

INVESTIGATORUL'S



UNTRR CONTESTĂ PACHETUL MOBILITATE 1 LA C.J.U.E.

PAG.06



STEFANO ALBAROSA,
CEO CEFIN TRUCKS:
100 FORD TRUCKS
LIVRATE CĂTRE
TEMPO INVEST
PG.10



NOIEMBRIE 2020
9.9 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

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



18 IVECO LANSEAZĂ IVECO ON, NOUL BRAND DE SERVICII ȘI SOLUȚII DE TRANSPORT



20 VERSUS S02E06: PACHETUL MOBILITATE 1 ȘI TRANSPORTUL "PE CĂMUNITATE"



26 VOLVO TRUCKS - CAMIOANE INTEGRAL ELECTRICE, PENTRU INDUSTRIA CONSTRUCȚIILOR



38 MAN PREZINTĂ NOILE LABORATOARE DE TESTARE MOBILE PENTRU EFECTUAREA DE TESTE RAPIDE PCR



GERMANIA A ELIMINAT PRECIZAREA CĂ ÎNTOARCEREA ACASĂ A ȘOFERILOR NU ESTE OBLIGATORIE

UNTRR semnalează creșterea incertitudinii juridice privind aplicarea Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii români, după ce Germania a eliminat precizarea că întoarcerea acasă a șoferilor nu este obligatorie, iar CE întârzie să transmită clarificări.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR semnalează cu îngrijorare faptul că Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale din Germania - BMVI a eliminat de pe site-ul său precizarea că întoarcerea acasă a șoferilor nu este obligatorie. Deși inițial UNTRR a salutat, în luna septembrie a acestui an, interpretarea Germaniei, țară care deține și Președinția Consiliului UE în această perioadă, privind posibilitatea și nu obligația ca șoferii să se întoarcă în mod regulat la locul de reședință sau la centrul operațional al companiei, considerăm că eliminarea de către Germania a acestor precizări de pe site-ul oficial al Ministerului Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale - BMVI (<https://www.bmvi.de/>) conduce la creșterea incertitudinii juridice privind aplicarea Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii români, în contextul lipsei unui răspuns oficial al Comisiei Europene pentru clarificarea aplicării noilor prevederi.



Reamintim că Pachetul Mobilitate 1 a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene pe 31 iulie 2020, iar anumite prevederi din acest pachet legislativ cu impact devastator pentru industria transporturilor rutiere din România, precum obligația întoarcerii acasă a șoferilor prevăzută prin Regulamentul nr. 1054/2020, se aplică din 20.08.2020 deși încă lipsesc prevederi clare

din partea Comisiei Europene privind modalitatea de a documenta îndeplinirea acestei obligații, inclusiv în situația în care șoferul nu dorește să se întoarcă acasă, precum și informații privind amenzi aplicabile în cazul nerespectării acestei obligații. Cu toate că UNTRR a solicitat clarificări Comisiei Europene privind aplicarea noilor reguli imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1,

pentru asigurarea unui cadru legal clar și armonizat la nivel european, în scopul prevenirii controalelor și amenziilor abuzive ale autorităților din Vestul UE, UNTRR nu a primit niciun răspuns din partea Comisiei Europene, deși noile reguli sunt în vigoare din 20.08.2020. Comisia Europeană încă lucrează la un set de clarificări privind întoarcerea acasă a șoferilor, declarația și controlul întoarcerii, care se așteaptă să fie prezentate în luna noiembrie 2020. Totodată, precizăm că UNTRR a contestat la Curtea Generală a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care restricționează grav activitatea transportatorilor români în UE. UNTRR solicită CJUE anularea prevederilor Regulamentului 1054/2020 privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, precum și suspendarea aplicării acestor prevederi discriminatorii până la decizia de anulare, având în vedere că transportatorii români nu au o opțiune viabilă la acest moment.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 12 noiembrie 2020.



**ÎN CURÂND ÎN ROMÂNIA,
NOUL MODEL MAN TGX!**

MHS Truck & Bus
www.man.ro





UNTRR - CONTESTĂ PACHETUL MOBILITATE 1 LA C.J.U.E.

UNTRR a contestat la Curtea Generală a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care restricționează grav activitatea transportatorilor români în UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a depus 3 acțiuni de contestare a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE), respectiv, la Tribunalul General al Uniunii Europene, prin care solicită:

- anularea prevederilor Regulamentului 1054/2020 privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină;
- suspendarea aplicării prevederilor Regulamentului 1054/2020 privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, până la decizia de anulare;
- anularea prevederilor Regulamentului 1055/2020 privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor.

"Considerăm important ca transportatorii rutieri români, ca părți direct afectate, să acționeze împotriva Pachetului Mobilitate 1 la Curtea Generală a UE și acesta este scopul acțiunilor inițiate de UNTRR. Pachetul Mobilitate 1 generează costuri anuale de aproape 1 miliard de euro pentru transportatorii

rutieri români și o pierdere anuală de venituri de 524 milioane euro", a declarat domnul Constantin Isac – Președinte UNTRR, arătând totodată că "UNTRR susține demersul Guvernului României de contestare a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea de Justiție UE și salută acțiunile similare de contestare a Pachetului Mobilitate 1, inițiate de celelalte State Membre afectate".

Până la o decizie privind anularea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, UNTRR solicită suspendarea de urgență a aplicării prevederilor discriminatorii ale Regulamentului 1054/2020 privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, care se aplică deja din 20.08.2020.

Transportatorii români nu pot aștepta încheierea procedurii principale de anulare a acestor prevederi fără a suferi prejudicii cu consecințe grave și ireparabile, care le vor amenința viabilitatea financiară.

UNTRR este reprezentată de către firma de avocatură DLA Piper UK LLP – Bruxelles. Demersul UNTRR de

contestare a Pachetului Mobilitate 1 a fost fundamentat pe baza Studiului KPMG din 22.10.2020 - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă - solicitat de UNTRR, Studiului Transport & Mobility Leuven (2019) - Impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra transportului





rutier european de marfă realizat la cererea Asociației Transportatorilor Rutieri din Lituania (LINAVAL) și UNTRR și a cercetărilor Interbiz gmbh solicitate de UNTRR.

Studiul KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă indică faptul că prevederile Pachetului Mobilitate 1 vor genera transportatorilor rutieri români pierderi anuale de venituri de 524 milioane euro, urmare a curselor în gol determinate de obligația întoarcerii acasă a camioanelor. De asemenea, transportatorii români vor avea un cost suplimentar anual cu locurile de cazare de 228 milioane euro, cu combustibilul de 197 milioane euro din cauza întoarcerii obligatorii a vehiculelor la fiecare 8 săptămâni, taxe suplimentare de drum de 150 milioane euro/an, costuri de transfer a șoferilor acasă la fiecare 3 sau 4 săptămâni de 162 milioane euro/an, costuri administrative de 60 milioane euro/an, costuri cu instalarea tahografelor inteligente de 61 milioane euro, costuri cu parcările securizate de 29 milioane euro/an și alte costuri legate de întreținere și reparații de 77 milioane euro/an.

Această pierdere de venituri și creștere a costurilor va determina mulți dintre transportatorii rutieri de mărfuri din România fie să-și întrerupă activitatea, fie să își mute operațiunile în alte State Membre: 34% își vor muta afacerea (reprezentând echivalentul unei scăderi de 1,8 miliarde euro a veniturilor din transportul rutier de marfă din România), 21% își vor închide afacerile (ceea ce ar putea genera o nouă scădere a veniturilor din transporturi de 1,1 miliarde euro), 28% își vor schimba strategia de afaceri cu o altă activitate economică (reprezentând pierderi în sectorul transportului rutier internațional de mărfuri de 1,5 miliarde euro). În consecință, cel puțin 26.016 șoferi și personal administrativ angajați în prezent în sector ar putea să-și piardă locul de muncă (adică o creștere a ratei șomajului în România de 0,3%). Astfel, se estimează că veniturile din transportul rutier internațional de marfă din România vor scădea cu 4,5 miliarde euro, ceea ce reprezintă o diminuare de 1,4% a produsului intern brut național.

UNTRR solicită CJUE anularea prevederilor Regulamentului 1054/2020 privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, precum și suspendarea aplicării acestor prevederi discriminatorii până la decizia de anulare, având în vedere că transportatorii români nu au o opțiune viabilă la acest

moment. Pe de o parte, dacă transportatorii români respectă obligațiile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 și asigură întoarcerea acasă a șoferilor la fiecare 4 săptămâni consecutive în România (de cele mai multe ori din Europa de Vest și Centrală unde își prestează serviciile, adică cealaltă parte a UE), afacerea acestora este afectată ireversibil negativ și în curând vor da faliment, iar șoferii lor își vor pierde locul de muncă.

Pe de altă parte, dacă transportatorii români nu respectă

Pachetul

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



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

Preferanții transporturilor agabaritice.



aceste obligații, aceștia sunt amendați în statele membre ale UE. În această situație, transportatorii români sunt obligați să plătească amenzile ilegale impuse, în caz contrar vehiculele acestora vor fi imobilizate din cauza neplății sancțiunilor acordate. Plata tuturor acestor amenzi ilegale va avea drept consecință blocarea afacerii firmelor de transporturi rutiere românești, ceea ce se traduce prin faliment și pierderea locului de muncă pentru șoferii profesioniști. Fără suspendarea prevederilor discriminatorii ale Regulamentului 1054/2020, transportatorii români se vor afla într-o poziție care ar pune în pericol viabilitatea lor financiară, suferind astfel un prejudiciu grav și ireparabil. UNTRR solicită CJUE anularea prevederilor Regulamentului 1055/2020 privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor. Această obligație privind întoarcerea acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni este extrem de împovărătoare, determinând curse goale suplimentare de 9.800 km/camion/an, afectând libertatea firmelor de transport rutier de a-și organiza flota și limitându-le disproporționat posibilitatea de a furniza servicii pe piața internă. Implementarea integrală a Pachetului Mobilitate 1 va eroda semnificativ profitabilitatea transportului rutier internațional de marfă din România - conducând atât la pierderi de venituri

din cauza curselor goale determinate de întoarcerea obligatorie a camioanelor, precum și la o bază de costuri mai mare, determinate de personalul administrativ și conducătorii auto suplimentari care ar fi necesari pentru respectarea noilor cerințe. Transportatorii români vor fi astfel profund dezavantajați față de competitorii lor din Europa Centrală și de Vest. Prin ignorarea impactului dezastruos pe plan financiar, administrativ, economic, social și de mediu al Pachetului Mobilitate 1, UNTRR acuză Parlamentul European și Consiliul UE că nu au respectat obligațiile legale solicitate de tehnica legislativă europeană și au adoptat prevederi discriminatorii, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor, fără o analiză de impact. Această încălcare a dreptului comunitar

nu poate fi tolerată, având în vedere efectele dramatice asupra industriei de transport rutier din România! UNTRR solicită CJUE anularea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 – obligația întoarcerii acasă a camioanelor, obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină! Până la adoptarea deciziei de anulare, UNTRR solicită CJUE suspendarea de urgență a obligației întoarcerii acasă a șoferilor și suspendarea de urgență a interzicerii efectuării repausului săptămânal normal în cabină, pentru evitarea distrugerii ireparabile a firmelor de transport rutier din România și protejarea șoferilor acestora în contextul agravării pandemiei Covid-19!", se spune în comunicatul UNTRR din 27 octombrie 2020.





