;

SEDIU SOCIAL

Act sediu: Contract de comodat, nr. 2 din data 13.08.2021
Data de început a valabilității pentru dovada de sediu: 13.08.2021
Data expirării dovezii de sediu: 13.08.2023.
Durata sediului: 2 ani.

CAPITAL SOCIAL

Capital social subscris: 200 LEI , integral vărsat
Număr părți sociale: 20
Valoarea unei părți sociale: 10 LEI

NATURĂ CAPITAL

privat autohton 100%

ASOCIAȚII PERSOANE JURIDICE

Nu există înregistrări.

ASOCIAȚII PERSOANE FIZICE

TONCU BOGDAN - ALEXANDRU

Calitate: asociat unic
Cetățenie: română
Data și locul nașterii: 09.03.1975, București Sectorul 2, București, România
Raport generat în data de 09.06.2022 : 16:13:30

1/13



"Mișu Pricopsitu" s-a "măritat"

Mihai Popescu, zis "Mișu Pricopsitu", fostul consilier de "șmechereli" al lui Ludovic Orban, pe vremea când acesta din urmă era ministrul Transporturilor, s-a "măritat".

La cei "numai" 50 de anișori ai săi, ginerică și-a luat o nevastă care, credem noi, îl "iubește sincer". Pentru a ne dovedi teoria cu "dragostea adevărată", este suficient să reamintim că nora mamei lui Pricopsitu este cu 18 ani mai tânără decât soțul ei.

În loc de concluzie: Femeia are doar 32 de ani și a venit "la pachet" și cu o fetiță de 8 ani din prima căsătorie!



Participare multipartită

La nunta Pricopsitului au fost oameni politici din mai multe partide. De remarcat au fost membri ai fostului PNȚCD, unii regăsiți la PNL, ca Sorin Cupșă, care a fost directorul Canalelor Navigabile pe vremea lui Orban. Marius Bostan, fostul ministru al Comunicațiilor din guvernul "tehnobăltat" Ciolos, a fost și el.

În loc de concluzie: Dar cel mai "trendy" politician prezent la nunta pricopsită a fost Rareș Bogdan, care și-a plimbat tacticos batistuța de la sacou pe la clubul de fițe.



Și cameleonul de "fra-su"!

A fost o mega-reuniune PNL-PSD, de la care nu putea să lipsească sub nicio formă Dan Cristian Popescu, fratele lui Pricopsitu. În 1990, "frățică" s-a înscris în PNL, după un an a demisionat și a intrat la țărâniști, unde a ajuns chiar prim-vicepreședinte la Tineret la un moment dat. În 2004, s-a reîntors la PNL, unde a ajuns, în 2010, președinte al filialei din Sectorul 2. În aprilie 2012, a fost ales alt președinte de sector, iar la 15 iunie 2012, a fost exclus din PNL ca urmare a deciziei Delegației Permanente a PNL.

Coloana a cincea

5

În 2012, s-a înscris în Forța Civică și a ajuns vice-președinte al partidului, apoi deputat, într-o alianță cu PDL. Fără să mai fie o surpriză pentru nimeni, Cristinel ajuns din nou în PNL în urma fuziunii PNL-PDL.

În iunie 2016, a candidat la funcția de primar pentru Primaria Sectorului 2 din partea PNL, dar a pierdut și s-a mulțumit cu funcția de viceprimar.

A plecat apoi la PSD pentru că PNL nu l-a vrut pe el candidat pentru funcția de primar al sectorului 2 la alegerile din 2020.

A pierdut din nou și aceste alegeri dar s-a pricopsit cu un loc de deputat.

În loc de concluzie:

Cameleonul-animalul este veșnic invidios pe traseismul politic al fratelui lui Pricopsitu!

Funcții de funcții

Ca frățiorul său Cristinel, și Prico



Vicepreședintele PNL Rareș Bogdan a fost invitatul special la nunta lui "Mișu Pricopsitu", fostul consilier de șmechereli al lui Ludovic Orban, pe vremea când acesta din urmă era ministrul Transporturilor.



și-a lansat cariera politică în fostul PNȚCD, care i-a adus primele funcții și prilejuri de pricopseală. Trebuie menționat că Mihăiță "ierea", în anul 1999, atât director general al Hotelului București, cât și membru al consiliului de administrație al magazinului Unirea, consiliu prezidat de "controversatul-decedat" Dan Adamescu. Nu mai trebuie spus că Prico a fost implicat în privatizările cel puțin dubioase, dacă nu chiar veroase, ale hotelului și ale celui mai mare magazin universal din București. După prăbușirea țărâniștilor, și Mihăiță s-a "răspopit" la liberalism. Și atât de liberal a devenit Pricopsitu încât l-a convins pe ministrul Transporturilor de atunci, Ludovic Orban, să îl ia pe poziția de consilier personal, adică mâna lui dreaptă și ceva mai lungă.

În loc de concluzie: Orbănică nu a fost invitat la nuntă. Relațiile dintre el și Prico s-au răcit mult pentru că fostul premier, ministru și președinte PNL nu mai are "cașcaval" de oferit golanilor!

File de istorie

Pricopsitu a intrat în istoria nescrisă a Ministerului Transporturilor după ce, atunci când era consilierul personal al lui Ludovic Orban, a umplut holul, scările și coridorul de la etajul întâi al MT de bancnote. Toată lumea a intrat în vrie în acea zi la Ministerul Transporturilor pentru

că părea că în clădire plouă cu bancnote de 500 de euro.

În loc de concluzie: Misterul s-a lămurit repede, după ce s-a aflat că banii au căzut din teancul lui Pricopsitu, imediat după ce acesta a avut, în holul din față al clădirii, o întâlnire de taină cu un fost rege al asfaltului, Costel Cășuneanu!

Nunta pricopsiților

Mihăiță se laudă că a cheltuit peste 150.000 de euro pentru nunta care a avut loc, pe 5 iunie 2022, în clubul bucureștean Loft.

Ca orice afacere de succes, și nunta are nevoie de o investiție! Cu banii





băgați și cu fraierii parveniți invitați la nuntă, Pricopsitu și-a întregit suma decartată pentru petrecere.

Pe fazani i-a ars prin titlurile pompoase pe care și le-a tras între timp, de președinte PNL diaspora SUA și vicepreședinte BPJ PNL diaspora.

Cele două funcții nu înseamnă mai nimic și au mai multă legătură cu fanteziile PNL-ului decât cu guvernul Statelor Unite.

Nașul ales cu grijă pentru nuntă a contribuit și el la crearea mitului prosperității și importanței lui Pricopsitu.

"Godfatherul" Dragoș Sprînceană a fost, în adolescență, model pentru Cătălin Botezatu, animator în show-uri de televiziune estivale, dar și

salvamar și barman pe litoral. Acum pozează în mare transportator de prin America, într-o poveste de succes colorată, dar neverificată! Iar papagalii nou îmbogățiți s-au "simțit" și au "decartat" la greu! După unele surse, banii primiți cadou la nuntă de familia Elena și Mihai Pricopsitu se ridică la vreo 500.000 de euro. Alții susțin că suma totală strânsă este undeva în jurul unui milion de euro!

În loc de concluzie: În loc să economisească banii, pentru că noua doamnă Pricopsitu nu muncește nimic, cu alte cuvinte este "atârănătoare", însurășii au plecat în luna de miere cu un avion privat în Spania, la Marbella.

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.



**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**