ARR SUSPENDĂ ACTIVITATEA CU PUBLICUL A AGENȚIILOR TERITORIALE

Autoritatea Rutieră Română (ARR) a anunțat că, începând cu data de 21 octombrie 2020, suspendă activitatea cu publicul a agențiilor teritoriale ARR.

"Având în vedere creșterea continuă a ratei de incidență la mia de locuitori privind cazurile de infectare cu SARS-COV-2 precum și prevederile Hotărârii nr. 49 din 13.10.2020 a Comitetului Național pentru Situații de Urgență, vă informăm că începând de miercuri, 21.10.2020 se aplică următoarele:

- se suspendă activitățile cu publicul pentru registratura Agenției Teritoriale ARR;
- actele necesare privind eliberarea licențelor/ certificatelor/ copiilor conforme/ autorizațiilor/ atestatelor/ cardurilor tahografice/ documentelor de control/ ecusoanelor - se transmit numai prin serviciul poștal cu confirmare de primire;
- solicitările de informații publice se transmit numai la adresa de e-mail: cerere544@arr.ro;
- petițiile se transmit numai la

adresa de e-mail: relatii_publice@arr.ro;

- documentele întocmite la nivelul Agenției Teritoriale ARR se transmit solicitanților (operatorilor de transport rutier/ taxi/ închiriere/ alternativ, școlilor de conducători auto, personalului din domeniul transporturilor rutiere, etc.) - numai prin serviciul poștal cu confirmare de primire;
- răspunsurile la solicitările de informații publice/ petiții/ adrese etc. se transmit prin poșta electronică sau prin serviciul poștal cu confirmare de primire, după caz.", se spune în comunicatul ARR din 20 octombrie 2020.

Instituția a anunțat, tot pe 20 octombrie 2020, că se confruntă cu primul caz de infectare cu Covid-19 al unui angajat de la Craiova.



tap1sa

**ASIGURĂM TRANSPORTUL
FIECĂRUI GRAM DE MARFĂ ÎN
SIGURANȚĂ**

str. Târgoviștei nr. 9, Ploiești / office@tap1sa.ro / +4 0752 400 100





CEFIN TRUCKS LIVREAZĂ PRIMA PARTE A UNEI FLOTE DE 100 UNITĂȚI FORD TRUCKS 1842T, CĂTRE TEMPO INVEST

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a livrat, la 9 noiembrie 2020, o flotă de 10 unități cap tractor Ford Trucks 1842T, echipate cu semiremorcă pentru mărfuri pulverizate către Tempo Invest, ca primă parte dintr-o flotă de 100 unități Ford Trucks.

Restul unităților vor fi livrate pe parcursul anului 2021, până cel târziu începutul anului 2022. Autotractorul Ford Trucks 1842T este întotdeauna un partener de afaceri de încredere, conceput pentru a depozita orice marfă pentru transport. Noul motor Ecotorq de 13 litri, 420 CP, cu o putere de tracțiune ridicată, se distinge prin economia de combustibil. Capabil să îndeplinească diferitele cerințe ale remorcii cu opțiuni de transmisie și priza de putere pe motor, Ford Trucks 1842T vine, de asemenea, cu o transmisie automată cu 12 trepte, cu moduri de conducere economice și performante, în funcție de preferințe. Se adaptează

cu ușurință pe diferite șantiere de construcții, datorită barei de protecție frontală de curând concepută, care previne posibile daune minore.

Unitățile livrate sunt echipate cu semiremorci pentru mărfuri pulverizate, cum ar fi ciment, carbonat de calciu, făină, etc.

Livrarea a fost făcută în prezența unor oficiali ai mediului de afaceri turco-român:

-Excelența Sa Dna. Füsün Aramaz, Ambasador al Republicii Turcia în România;
-Dnul. Omer Susli – CEO Tempo Invest;

-Dnul. Guven Gungor – Președinte TIAD (Asociația Oamenilor de Afaceri Turci din România);
-Dnul. Koray Kuvvet – Ford Trucks Managing Director Europa de Est și Regiunea Balcani.

Füsün Aramaz, Ambasador al Republicii Turcia în România,

în cadrul vizitei la Cefin Trucks:
„Turcia și România sunt cei mai mari parteneri comerciali din regiunea Balcanilor, iar Turcia este unul dintre cei mai mari parteneri comerciali ai României în afara Uniunii Europene. În 2019, volumul comerțului a fost de aproximativ 7 miliarde de dolari SUA. Suntem foarte fericiți că avem în România operațiunile din ce în



ce mai multe camioane produse în Turcia. Astăzi este doar prima parte dintr-o livrare mare de 100 de camioane Ford Trucks, care vor fi operaționale pe termen scurt aici, în România. ”

„Suntem deosebit de bucuroși că am adăugat Tempo Invest printre clienții noștri. Am demonstrat astfel că modelul Ford Trucks 1848T este o soluție competitivă pentru transportul național. Vehicule puternice și simple, capabile să funcționeze eficient în cele mai exigente condiții. Acum așteptăm cu nerăbdare să ne extindem relația

cu Tempo Invest până la înlocuirea completă a flotei lor cu Ford Trucks. ” a declarat **Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.**

„Relațiile comerciale dintre România și Turcia sunt la un nivel bun, dar încă nu sunt la potențialul real pe care l-am putea realiza. Ar trebui să ne concentrăm pe proiecte ca acesta (n.red - livrare Ford Trucks pentru Tempo Invest). Vorbim despre un angajament de 100 de camioane, produse în Turcia și care contribuie la industria românească, deoarece camioanele respective vor fi utilizate în segmentul industrial al

economiei românești. ”, a declarat **Güven Gungor – Președinte TIAD** (Asociația Oamenilor de Afaceri Turci).

„Colaborarea noastră cu Cefin Trucks se desfășoară de peste 12 ani, o dată cu programul de urmărire a flotei, iar anul acesta am decis să reînnoim flota noastră de camioane cu 100 unități Ford Trucks; aceste 10 unități sunt prima parte a întregii flote Tempo Invest, care rămâne de livrat până în prima parte a anului 2022. Aceste capete tractor vor fi utilizate pentru transportul produselor sub formă de

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





pulbere, precum ciment, carbonat de calciu, făină etc. Așteptăm și alte 5 unități în următoarele săptămâni pentru transport bunuri generale.", a declarat **Omer Susli, CEO Tempo Invest.**

„Am început discuțiile pentru această colaborare acum trei ani, acest grup de companii (n.red. Tempo Invest) făcând parte dintre primele noastre obiective în lista de clienți de flotă, încă din primele zile în care am inaugurat în România marca Ford Trucks. Acest tip de colaborări nu sunt ușor de încheiat, necesită timp, dar acesta este



un parteneriat de lungă durată, de aceea este foarte important pentru noi. Suntem cu adevărat norocoși să avem un astfel de distribuitor (Cefin Trucks) care are



deja o acoperire de 360 de grade în domeniul vehiculelor comerciale: vânzări, rețea de service și vânzări camioane rulate. Am reușit acest succes al brandului Ford Trucks în România, ajungând la cota de piață existentă, și datorită acoperirii rețelei de service. Ne propunem să creștem pe segmentul regional și internațional, care este segmentul ce deține cota majoritară pe piața vehiculelor utilitare, cu aproape 60%, ajungând deja la cotele naționale dorite în alte segmente (construcții și municipale).”, a declarat **Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans at Ford Trucks.**

Ford Trucks a atins o cotă de piață de 12,2% la sfârșitul lunii octombrie 2020, ocupând locul 4 în topul mărcilor de vehicule comerciale.

Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.

Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând, în noiembrie 2019, un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks mizează pe păstrarea poziției de lider în segmentul Construcții și Vehicule municipale în 2020. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua

de service, ajungând la 19 centre service în România, adăugând la o dimensiune multibrand a acesteia, prin inaugurarea serviciilor de reparații Ford LCV în centrul din București.

Despre Cefin Trucks

Compania activează de aproape 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor



în România al Ford Trucks și, din mai 2017, a început activitatea din acest nou rol.

Despre Ford Trucks

Ford Trucks este unul dintre cei mai mari producători internaționali de camioane de mare tonaj din lume. Acesta produce o gamă largă de vehicule, inclusiv tractoare, camioane de construcții și camioane de distribuție cu o greutate de peste 16 tone. Rezultatele dovedite ale calității, durabilității și eficienței vehiculelor comerciale Ford stau la baza strategiei internaționale a produselor Ford Trucks. La Ford Trucks, se întrepătrund mai mult de

jumătate de secol de proiectare și experiență de producție cu expertiza în dezvoltarea de produse specifice pieței, pentru a construi principalele componente ale vehiculelor, inclusiv motoarele noi. În prezent, își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

Mândri că ne-ați ales să vă fim parteneri.
Pregătiți să contribuim la succesul și competitivitatea afacerii tale.

Gamă completă de vehicule pentru construcții: Autobasculante 4142D
Mixere Beton 4142M | Pompe Beton 4142P | Autotractoare 3542D și 1842LR

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



* Conform Rapoartelor de Înmatriculări comunicate de Poliția Română - DRPCIV / 2018-2019

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





ȘASE ȚĂRI ATACĂ PACHETUL MOBILITATE 1 LA CURTEA EUROPEANĂ DE JUSTIȚIE

Polonia, România, Bulgaria, Lituania, Ungaria și Malta au anunțat că atacă la Curtea Europeană de Justiție o parte din regulamentele ce fac parte din Pachetul Mobilitate 1, „pentru subminarea pieței interne a UE și consolidarea deliberată a avantajului competitiv nejustificat al statelor membre europene occidentale”.

Potrivit FENADISMER (Federația Națională a Asociațiilor de Transport din Spania) această poziție victimizantă contrastează cu primatul flotelor acestor țări pe piața internațională europeană, cu o creștere de peste 300% în ultimul deceniu.

Asociația patronilor spanioli a denunțat, în repetate rânduri, faptul că „țările din Europa de Est, cu conivența comisariatului european pentru transporturi, româncă Adina Valean, își continuă ofensiva împotriva unei mari părți a regulamentului cuprins în Pachetul de Mobilitate, care a fost aprobat de o majoritate în Parlamentul European în iulie anul trecut, având în vedere consecințele letale pe care unele aspecte sociale și de concurență loială conținute în pachetul legislativ menționat le reprezintă pentru predominanța pe care au avut-o flotele de transport din aceste țări în ultimii ani”.

Până în prezent, un total de șase țări europene s-au alăturat acestei „cruciade judiciare”, Polonia, România, Bulgaria, Lituania, Ungaria și Malta, care au convenit să facă apel la Curtea Europeană de Justiție, împotriva Pachetului Mobilitate 1, „pentru subminarea pieței interne a UE și consolidarea deliberată a avantajului concurențial nejustificat al statelor membre vest-europene”, după cum a formulat ministrul maghiar de interne, Judit Varga.

Potrivit presei spaniole, „această poziție de <<victimizare>> pe care țările din Europa de Est o afișează contrastează cu realitatea transportului rutier din Uniunea Europeană, în care flotele lor au dominat practic piața transporturilor internaționale în ultimii

10 ani, în detrimentul flotelor țărilor occidentale, grație cvasi-dereglementării pieței transporturilor la nivel european existentă până în prezent, împreună cu costurile mai mici cu forța de muncă și cu impozitele, de până la opt ori mai mici, între țările din Europa de Est și cele occidentale”.

Astfel, conform analizei efectuate de FENADISMER asupra evoluției transportului rutier în Uniunea Europeană în ultimul deceniu, creșterea flotelor de transport din țările est-europene a fost spectaculoasă, ocupând pozițiile de top din clasamentul european din transportul internațional. Pentru a face acest lucru, luând ca referință datele Eurostat, în ultimii 10 ani s-a observat creșterea spectaculoasă în tone-kilometri realizată de flota poloneză, de 191%, ocupând în prezent prima poziție în clasamentul european, cu un total de 229.587 milioane tns-km, cu mult peste restul țărilor. Pe locul trei în clasamentul european se află Lituania, a cărei flotă a crescut cu 290%, iar pe locul patru se află flota românească cu o creștere de nu mai puțin de 321% în ultimul deceniu. Aceste creșteri spectaculoase se datorează, în mare parte, relocării „administrative”, efectuată de marile companii de transport occidentale, care în ultimii ani și-au mutat sediile în aceste țări estice. Aceste firme continuă să opreze pe aceleași piețe occidentale pe care o făceau anterior, dar cu costuri mai mici. Aceasta a dus la o contracție semnificativă a transportului internațional efectuat de flotele lor. Astfel, în ultimul deceniu, flota germană și-a redus activitatea internațională cu 62% (transportând în prezent o șesime

din ceea ce transportă flota poloneză), aceeași reducere procentuală ca și flota franceză (transportând de 20 de ori mai puțin decât flota poloneză sau de 3 ori mai puțin decât flota românească sau lituaniană) și cea italiană cu 58%. La rândul său, flota spaniolă a reușit să își mențină activitatea în transportul internațional în ultimul deceniu, cu o creștere de 32% în perioada menționată.

De fapt, transportul internațional reprezintă 64% din activitatea flotei poloneze, 73% din cea românească, 72% din cea bulgară, 65% din cea maghiară și 94% din cea lituaniană, ceea ce contrastează cu situația din țările occidentale. De exemplu, flotele germană și italiană efectuează doar 11% din transportul internațional sau cea franceză doar 8%. În cazul Spaniei, procentul crește la 33% din totalul transporturilor.

Interesant este faptul că țările estice au acceptat să își sacrifice propriile economii pentru a putea face parte din Uniunea Europeană.

În numele unei piețe europene deschise și competitive, Estul și-a falimentat în masă fabricile, care nu au putut face față concurenței companiilor din Vest. De asemenea, esticii le-au dat pe tavă vesticilor, pe prețuri de nimic aproape toate resursele rare pe care le dețineau (petrol, gaze, etc) împreună cu rețelele de distribuție de utilități (curent, apă, etc.).

În schimb, atunci când Estul a reușit să performeze în puține domenii, cum ar fi transportul rutier, țările vestice s-au înțeles și au votat în Parlamentul European să schimbe regulile jocului, adică să elimine concurența liberă.



IVECO LIVE CHANNEL - NOUA PLATFORMĂ DEDICATĂ TRANSPORTURILOR

Noul canal IVECO LIVE CHANNEL oferă o casă virtuală clienților și celor care cred în brandul IVECO, un loc în care aceștia pot să se întâlnească, să interacționeze și să se bucure de experiența completă a ceea ce înseamnă brandul IVECO.

În contextul situației actuale complexe și al tendințelor de digitalizare, IVECO a găsit ocazia de a prelua conducerea în procesul de transformare digitală a interacțiunii cu clienții săi: într-un timp record, IVECO a creat o platformă de difuzare prin care relația cu clienții săi și cu întreaga industrie a transporturilor trece la un alt nivel.

IVECO preia conducerea în procesul de transformare digitală a interacțiunii cu clienții săi și lansează IVECO LIVE CHANNEL, noua sa platformă de difuzare – premieră în industrie – dedicată comunității mărcii IVECO și întregii industrii de transport. În contextul transformărilor radicale, ca urmare a accelerării procesului de digitalizare pe fondul pandemiei, care a mutat oamenii și afacerile în lumea virtuală, IVECO a găsit ocazia perfectă de a crea o modalitate complet nouă de a-și dezvolta relația cu clienții, cu companiile din aceeași zonă de activitate, cu pasionații de vehicule, dar și cu publicul larg.

Noul IVECO LIVE CHANNEL a fost creat în timp record și a lansat canalul în limba engleză. Vor urma secțiunile dedicate Franței, Spaniei, Germaniei, Italiei și Poloniei.

Thomas Hilse, președintele IVECO Brand, a declarat: "Noi, cei de la IVECO, ne dorim să fim deschizători de drumuri și în ceea ce privește tranziția la soluții digitale: IVECO LIVE CHANNEL este

noua casă virtuală, în care ne putem întâlni și interacționa cu clienții noștri, într-un nou mod și îi putem ajuta să descopere fascinantă lume IVECO, într-un mediu asemănător celui de divertisment.

Nu este un simplu instrument în contextul de distanțare socială, ci reprezintă chiar viitorul!"

"IVECO LIVE CHANNEL este un canal online creat în scopul implicării, informării, delectării și interacțiunii cu clienții IVECO și cu întregul sector al transporturilor", a adăugat Maria Laura lascone, IVECO Global Brand Marketing Director. "Îl considerăm similar unui canal TV, există un program definit și un plan editorial ce va fi reînnoit în mod continuu."

IVECO LIVE CHANNEL va difuza videoclipuri la cerere, acoperind toate aspectele activităților desfășurate de IVECO și va fi locul de desfășurare a evenimentelor sale digitale în transmisiune live, cu ajutorul unor instrumente interactive. De asemenea, va oferi o sală de clasă virtuală, în care IVECO își va desfășura activitățile de instruire pentru cei din echipele de vânzări.

Canalul live va oferi accesul la întreaga arhivă video a IVECO, organizată în șase categorii:

- DON'T STOP EMOTION: înregistrări

și videoclipuri de la evenimente și convenții IVECO;

- DON'T STOP PLANET: videoclipuri despre activitățile și inițiativele de sustenabilitate ale IVECO;

- DON'T STOP LEARNING: pentru videoclipuri educaționale, instruire și ateliere;

- DON'T STOP PRODUCT: pentru videoclipuri despre produsele și serviciile IVECO;

- DON'T STOP CONFERENCE: pentru transmisiuni live și înregistrări de conferințe, evenimente cu presa și interviuri;

- DON'T STOP STORIES: pentru a revedea bogatul patrimoniu al IVECO prin videoclipuri istorice.

IVECO LIVE CHANNEL va oferi clienților, conducătorilor auto, jurnaliștilor, utilizatorilor rețelelor de socializare și celor pasionați de industria transporturilor un loc în primul rând la evenimentele transmise în direct de IVECO. Participanții se pot înregistra la aceste evenimente digitale, pot primi materiale despre conferințe și pot participa la sondaje interactive în timp real.

De asemenea, acest canal va reprezenta noua platformă în care IVECO își va migra programele de instruire digitală pentru agenții de vânzări, programe construite cu ajutorul unor instrumente de predare și evaluare de ultimă generație.



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



FPT INDUSTRIAL, IVECO ȘI SNAM: ACORD PENTRU DECARBONIZAREA TRANSPORTULUI FOLOSIND BIOMOBILITATEA ȘI HIDROGENUL

FPT Industrial și IVECO, cele două mărci CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI / MI: CNHI) care proiectează și fabrică motoare, respectiv vehicule comerciale, împreună cu Snam, unul dintre cei mai importanți operatori de infrastructură energetică din lume, au semnat un Memorandum de înțelegere, în scopul cooperării tehnologice și comerciale ce vizează decarbonizarea sectorului transporturilor atât în Italia, cât și la nivel internațional, prin dezvoltarea biomobilității (biogaz și gaze naturale) și utilizarea hidrogenului.

În primul rând, acordul implică colaborarea între cei trei parteneri - activi de-a lungul întregului lanț de aprovizionare, de la motoare (prin FPT Industrial) și vehicule comerciale (IVECO) la infrastructura și serviciile de distribuție (Snam, prin Snam4Mobility) - pentru a promova rolul central pe care îl are mobilitatea bazată pe gaze naturale (bioCNG și bioLNG) și hidrogen. Sunt dezvoltate modele de afaceri inovatoare, menite să ofere soluții complete pentru vehicule comerciale ușoare și grele, inclusive autobuze.

Scopul este de a dezvolta o mobilitate durabilă integrată pentru a promova utilizarea în continuare a vehiculelor cu motor alternativ, având o strategie de dezvoltare colaborativă a vehiculelor și a rețelei de distribuție. Astfel, activitatea celor 3 companii se va centra și pe compilarea de studii menite să planifice și să experimenteze soluții inovatoare de alimentare, tehnologii și infrastructură, atât pentru flote cât și pentru clienți profesioniști. Mai mult, FPT Industrial, IVECO și Snam intenționează să colaboreze în cadrul

unor proiecte care vizează mobilitatea durabilă în domeniul transportului public local și al utilității publice. În acest context, inițiativele suplimentare, care combină angajamentul și activități de promovare direcționate către instituții la nivel regional, național și european, vor viza facilitarea extinderii soluțiilor de mobilitate durabilă bazate pe gaze naturale și hidrogen. Alessio Torelli, CEO Snam4Mobility, a declarat: „Prin intermediul acestui acord, ne propunem să consolidăm rolul gazelor naturale ca soluție imediată

pentru reducerea emisiilor, valorificând rolul de lider pe care piața italiană îl are în acest sector și să dezvoltăm utilizarea biometanului și, ulterior, a hidrogenului, ca soluții cheie pentru o mobilitate durabilă în viitor, în special în cazul vehiculelor grele.

Prin Snam4Mobility, construim o infrastructură de distribuție din ce în ce mai răspândită, care este deja în serviciul biomobilității și va fi în curând disponibilă și pentru hidrogen. Prin parteneriatele noastre comerciale, precum cel pe care îl întreprindem cu FPT Industrial și IVECO, dorim să colaborăm cu jucătorii cheie din acest sector, pentru a dezvolta tehnologia în cadrul lanțului valoric la nivel internațional, contribuind la reducerea emisiilor poluante și la atingerea obiectivelor ce vizează schimbările climatice, în beneficiul comunității". Marco Liccardo, Vice President, Medium & Heavy Trucks Global Product Line, IVECO, a declarat: „IVECO a fost întotdeauna lider în activitatea privind decarbonizarea în industria transporturilor de tonaj greu, având ca scop obținerea de zero emisii. Aceasta este o transformare care a început deja și în care hidrogenul joacă rolul principal. Astăzi, de fapt, privim spre viitor având certitudinea că gazele naturale și biometanul sunt factori facilitatori fundamentali și o punte spre hidrogen, care vor oferi soluția pentru transportul pe distanțe lungi, ținându-se cont de obiectivele europene stricte de reducere a emisiilor din 2025 și în concordanță cu efortul nostru comun cu Nikola de a lansa până în 2023 camionul nostru pentru vehicule grele cu celule de combustibil. Prin urmare, această colaborare cu Snam reprezintă un pas înainte în angajamentul IVECO pentru mobilitate durabilă și este o oportunitate de a dezvolta infrastructura necesară în cadrul lanțului de aprovizionare italian". Pierpaolo Biffali, Vice President Product Engineering, FPT Industrial, a declarat: „Am fost întotdeauna pionieri în domeniul motoarelor alternative și avem experiență de 20 de ani în dezvoltarea tehnologiei gazelor naturale. Suntem lider de piață, după ce am vândut peste 50.000 de motoare cu metan și biometan și ne mândrim cu cel mai puternic motor pentru vehicule



industriale care utilizează 100% gaz natural: Cursor 13 cu 460 CP. În prezent, motoarele noastre cu biometan pot reduce emisiile de CO2 aproape de zero, susținând eforturile de atenuare a schimbărilor climatice. Credem că utilizarea hidrogenului este esențială pe termen mediu și lung, în special pentru sectorul transporturilor pe distanțe lungi. Ca o dovadă a angajamentului nostru față de tehnologia alimentată cu hidrogen, FPT Industrial și IVECO fac parte din H2Haul (un proiect european de introducere și utilizare a camioanelor cu hidrogen pentru transportul rutier), continuând astfel să ofere soluții cu zero emisii pentru transportul de mare tonaj. Această cercetare va oferi rezultate semnificative, deschizând calea dezvoltării acestui tip de tehnologie în viitorul nu foarte îndepărtat. Suntem siguri că, datorită acestei înțelegeri, împreună putem crea un viitor mai durabil".

Acordul poate fi supus unor acorduri suplimentare obligatorii, în care părțile vor prezenta termenii și condițiile pentru implementarea proiectelor.

CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI /MI: CNHI) este un lider global în sectorul bunurilor de capital, având o vastă experiență industrială, o gamă largă de produse și prezență la nivel global. Fiecare dintre mărcile individuale aparținând companiei este o forță internațională majoră în sectorul său industrial specific: Case IH, New Holland Agriculture și Steyr pentru tractoare și utilaje agricole; Case

și New Holland Construction pentru echipamente de mutare a pământului; Iveco pentru vehicule comerciale; Iveco Bus și Heuliez Bus pentru autobuze și autocare; Iveco Astra pentru vehicule de carieră și construcții; Magirus pentru vehicule de stingere a incendiilor; Iveco Defence Vehicles pentru apărare și protecție civilă; și FPT Industrial pentru motoare și transmisii.

Snam este unul dintre cei mai importanți operatori de infrastructură energetică din lume și una dintre cele mai mari companii italiene listate în ceea ce privește capitalizarea pieței. Prin filialele sale internaționale, operează și în Albania, Austria, China, Franța, Grecia, EAU și Marea Britanie. La nivel european, compania deține cea mai mare rețea de transport de gaze naturale și capacitate de stocare și este, de asemenea, unul dintre principalii operatori în regazificare. Ca parte a unui plan de 6,5 miliarde de euro până în 2023, Snam investește 1,4 miliarde de euro în proiectul SnamTec, axat pe inovare și pe noi activități de tranziție energetică, cum ar fi mobilitatea durabilă, biometanul și eficiența energetică. Snam își propune, de asemenea, să faciliteze și să promoveze utilizarea hidrogenului pentru a favoriza decarbonizarea în sectorul energetic și în industrie. Modelul de afaceri al Snam se bazează pe creștere durabilă, transparență, promovarea talentului și diversității și dezvoltarea socială a zonelor locale prin inițiativele Fondazione Snam.



IVECO LANSEAZĂ IVECO ON, NOUL BRAND DE SERVICII ȘI SOLUȚII DE TRANSPORT

IVECO ON este noua denumire de tip umbrelă care integrează o multitudine de servicii și soluții de transport concepute pentru a optimiza productivitatea și TCO-ul/Costul total de proprietate al clienților, asigurând în același timp siguranța șoferului și experiența confortabilă la bord.

IVECO ON a fost creat pentru a ajuta clienții să identifice cu ușurință soluția personalizată pentru afacerea lor în gama de servicii în continuă expansiune a IVECO. Lansarea IVECO ON se înscrie pe aceeași direcție a Iveco de a se centra pe clienți; IVECO ON este noua denumire de tip umbrelă, care reunește o multitudine de servicii integrate și soluții de transport dezvoltate pentru a-și ajuta clienții să își administreze flota și afacerile în mod eficient și să devină mai competitivi, mai profitabili și mai sustenabili. A fost creat pentru a

facilita navigarea prin oferta extinsă de servicii a IVECO, care acum sunt centralizate și organizate, astfel încât clienții să poată identifica cu ușurință soluțiile care corespund cerințelor lor specifice. Cu IVECO ON, clienții sunt în permanență în contact cu experții și dealerii IVECO; IVECO ON oferă răspunsuri cu ajutorul cărora clienții își vor menține vehiculele pe drum și afacerea lor în funcțiune. Denumirea IVECO ON exprimă modul în care marca Iveco este întotdeauna „ACTIVATĂ” pentru clienții săi - alături de ei, gata să răspundă

nevoilor lor în orice moment. „IVECO ON deschide o lume a serviciilor gândite și concepute doar pentru clienții noștri”, a declarat Thomas Hilse, președinte de marcă IVECO. „Creează un ecosistem de soluții integrate, concepute pentru a ne ajuta clienții să își gestioneze afacerea mai eficient, ușor și profitabil. Dezvoltăm în mod constant noi servicii. Pentru a-i sprijini în noi moduri. Serviciile conectate IVECO ON reprezintă un progres dublu în ceea ce privește asistența pentru clienți. În primul rând, transformă vehiculul într-o



platformă care comunică și primește date în timp real. În al doilea rând, transformă IVECO într-un adevărat consultant pentru client și șofer. Schimbăm însuși conceptul de serviciu. IVECO ON livrează astăzi serviciile de transport de mâine.”, a mai spus Hilse.

IVECO ON este denumirea umbrelă care oferă o poartă de acces la portofoliul extins al mărcii Iveco, cuprinzând caracteristici și servicii digitale axate pe îmbunătățirea timpului de funcționare al vehiculului și a eficienței și productivității flotei, reducând în același timp Costul total de proprietate (TCO) și asigurând siguranța și confortul șoferului la bord. Serviciile oferite de IVECO ON, care se extind continuu ca număr și acoperire, sunt organizate în cinci categorii:

- **Flotă**, pentru gestionarea eficientă a flotei prin monitorizarea consumului de combustibil și a șoferului, planificarea misiunii, optimizarea rutei și expedierea comenzilor. Include IVECO Web Api care permite proprietarilor de flote să-și controleze flota de la diferite

mărci printr-un singur instrument, grație integrării flexibile a datelor.

- **Uptime/Timp** de funcționare pentru a menține vehiculul pe drum, evitând avarii neprevăzute și oferind asistență rutieră. Monitorizarea vehiculului, asigurată prin Camera de control, permite furnizarea de asistență la distanță, evitând opriri neplanificate. În plus, IVECO Top Care oferă clienților Premium prioritatea pe care o merită în cazul în care este necesară o reparație.

- **Care** – grija față de proprietar, șofer și vehicul în timp ce se află la drum, incluzând monitorizarea și raportarea vehiculului. Smart report/ Raportul inteligent oferă Clienților și șoferilor sfaturi despre cum să își îmbunătățească stilul de condus, în scopul optimizării combustibilului și a vehiculului. Șoferii de camioane pot beneficia și

de aplicația Easy Way, care, printr-un simplu clic, le simplifică viața la bord, maximizându-le confortul.

- **Întreținere și reparații** pentru asistență specializată, punând la dispoziție o gamă de contracte de servicii adaptate. „Elements” oferă pachete de servicii personalizabile, care se potrivesc cel mai bine nevoilor clienților.

- **Piese** completează oferta IVECO ON cu piese și accesorii originale IVECO. Clienții pot beneficia de accesorii originale și pot achiziționa piese noi din gama de piese originale IVECO, Reman și Nexpro.

Grație gamei de servicii în creștere rapidă, IVECO ON reprezintă o ofertă flexibilă care poate fi personalizată astfel încât să răspundă cerințelor și activității fiecărui client în parte.

IVECO ON



VERSUS S02E06: PACHETUL MOBILITATE 1 ȘI TRANSPORTUL “PE COMUNITATE”

Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngredi serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?- aceasta este întrebarea episodului 06 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics, Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA, și Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

Alina Anton-Pop, PR&Marketing Manager revista TIR Magazin: Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngredi serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?

George Niță, director general Holleman: Este mare păcat pentru că știm bine că transporturile au contribuit la balanța de plăți a României mai mult decât sectorul IT. Dacă guvernării nu văd chestiunea asta, va fi foarte rău pentru rezultatele viitoare ale țării. Este foarte rău pentru firmele românești.

Pentru că vor fi vânate. Și aceste firme, dacă se va continua în ideea în care s-a început, vor trebui să se retragă. Există două soluții. Patronii de firme românești își pot face firme în străinătate, dar nu este așa simplu să găsești un manager acceptat în țara respectivă. Sau pot pleca acasă. Și aici lucrurile se rup și vor scădea anumite cifre. Vor exista consecințe economice. Acestea sunt de așteptat dacă nu se iau măsuri.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Firmele românești care acționează pe comunitate vor trebuie să găsească soluții. Una dintre ele va fi aceea de a se replea pe curse interne, de a face transport în România. Practic, se vor schimba condițiile de desfășurare a activității din punct de vedere al tarifelor, infrastructurii și fiscalității. Vor avea dificultăți de a se adapta pentru transportul intern.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Probabil,

unele firme de transport, care activează pe comunitate, se vor întoarce în România, iar alte firme vor accesa o piață non-europeană.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Este o strategie extraordinară a Europei de Vest de a prelua companiile din Est. Mulți transportatori vor ajunge la concluzia că, pentru a opera eficient, ar fi bine să își înregistreze firma în Germania sau în Franța. Altfel, riscă să fie scoși de pe piață mai ales când vorbim de firmele care lucrează, preponderent, în statele vestice.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele 7 episoade ale show-ului, patru executivi din firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele 7 întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi frământă în prezent pe transportatorii români.

VERSUS S02E05 - PORTRETUL ȘOFERULUI PROFESIONIST ROMÂN

"Ați putea să faci un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele?"- aceasta este întrebarea



episodului 05 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, PR&Marketing Manager revista TIR Magazin: Ați

putea să faci un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele? Aceasta este întrebarea pe care le-am adresat-o mai multor transportatori.

George Niță, director

general Holleman: Șoferul profesionist român este la fel ca poporul român, cu bune și rele, cu temperament mai puternic sau mai slab, mai pregătit sau mai puțin pregătit. Nu aș putea generaliza, pentru că am și șoferi foarte buni, cu care fac treabă foarte bună, un nucleu deosebit de oameni cu experiență, alături de firmă în toate situațiile. Cum am și oameni care vizează doar bani, situații, nu au grijă de mașini, nu își fac îndatorirea de bază, de șofer și cu care putem lucra mai mult sau mai puțin.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Șoferii români se pot adapta la condițiile de muncă, mai bune sau mai rele, în funcție de locul unde își desfășoară activitatea. În România, infrastructura fiind deficitară, au condiții grele pentru a-și desfășura activitatea. Au puține parcuri, puține locuri unde se pot odihni în condiții de siguranță și nici nu se întrevăd, în viitorul apropiat, îmbunătățiri ale acestor condiții. Pe extern, este o altă infrastructură, este un mediu mult mai bun pentru a-și desfășura activitatea. De aceea, mulți dintre ei optează pentru transportul intracomunitar.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA:

Aperez șoferul profesionist datorită muncii prestate în condiții foarte grele, din pricina drumurilor foarte proaste și a traficului foarte aglomerat din România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Meseria de șofer profesionist nu este deloc ușoară, nu o poate face oricine. Șoferii români sunt, de foarte multe ori, catalogați greșit. Li s-au pus, de-a lungul timpului, tot felul de etichete. Eu știu exact ce înseamnă această meserie și știu ce sacrificii presupune. De aceea, șoferii profesioniști merită tot respectul nostru.

S02E04 - SOLUȚIA: ADUCEREA DE ȘOFERI

EXTRACOMUNITARI?

"Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă în acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?" - aceasta este întrebarea episodului 04 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă în acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?

George Niță, director

general Holleman: Da, împărtășesc opinia. Cred că și România trebuie să facă, cum fac și alte state mai dezvoltate. Dacă sunt doritori, să vină din alte țări unde sunt salarii mai mici. Ar trebui să îi primim, iar autoritățile să sprijine procesul. Examenul să se poată desfășura în limba engleză pentru ca acei oameni să se poată pregăti și să poată răspundă întrebărilor, să fie instruiți. Sunt exemple foarte bune, cum ar fi Polonia, care a încurajat foarte mult ucrainenii. Ei au acum foarte mulți șoferi din această țară, iar lucrurile se desfășoară în bună regulă. Pot fi și din alte țări, de orice nație, religie, important e să fie oameni care își fac treaba.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Aducerea de șoferi extracomunitari poate fi o soluție pentru a rezolva parțial această problemă. Considerăm că trebuie insistat pe calificarea șoferilor din România, a celor care trăiesc și muncesc în România și mai puțin pe partea de extracomunitari care, sigur, reprezintă o soluție de compromis pentru firmele de transport.

Cosmin Pândaru, director

general TAP 1 SA: Este o soluție strict de moment. Ca firmă de transport, am prefera să lucrăm cu șoferi români.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Pentru noi, aducerea de șoferi extracomunitari nu este o soluție. Îmi mențin opinia: putem evita criza de șoferi, ținând aproape șoferii români.

S02E03 - AUTORITĂȚI, PATRONATE, SINDICATE ȘI TRANSPORTUL RUTIER

"Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a



rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?" - aceasta este întrebarea episodului 03 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?

George Niță, director

general Holleman: Trebuie să existe un dialog și o explicare mai concretă a ceea ce înseamnă să fii șofer. Și o explicație asupra veniturilor. Trebuie ca toate firmele de transport, cei care decid nivelul salarial, să știe că șoferul trebuie plătit pe un anumit nivel al pieței. Dacă este plătit, poate face treabă. Autoritățile, sindicatele dacă își pot aduce contribuția în vreun fel, de exemplu de a reduce din taxare, cum s-a întâmplat în construcții, sau poate au idei mai bune, sunt binevenite. Dar, soluțiile sunt întotdeauna în domeniul privat. Firmele de transport sunt firme care își decid singure soarta și au știut să se adapteze la mediul înconjurător.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Ar trebui mers pe două componente. Una ar fi partea de fiscalitate, în sensul că diurnele pe parcursul intern să fie impozitate ca cele de pe parcursul extern. Adică la 87 euro diurna externă, ar trebui să fie și la intern același tratament fiscal. Pe a doua componentă, ne referim la faptul că ar trebui dezvoltate școlile profesionale și în special partea care vizează domeniul transporturilor. Este o criză nu doar pe partea de șoferi dar și de service, mentenanță. Există o problemă generală.



Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Autoritățile ar trebui să vină în sprijinul firmelor de transport, așa cum au făcut în domeniul construcțiilor, reducând taxele salariale pentru șoferii profesioniști cât și mărirea diurnei pe România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Sunt câteva măsuri esențiale care ar trebui puse în practică în perioada imediat următoare. Avem nevoie de investiții majore în infrastructură, unele cu un impact major. Altfel, nu putem anticipa demersurile noilor aleși, dar sperăm că ele să fie într-o zonă pozitivă.

S02E02 - MIGRAREA SPRE VEST A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI ROMÂNI
"În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?" - aceasta este întrebarea episodului 02 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?

George Niță, Director General Holleman: Cred că nu va fi o migrare mai accentuată. Oamenii vor migra de la firmele românești spre firmele străine pentru că ei deja știu ce e de făcut, aud de la colegi cum se lucrează la firmele străine din Vest.

Europa nu vrea să plece șoferii din Europa de Vest. Europa vrea să plece firmele românești din Europa de Vest și atunci șoferii nu cred că vor avea de pierdut. În cealaltă parte este problema, la firme.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics: Migrarea șoferilor va rămâne constantă, considerăm noi, din cauză că, pe intern, nu putem oferi aceleași condiții ca cele de pe transportul intracomunitar. Automat, se va produce această migrație, care se va intensifica cu plecarea șoferilor către condiții mult mai bune.

Cosmin Pândaru, Director General TAP 1 SA: Cu siguranță, șoferii vor migra către firmele din Vest din cauza condițiilor salariale oferite de firmele din Occident, față de firmele din România. Asta pentru că firmele din Occident practică alte tarife față de cele din România.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp: Pachetul de Mobilitate nu are ca efect negativ doar migrarea șoferilor noștri în Vest, care se va intensifica, cu siguranță. A fost o mișcare gândită în detaliu și cu urmări pe măsură. Șoferii care aleg să lucreze pentru companiile din Vest își vor lua cu ei familiile, membrii acestora. Ei reprezintă o forță de muncă, pentru vestici, cu costuri zero. Așadar, beneficiile acestor măsuri se vor amplifica.

S02E01- ANUL 2020
"Care sunt așteptările și prognozele dumneavoastră în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020?" - aceasta este întrebarea care a deschis cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Am întrebat mai mulți transportatori care sunt așteptările și prognozele lor în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020.

Georghe Niță, Director General Holleman: Transporturile urmează tendința economiei. Dacă există probleme în economie, apar probleme în transporturi. Iar transportatorii simt între primii problemele din economie, pozitive sau negative. Simt creșterile, simt crizele. Din ceea ce știu, din analizele pe care le-am ascultat, recent, pentru anul 2020 nu sunt vești prea bune. Europa are

destule probleme în multe țări și, în mod deosebit, în Germania, care stagnează. Economia României este legată de economia Germaniei și prevăd că vor fi mai puține comenzi de transport. Acest fapt trebuie să ne alerteze și să ne determine să fim atenți la activitatea noastră, la modul în care dispunem de resurse, la modul în care găsim clienți la momentul oportun. Așa vom putea contrabalansa aceste tendințe care par negative.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics: Prognozele noastre pentru 2020 sunt în aceeași zonă ca și cele pentru anul acesta. În sensul că nu vedem schimbări majore pe piață, nu vedem scăderi de volume, doar, poate, niște mici creșteri de volume pe transportul intern.

Cosmin Pândaru, Director General TAP 1 SA: Statisticile financiare preconizate pentru anul 2020 arată o ușoară scădere de 3,2% preconizată pentru România, astfel încât creșterea salariului minim pe economie pentru 2020 va merge tot în consum. Economia României, fiind bazată pe o economie de consum, piața transporturilor nu va suferi o modificare în 2020. Preconizăm o oarecare creștere a activității de transport.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp: Din 2017 până astăzi, ne-am confruntat cu numeroase modificări legislative. Cu toate acestea, piața de logistică și transport rutier a avut o creștere constantă. Investițiile semnificative în domeniu se simt. România a devenit unul dintre cei mai activi jucători de pe piața de transport de mărfuri la nivel european. Numărul companiilor noi de transport a crescut de la un an la altul. Consider că se va menține și în 2020 același trend ascendent în domeniu.





PARTENERIATUL DINTRE IVECO ȘI ARCESE DEVINE ȘI MAI DURABIL CU NOILE CAMIOANE IVECO S-WAY ALIMENTATE CU LNG

Thomas Hilse, IVECO Brand President, a profitat de ocazia vizitei sale oficiale la noul sediu din Basiano al companiei Arcese, alături de Matteo Arcese, președintele executiv al grupului, pentru a preda 20 de noi tractoare IVECO S-Way NP, versiunea cu gaz natural lichefiat (LNG).

Au fost prezenți la predare și Emanuele Arcese, Business Road Freight FTL Director și directorul tehnic Carlo La Corte, precum și Business Directorul IVECO pentru piața italiană, Mihai Daderlat.

Vehiculele alese de Grupul Arcese sunt adevărați pioneri în transportul conectat și eficient, grație tehnologiei avansate și a serviciilor remarcabile, totul contra unui Cost total de proprietate extrem de competitiv. În plus, beneficiază de tehnologia IVECO, lider în industrie în domeniul gazelor naturale, ceea ce le face extrem de durabile.

Matteo Arcese, Președintele Executiv al Grupului Arcese, a comentat despre extinderea recentă a flotei grupului: „Am acordat întotdeauna atenție specială durabilității. Reducerea emisiilor în operațiunile noastre este un obiectiv pe care îl împărtășim din ce în ce mai mult cu clienții noștri. Actualizarea constantă a flotei noastre și investițiile în vehicule care utilizează combustibili alternativi sunt doar două exemple ale pașilor pe care îi parcurgem în această direcție. Am ales IVECO deoarece credem că IVECO S-Way sunt unele dintre cele mai bune tractoare alimentate cu LNG de pe piață, în ceea ce privește puterea, autonomia și fiabilitatea, ceea ce le face răspunsul ideal la cerințele serviciilor noastre de transport de tonaj greu pe distanțe lungi.”

Thomas Hilse, IVECO Brand President,

a declarat: „Dorim să mulțumim Grupului Arcese pentru că și-a pus din nou încrederea în brandul nostru, IVECO. Admirăm clarviziunea companiei: de-a lungul anilor, s-a transformat în grupul productiv, extrem de inovator, pe care îl vedem astăzi. IVECO a fost partenerul de călătorie aproape constant al Arcese, construind o relație de încredere reciprocă și colaborare. Suntem onorați să facem parte din creșterea durabilă a flotei sale, cu un vehicul de ultimă generație, în cazul căruia tehnologia, serviciile și sustenabilitatea funcționează împreună perfect pentru a respecta mediul.”

Vehiculele furnizate sunt echipate cu motoare 460 CV Cursor 13, cutii de viteze Hi-Tronix cu 12 trepte, GPS predictiv și două rezervoare LNG de 440 litri pe ambele părți. Vehiculele dispun de un sistem de conducere predictiv și de o tehnologie avansată care reduce semnificativ consumul de combustibil și emisiile, reducând NO2 cu 90% și PM cu 95%. Acestea sunt configurate să funcționeze cu biometan, un combustibil generat din surse regenerabile existente, ceea ce le face un exemplu perfect de economie circulară, reducând CO2 cu 95%, comparativ cu echivalentele lor diesel. Funcționarea infrasonoră în modul silențios, care reduce zgomotul motorului la 71 dB(A), deschide calea pentru condusul urban pe timp de noapte. Autonomia excelentă - 1600 km

pentru versiunea cu rezervor de 540 litri - permite transportul în Europa chiar și pe distanțe mari. În plus, IVECO S-Way combină tehnologia și designul pentru a oferi o experiență de condus superioară și este o dovadă a grijii pe care IVECO și Arcese o poartă pentru starea de bine a șoferilor.

Un beneficiu important de ordin tehnologic al vehiculelor este Connectivity Box, care menține vehiculul conectat la specialiștii IVECO din camera de control, care monitorizează vehiculul în orice moment. Acest lucru permite planificarea eficientă a operațiunilor de întreținere și a reparațiilor și ajută la prevenirea opririlor neplanificate. Sistemele Ecofleet, Driving Style Evaluation (DSE) și Driver Attention Support (DAS) contribuie totodată la reducerea Costului total de proprietate.

Noile vehicule NP IVECO S-Way sunt, de asemenea, primele tractoare în culorile noi ale Arcese. Această restilizare subliniază identitatea mărcii, este conformă cu istoria și valorile companiei, fiind orientate totodată către viitor, deoarece compania promovează activități de logistică și transport din ce în ce mai durabile.

Asistența post-vânzare este oferită de dealerul IVECO Officine Brennero, care vine în ajutorul clienților prin cele patru locații și o rețea de ateliere din provinciile Trento, Verona, Mantua, Pordenone, Udine, Trieste și Gorizia.



VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E04: "NU VORBESC MOLDOVENEȘTE!"

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.

"Nu vorbesc moldovenește!"

Inspectorii ISCTR opresc un camion în trafic și îl întreabă pe șofer dacă știe românește.

Șofer: Nu vorbesc moldovenește!

Inspector: Deci, nu ești român. Șofer din Ucraina?

Inspectorul îi cere, în rusă/ucrainiană să prezinte documentele pentru camion și remorcă. Șoferul se supune. I se cer documente de călătorie și certificatul privind inspecția tehnică.

Inspectorul verifică documentele și, apoi, îi cere documentele CMR-ul. Șoferului i se cere cardul digital. Documentele par, într-o primă fază, în regulă.

Apoi, i se cere discul de la tahograf.

Șoferul scoate discul din tahograf și i-l oferă inspectorului ISCTR.

Inspectorul vede, din documente, că din 10 mai până pe 30 mai, șoferul s-a aflat în concediu de odihnă.

Inspectorul se îndepărtează de camion cu toate documentele și începe verificarea lor. Inspectorul are o discuție

de kilometri.

Pe baza CMR-ului, rezultă că a plecat din Mersin, Turcia, ieri (pe 2 iunie,



cu șoferul, apoi le spune reporterilor că șoferul înțelege, de fapt, orice limbă.

Inspectorul explică: șoferul are un formular de atestare a activităților din care rezultă că, din 10 mai până pe 30 mai, a fost în concediu de odihnă. Dar, în cutia cu diagrame, există o diagramă de pe data de 22 mai, cu numele lui, prin care este atestat că a condus 500

n.red.). „Dânsul mi-a dat dovada de staționare, ieri, la Ruse, azi tot la Ruse. Nu pot să fac dovada că a fost dânsul aici. Este sancționat contravențional pentru că nu a prezentat această diagramă la control (probabil cea din mai, n.red.), iar cealaltă nu este conformă cu realitatea” (inspectorul indică o hârtie-document, n.red.). Inspectorul îi oferă indicații pentru completarea documentelor. „Scrie-ți numele pe hârtie”. Șoferul primește documentele înapoi. Șoferul continuă să spună că nu vorbește "moldovenește".

Lipsește contractul de închiriere

Inspectorii ISCTR îl opresc pe un șofer de autobuz pentru control.

Aceștia îi cer șoferului contractul de închiriere a vehiculului.

Șoferul nu găsește contractul de închiriere. Inspectorul insistă să îi fie prezentat. „Ați putea face dovada dacă sunați la firmă?”, întreabă inspectorul. Șoferul merge la autobuz pentru a-și lua telefonul. Sună. Se întoarce și spune că „nu răspunde nimeni”.

Inspector: Cu cine ai contract? Ai cui oameni îi transporti dumneata?





Persoanele sunt angajate la firma asta?

Șofer: Da, toate sunt angajate la firma asta.

Inspector: O legitimație de serviciu, un tabel, vă rog.

Inspectorul caută pe calculator și găsește șoferul în baza de date.

Inspector: Amenda este pe firmă, de la 250 la 1.000 de lei. Acesta e un formular de control, vă rog să îl semnați. Timpii dumneavoastră de conducere și de odihnă, pe care i-am constatat, sunt în regulă. Iar aici este o notă cu deficiențe în care am scris că, la momentul controlului, conducătorul auto nu avea la bordul autobuzului contractual de închiriere. Ceva de obiectat ?

Șoferul: Nimic.

Inspector: Amenda va veni la sediul operatorului de transport.

Controlul unui transport ADR

Inspectorul ISCTR oprește încă un șofer de camion în trafic.

Inspector: Prezentați echipamentul ADR, stingătorul de două kilograme pentru camion, pe urmă verificăm restul documentelor. Vă rog să îmi deschideți și mie remorca pentru a vedea ce transportați.

Șoferul îi prezintă stingătorul de cabină. Se constată că este în regulă.

Inspectorul îi cere să prezinte echipamentul ADR, trusa. Șoferul coboară din camion și prezintă trusa ADR. Inspectorul o analizează și spune că este incompletă, lipsind trusa medicală și cele două triunghiuri reflectorizante pentru față și spate și două cale.

Șoferul îi prezintă calele și apoi urcă în camion de unde scoate trusa medicală și o lampă. Șoferul găsește încă o lampă intermitentă și mai are nevoie să găsească două triunghiuri. Găsește și cele două triunghiuri.

Șoferul pune lucrurile la loc și îi arată ce transportă, deschizând remorca. Inspectorul urcă în spatele camionului

pentru a verifica cum e prinsă marfa. Șoferul spune că a încărcat în Austria. Marfa pare în regulă.

I se cere copia conformă, atestatul profesional și atestatul ADR, cartela tahograf.

Inspectorul analizează documentele prezentate de șofer. Inspectorul îi înmânează actele și un raport de control spunându-i că este totul în regulă.

Șoferul s-a declarat mulțumit de control.

Despre serial

Primul sezon al serialului CONTROALELE ISCTR a fost filmat pe raza Inspectoratului Teritorial nr. 1- municipiul București și județul Ilfov. Cel de-al doilea sezon vă prezintă situații din activitatea de zi cu zi a inspectorilor de trafic din județul Giurgiu (Inspectoratul Teritorial nr. 7).

Vă întâlniți astfel cu situații în care șoferii profesioniști controlați sunt găsiți în regulă din punct de vedere legal, dar și cazuri în care sunt amendați.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral

"CONTROALELE ISCTR".

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

"Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

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

Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumire legată 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.





VOLVO TRUCKS - CAMIOANE INTEGRAL ELECTRICE, PENTRU INDUSTRIA CONSTRUCȚIILOR

În luna octombrie a acestui an, Volvo Trucks a început testarea unei soluții de transport integral electrică pentru industria construcțiilor.

Două camioane grele au fost livrate companiei Swerock, pentru a răspunde cerințelor tot mai mari pentru zgomot și emisii reduse – în special în zone urbane sensibile. Colaborarea dintre Volvo Trucks și Swerock include testarea a două vehicule electrice de construcții: un Volvo FM și un Volvo FMX. După introducerea cu succes a camioanelor electrice de serie pentru transportul urban și colectarea deșeurilor, acum Volvo Trucks alocă două camioane de construcții în întregime electrice

pentru a fi testate în condiții reale de operare.

„Camioanele din segmentul construcțiilor necesită mai multă putere și robustețe decât în multe alte sectoare, iar camioanele electrice nu fac excepție”, spune Jonas Odermalm, vice-președinte pentru electromobilitate la Volvo Trucks. Soluțiile noastre comerciale trebuie să îndeplinească necesitățile și cerințele pentru înaltă productivitate și disponibilitate, furnizând, în același timp, beneficiile emisiilor și zgomotului mai reduse,

care vin la pachet cu un lanț cinematic integral electric. Testele de teren și colaborarea cu clienții sunt foarte importante în procesul de dezvoltare.

În cadrul acestor teste, un camion electric Volvo FM echipat cu mixer va livra ciment către clienți iar un Volvo FMX electric cu hooklift (cârlig hidraulic) va fi utilizat în proiecte mai mari de infrastructură.

Proiectul va evalua modul în care camioanele electrice pot fi folosite pentru a crește eficiența și a reduce impactul asupra mediului. În afară de analiza performanței vehiculelor în sine, testul va viza ecosistemul general al electromobilității, pentru a sprijini identificarea unor oportunități de alimentare în linie cu cerințele de productivitate. Beneficiile vehiculelor electrice pentru mediile urbane vor fi măsurate în termenii unui transport mai silențios, al siguranței pe șantier și al confortului pentru șofer.

„Aceste tipuri de teste sunt valoroase, ajutându-ne să înțelegem mai bine operațiunile clienților și modul în care electrificarea va avea un impact zilnic asupra



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



DOI ȘOFERI

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





acestora, în termenii ciclurilor de conducere, ai capacității de încărcare, disponibilitate, distanței parcurse și ai altor parametri – și cu toate beneficiile utilizării unui transport mai curat și mai silențios,” spune Ebba Bergbom Wallin, Electromobility Business Manager la Volvo Trucks.

Testarea celor două camioane electrice în condiții reale de operare oferă oportunitatea de a evalua modul în care vor fi utilizare și de a sublinia potențialele îmbunătățiri necesare înainte de a fi posibilă o adaptare la scară mai largă.

„Împreună cu Volvo Trucks, facem un mare pas înainte către un transport care să protejeze mediul în mod inteligent. Aceasta ne va aduce semnificativ mai aproape de camioanele viitorului, care vor reduce emisiile cauzate de combustibilii fosili. Avem deja 15 mixere de beton hibride și, prin acest proiect, testăm, acum, vehicule care merg complet pe electricitate,” spune Hans Orest, Division Manager la Swerock și parte a Grupului Peab.



Date: primul test Volvo Trucks împreună cu clienți, cu camioane grele electrice

- Colaborarea include testarea a două vehicule electrice: un Volvo FM cu mixer de beton și un Volvo FMX cu hooklift (cârlig hidraulic).
- Proiectul este condus, în colaborare, de către Volvo Trucks și Swerock, cu sprijinul JOAB și al

Saraka.

- Camionul Volvo FM electric va livra beton către clienții Swerock din zone urbane.
- Camionul Volvo FMX electric cu hooklift va fi utilizat în principal în proiecte mai mari de infrastructură și în construcții urbane.

Despre Swerock

Swerock este unul dintre cei mai mari furnizori scandinavi de material și servicii pentru industria construcțiilor, cu peste 360 de cariere și 60 de fabrici de beton. Swerock realizează, de asemenea, reciclare, pentru a-și asuma responsabilitatea pentru climat și mediu și pentru a reduce extracția de noi materiale. Swerock este parte a Grupului Peab, care are aproximativ 17.000 de angajați și vânzări nete de 56 de miliarde SEK.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



DUPĂ BREXIT, POTOPUL: ȘOFERII ȘI FIRMELE DE TRANSPORT VOR EVITA MAREA BRITANIE. „NIMENI NU VREA SĂ FIE PARTE DIN HAOS”

Marea Britanie va părăsi piața comună a UE la sfârșitul anului, dar există încă probleme importante de rezolvat. Ambele părți s-ar putea confrunta cu un dezastru sub forma unor blocaje uriașe în trafic, pierderi de locuri de muncă și creșterea prețurilor.

Discuțiile aprinse, atât la Londra, cât și la Bruxelles, sunt în curs cu privire la detaliile finale ale tranzacției - lucruri precum acordurile vamale și certificatele, calificările profesionale și reglementările de mediu, subvențiile și drepturile de pescuit pe coasta britanică sunt în joc, scrie publicația germană Der Spiegel.

Deja, sunt pagube semnificative

Recent, se părea că cele două părți vor fi capabile să cadă de acord cel puțin asupra unui acord minimal în domeniul controalelor vamale și tarifelor vamale. Un astfel de acord ar putea limita în mod semnificativ prejudiciul economic produs de ieșirea din Regatul Unit din UE, în special pentru Regatul Unit însuși. Nu s-a reușit: singura alegere care rămâne acum este între un divorț urât și un divorț extrem de urât. S-au făcut deja pagube semnificative. De când britanicii au votat, la limită,

pentru a părăsi Uniunea Europeană, în urmă cu patru ani, comerțul dintre Marea Britanie și UE a scăzut. Înainte de votul Brexit, Marea Britanie era a treia cea mai mare piață de export din Germania, dar de atunci a coborât pe locul cinci. În același timp, exporturile britanice către continent s-au prăbușit cu 17% în primele șapte luni ale acestui an față de aceeași perioadă de timp

de acum un an. Este o scădere mai accentuată decât cea înregistrată de exporturile din Japonia sau Statele Unite. Economisții se referă la fenomen ca „decuplare”.

Dacă există câștigători în această dezvoltare a lucrurilor, e vorba doar de acei oameni din Marea Britanie care consideră Brexit-ul ca o expresie a suveranității naționale. Pentru că, dintr-o





perspectivă economică, vor exista doar învinși. În Marea Britanie, consumatorii se vor confrunta cu prețuri mai mari și cu o ofertă mai redusă. Companiile vor fi nevoite să facă față unui regim comercial modificat radical, mai multă birocrație și costuri mai mari. Piața forței de muncă va înregistra pierderi.

Parcare de 11 hectare

Frica și neîncrederea sunt pe deplin afișate în orașul Sevington din sudul Angliei, situat în comitatul Kent. De la cimitirul satului, priveliștea oferă un trafic aglomerat situat chiar în spatele bisericii. Autostrada M20, una dintre cele mai importante arterele de circulație ale țării, care leagă Londra de Portul Dover, nu este departe. În iulie, muncitorii din construcții au apărut peste noapte și au pus la pământ vegetația de pe un teren de 11 hectare, chiar la sud de biserică. Din cauza Brexitului, locul a fost transformat într-o „întindere gigantică de asfalt pentru mii de camioane”, spune Mandy Rossi, politician al Partidului Verde. Parcarea a fost amenajată pentru camioanele care ar trebui să elibereze vama deși se află la 34 de kilometri de frontieră. Referindu-se la distanța uriașă, Rossi spune: „Este, în esență o invitație pentru contrabandă”. Ea este deosebit de îngrijorată de faptul că, în curând, zona se va transforma într-o parcare pentru cel puțin 1.500 de camioane. Guvernul britanic, la urma urmei, crede că Brexit-ul va duce la blocaje de trafic care se vor întinde pe câțiva kilometri de la porturile de feriboturi.

La începutul lunii septembrie, premierul Johnson le-a promis concetățenilor săi un „rezultat bun” în urma negocierilor. Din păcate, însă, un document guvernamental confidențial, apărut în presă, îl contrazice. Acolo se vorbește de „cel mai rău scenariu posibil”. Se vorbește de scenariul pentru o dramă apocaliptică, incluzând întreruperi de energie electrică, aprovizionare deficitară cu combustibil, lipsă de alimente și mii de camioane care stau în coloană pe mai mult de 100 de kilometri pe autostrăzile națiunii.

Cel mai negru scenariu

posibil

În cazul în care nu ar exista niciun acord, arată documentul, guvernul ar putea fi confruntat cu nevoia de a trimite soldați pe străzi pentru a menține ordinea, în timp ce Marina ar fi trimisă pentru a împiedica bărcile de pescuit franceze să intre în apele britanice. Deoarece medicamentele ar putea rămâne blocate la graniță, ar exista pericolul ca bolile animalelor să se răspândească prin țară. Divorțul final de piața comună europeană va avea loc la sfârșitul lunii decembrie - chiar în mijlocul iernii și, eventual, și în vârful unui val de coronavirus. Asta în timp ce nicăieri în Europa nu au murit mai mulți oameni din cauza COVID-19 și nicio altă țară industrializată occidentală nu a văzut o scădere mai mare a PIB-ului în al doilea trimestru.

Falsul „made in Britain”

Cele mai slabe verigi din acest lanț al Brexit-ului sunt porturile care asigură transportul de persoane și mărfuri. Chiar dacă cele două părți pot conveni asupra unui acord comercial, mărfurile ar trebui înregistrate și verificate la Dover. Michel Barnier, principalul negociator al UE pentru Brexit, a explicat că UE nu poate risca ca bunurile din întreaga lume să fie adunate/reambalate în Marea Britanie, să fie declarate bunuri britanice și apoi să intre pe piața unică a UE prin ușa din spate.

Controalele sunt necesare tocmai

pentru a preveni acest lucru, spun experții și ele vor prelungi termenele de livrare cu până la două zile. O astfel de întârziere nu numai că va afecta negativ lanțurile de aprovizionare, ci ar perturba și industria alimentară. Peștele, crustaceele și legumele ar putea putrezi în timp ce camioanele așteaptă la coadă. Unele medicamente sunt, de asemenea, extrem de sensibile la întârzieri.

Transportatorii britanici știu vinovatul pentru haos. „Guvernul a acționat mult prea târziu. Cum ne pot cere să pregătim totul dacă nu primim informații?”, se întreabă Richard Burnett, CEO al Road Haulage Association. Au mai rămas doar trei luni și încă mai există multe necunoscute. Unde vor fi amplasate punctele de control ale camioanelor? Ce programe de computer ar trebui să instaleze transportatorii, având în vedere că guvernul încă testează software-ul vamal? Cine ar trebui să proceseze declarațiile vamale pentru sute de milioane de livrări? Până în prezent, 5.000 de oficiali au gestionat 50 de milioane de documente vamale pe an, spune Burnett. După Brexit, va exista o creștere de aproximativ 220 de milioane de declarații, ceea ce înseamnă că biroul vamal ar necesita zeci de mii de agenți suplimentari, spune el. Mulți transportatori din UE, se teme Burnett, ar putea elimina complet Marea Britanie din programele lor. „Nimeni nu vrea să facă parte din acest haos.”

Chiar și întârzieri de doar 15 minute ar duce la cheltuieli suplimentare anuale de 850.000 de lire sterline pentru companiile de transport. Numeroase companii britanice din industria automobilelor și a produselor chimice au dezvoltat planuri de urgență pentru a transfera o parte din producția lor pe continent, dacă ar fi necesar.





CUM POT EVITA COMPANIILE DE TRANSPORT MARFĂ BIROCRAȚIA ȘI COZILE VAMALE DUPĂ BREXIT

Timpi de livrare mai mari, TVA și taxe vamale de achitat pe loc, plus nevoia de vămuire a bunurilor, totul dublat de necesitatea adaptării sistemelor IT și de personal specializat în operațiuni vamale, acesta este doar vârful icebergului numit "Brexit" de care se vor lovi operatorii economici români, care au parteneri comerciali din Marea Britanie, începând cu 1 ianuarie 2021.

Având în vedere că semnarea unui nou acord între Uniunea Europeană și Regatul Unit până la finalul perioadei de tranziție este, pe zi ce trece, tot mai puțin realizabilă, să vedem ce va urma din punctul de vedere al taxelor indirecte, unde se vor petrece schimbări imediate, și cum s-ar putea pregăti companiile pentru acest moment.

Plata TVA pentru operațiunile vamale de import

Achizițiile din Marea Britanie vor fi supuse unui efort financiar serios, iar plata TVA la momentul importului (cu excepția cazurilor când se aplică o amânare de la plată/scutire) ar putea genera o presiune puternică asupra fluxurilor de numerar.

Acțiune recomandată: obținerea unui

certificat de amânare a plății TVA în vamă, în baza atestatului AEO (Operator Economic Autorizat) sau în baza autorizației de vămuire la domiciliu, indiferent de valoarea importurilor din anii anteriori.

Formalități vamale. Importul sau exportul oricărui produs către/din Regatul Unit va presupune depunerea declarațiilor vamale. În cazul anumitor produse (de ex., produse cu dublă utilizare, produse chimice periculoase), liberul de vamă este condiționat de obținerea unor licențe în avans.

Acțiune recomandată: de verificat, în baza codului tarifar (format din 8 cifre), în TARIC (tariful vamal electronic), măsurile comerciale și, implicit, tipul de licențe/autorizații necesare pentru fiecare tip de produs pentru asigurarea

tuturor documentelor necesare la momentul efectuării operațiunilor vamale.

Determinarea originii mărfurilor

Odată cu începutul anului 2021, materiile prime de origine Marea Britanie/ Uniunea Europeană vor deveni materii prime neoriginare.

Acțiune recomandată: agenții economici vor trebui să-și revizuiască calculul de origine a produselor finite, atât pentru origine preferențială, cât și nepreferențială.

Regimuri speciale și simplificări vamale. Autorizațiile acordate operatorilor economici în baza numerelor EORI obținute din Marea Britanie nu vor mai fi valabile în Uniune, cu excepția cazului în care operatorul economic este stabilit și pe teritoriul UE și are posibilitatea să obțină un număr de înregistrare EORI (un număr unic în Uniunea Europeană, pe care autoritățile vamale sau alte autorități desemnate de către statele membre îl atribuie operatorilor economici și altor persoane interesate) și, bineînțeles, să solicite modificarea autorizației pentru includerea acestui număr.

Pe de altă parte, implementarea unor regimuri speciale (de ex., antrepozit vamal, perfecționare activă) și a simplificărilor vamale vor aduce beneficii operatorilor economici cum ar fi scurtarea timpului de transport și optimizarea fluxului de numerar. Recent, autoritățile vamale din România



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.





au demarat o amplă campanie de promovare a procedurilor simplificate de vămuire, propunând-și să crească operațiunile simplificate de vămuire, de la 10% la 25%, la nivelul birourilor vamale. De exemplu, procedura cunoscută ca vămuire la domiciliu (actuala înscrisiere în evidențele declarantului) permite sosirea mijlocului de transport direct la depozitul de destinație, fără a trece pe la biroul vamal. Controlul vamal și liberul de vamă se realizează direct la depozitul/sediul importatorului, cu implicare minimă din partea funcționarilor vamali. În contextul crizei COVID-19, prin implementarea acestei proceduri se diminuează și interacțiunea între angajații societății și funcționarii vamali. Revizuirea contractelor cu furnizorii/clienții din Marea Britanie din perspectivă vamală și de TVA. O acțiune necesară este și aceea de revizuire a contractelor cu furnizorii și clienții din Marea Britanie, pentru a determina cine are obligația vămuirii mărfurilor, cine suportă taxele vamale de import, în ce măsură se poate atrage răspunderea comercială în cazul invalidării ulterioare a certificatelor de origine puse la dispoziție de exportator, respectiv

cine poate aplica scutirea de TVA la export ori deducerea TVA la import. Astfel, identificarea entităților din lanțul de tranzacționare care pot acționa ca exportator din punct de vedere vamal, ca exportator din punct de vedere TVA sau ca importator depind în mare măsură de aranjamentele comerciale dintre părți, în special de clauzele cu privire la transferul proprietății și condițiile de transport.

Circulația produselor accizabile

Circulația produselor accizabile (alcool, tutun sau combustibil) către/din Regatul Unit va necesita formalități suplimentare. În lipsa sistemului EMCS, ce permite în prezent circulația în regim suspensiv, accizele vor deveni exigibile la momentul efectuării formalităților vamale de import.

Acțiuni recomandate: cum circulația în regim suspensiv de accize a acestor produse pe teritoriul Uniunii va fi condiționată de obținerea unor autorizații specifice (de exemplu, antrepozit vamal, tranzit, utilizator final), companiile trebuie să obțină din timp acest tip de autorizații.

În concluzie, recomandăm companiilor o analiză cât mai exactă a tranzacțiilor cu bunuri pe care le vor avea cu Marea Britanie în 2021 pentru a stabili impactul din perspectivă vamală și pentru a identifica acțiunile ce ar trebui pregătite până la sfârșitul anului pentru a-și continua activitatea în condiții optime și fără întreruperi în 2021. De asemenea, este necesară o analiză a contractelor cu partenerii comerciali din Marea Britanie, precum și ajustarea proceselor

operaționale și a setărilor de sisteme de gestiune.

Context. Nu se înțeleg

După ieșirea din UE pe 31 ianuarie anul acesta, Regatul Unit continuă să aplice normele europene până la 31 decembrie, când se încheie perioada de tranziție post-Brexit.

Guvernul britanic a ignorat ultimatumul primit din partea Comisiei Europene în cadrul procedurii de infringement asupra noii legi privind piața internă, în timp ce negocierile privind relația post-Brexit între Regatul Unit și UE au intrat pe ultima sută de metri, dar se mențin divergențe importante asupra câtorva teme majore.

Trei teme majore împiedică încheierea unui acord, respectiv solicitarea europenilor de a avea în continuare acces în apele britanice pentru pescuit, garanțiile cerute Londrei în materie de concurență și modalitățile de soluționare a diferendelor în cadrul viitorului acord comercial.

"Încă nu am reușit. Mai avem mult de lucru", a recunoscut purtătorul de cuvânt al Comisiei Europene. Și "nu am găsit încă o soluție pentru pescuit", unul dintre subiectele cele mai sensibile, a subliniat el.

Pe ansamblu, Bruxellesul dorește un acord extins care să cuprindă și norme ale UE privind concurența, mediul sau fiscalitatea, în timp ce Londra dorește doar un acord clasic de liber schimb. Dacă în final tratativele eșuează, relațiile comerciale dintre UE și Regatul Unit se vor desfășura doar pe baza regulilor Organizației Mondiale a Comerțului (OMC).



UNIUNEA EUROPEANĂ: ȘOFERII PROFESIONISTI DE CAMION NU VOR INTRĂ ÎN CARANTINĂ

Anunțul a fost făcut pe baza „Declarației Comisiei Europene privind coordonarea măsurilor de restricționare a liberei circulații în Uniunea Europeană în legătură cu pandemia de coronavirus”.

„Dreptul nostru de a circula liber în întreaga UE a fost grav afectat de pandemia de COVID. În plus, cetățenii s-au confruntat cu atâtea noi reguli și proceduri diferite, informații neclare despre zonele cu risc ridicat și scăzut și o lipsă de claritate cu privire la ce trebuie să facă atunci când călătoresc. Cu o lună în urmă, Comisia a prezentat o propunere cu privire la modul de abordare a acestor provocări și sprijinirea milioane de cetățeni ai UE care călătoresc în UE în fiecare zi. Astăzi, statele membre au ajuns la un acord cu privire la modul de punere în practică. Salutăm acest acord care aduce mai multă ordine într-o situație confuză. Reuniunea statelor membre trimite un semnal puternic cetățenilor și este un exemplu clar al acțiunii coordonate. Ne-am învățat lecțiile: nu vom depăși criza închizând unilateral granițele, ci lucrând împreună. În timp ce statele membre pot decide în continuare ce măsuri restrictive aplică, cum ar fi carantina sau solicitarea testelor COVID, UE cere ca statele membre să se asigure că cetățenilor li se oferă informații clare și în timp util despre ce trebuie să facă și ce restricții sunt în vigoare, în conformitate cu acordul. Statele membre au convenit, de asemenea, asupra recunoașterii reciproce a testelor. Pentru milioane de cetățeni care au un motiv important să călătorească, fie din motive familiale

importante, pentru a-și asigura mijloacele de trai sau pentru a asigura că populația primește bunurile de care are nevoie, în aceste cazuri nu ar trebui aplicate măsuri de carantină”, a spus șefa Comisiei Europene, Ursula Von der Leyen.

Ce categorii vor fi excluse de la carantină

- lucrătorii din transport sau furnizorii de servicii de transport, inclusiv conducătorii de vehicule de camioane care transportă mărfuri pentru a fi utilizate pe teritoriul UE, precum și cei care fac doar tranzit. Ei vor fi scutiți de intrarea în carantină.
- lucrătorii din domeniul sănătății, lucrătorii frontaliери și detașați, precum și lucrătorii sezonieri;
- pacienții care călătoresc din motive medicale;
- elevi, studenți și stagiați care călătoresc în străinătate;
- persoane care călătoresc din motive de afaceri;
- diplomați, personalul organizațiilor internaționale.

România, în carantină, noaptea

În toate localitățile din România, s-a interzis circulația persoanelor în afara locuinței/ gospodăriei în intervalul orar 23.00 – 05.00. Prin excepție de la prevederile alin. (1), circulația persoanelor în afara locuinței/ gospodăriei este permisă în intervalul orar 23.00 – 05.00



pentru următoarele motive:

- a) deplasarea în interes profesional, inclusiv între locuință/ gospodărie și locul/ locurile de desfășurare a activității profesionale și înapoi;
- b) deplasarea pentru asistență medicală care nu poate fi amânată și nici realizată de la distanță, precum și pentru achiziționarea de medicamente;
- c) deplasări în afara localităților a persoanelor care sunt în tranzit sau efectuează călătorii al căror interval orar se suprapune cu perioada interdicției cum ar fi cele efectuate cu avionul, trenul, autocare sau alte mijloace de transport de persoane și care pot fi dovedite prin bilet sau orice altă modalitate de achitare a călătoriei.



ȘOFERII DE CAMION VOR PUTEA LUA MÂNCAREA DOAR LA PACHET ÎN GERMANIA. TOALETELE ȘI DUȘURILE RĂMÂN DESCHISE

Începând cu 2 noiembrie, a intrat în vigoare decizia guvernului federal german de a închide complet punctele unde șoferii profesioniști puteau servi masa. Măsura se va aplica timp de o lună.

Dacă pandemia va continua să se extindă, șoferii de camioane se vor lovi de restricții similare ca în urmă cu mai multe luni în urmă, în primul lockdown.

Alexander Quabach, director general al Association of German Truck Stops este foarte îngrijorat de cum va arăta viitorul apropiat. "Zonele de odihnă și cele unde camionelor le era permis să oprească sunt, de asemenea, afectate de decizia guvernului", a spus Quabach. „Așadar, ne-am întors aproape în aceeași situație ca la începutul pandemiei din primăvară. Mâncarea este disponibilă doar pentru a fi luată la pachet în cabina șoferului. Desigur, toaletele și dușurile sunt încă disponibile. Cu toate acestea, verificăm dacă putem lua măsuri legale împotriva acestei decizii”.

Și hotelurile, închise
Reprezentanții lanțului alimentar care operează de-a lungul autostrăzilor din Germania Tank & Rast spun „că decizia autorităților este foarte recentă și, prin urmare, nu pot face declarații concrete despre cum va fi afectată și ce măsuri vor fi luate în rețeaua Tank & Rast. Continuă să garanteze aprovizionarea cu mâncăruri de bază a tuturor călătorilor de pe autostradă.



În plus, toate stațiile de benzinărie (360 la număr) din rețeaua de servicii Tank & Rast sunt disponibile călătorilor fără restricții - inclusiv cafenelele cu oferta lor gastronomică de gustări calde/ reci și băuturi de luat la drum. În plus, Tank & Rast își extinde gama de feluri de mâncăruri calde ce pot fi luate de șoferi la drum, arată compania. Noua ofertă include, de exemplu, pâine sau chiflele bavareze cu chiflă și muștar. Mini-pizza cu salam sau mozzarella (vegetariană) este la 2,99 euro fiecare. Locurile de duș pentru șoferii de camion sunt deschise non-stop, ca de obicei. Doar hotelurile (50 la număr) vor rămâne închise din cauza cerințelor oficiale, începând cu 2 noiembrie până la 30 noiembrie 2020.

Germania se apropie de situația critică

Sistemul sanitar din Germania se apropie tot mai mult de limitele sale

umane și structurale, a avertizat cancelarul german Angela Merkel, care i-a îndemnat pe cetățeni să respecte noile restricții impuse în această țară, care a intrat în lockdown parțial pe întreaga lună noiembrie.

„Stă în mâinile fiecăruia dintre noi să facem din această lună noiembrie succesul nostru comun, pentru a ajunge la un punct de cotitură”, a spus Merkel.

„Dacă în următoarele patru săptămâni reușim să încetăm circulația virusului, atunci vom avea o lună decembrie suportabilă”, a adăugat cancelarul german, avertizând însă despre lupta împotriva COVID-19 că „lumina de la capătul tunelului este încă destul de departe”.



AMENDĂ RECORD DE 53.000 DE EURO PENTRU UN ȘOFER CARE A „MĂSLUIT” DE 18 ORI TAHOGRAFUL

În dimineața zilei de 13 octombrie 2020, poliția daneză a oprit un camion înmatriculat în Letonia pe autostrada Køge Bay.

În timpul inspecției, ofițerii au verificat cardul introdus în tahograf și au descoperit că acesta nu era al șoferului în cauză, un leton în vârstă de 38 de ani, ci al unui colegul său de 62 de ani.

Inspectorii au continuat căutarea în cabină și, în final, au găsit, ascuns sub un covor, cardul șoferului. Acesta era învelit în folie de aluminiu. Apoi au analizat tahograful. Agenții au aflat că acel card al colegului a fost utilizat, în mod ilegal, de cel puțin optsprezece ori.

Acest lucru a fost suficient pentru ca inspectorii să îi dea o amendă record șoferului și companiei: 400.000 de coroane daneze, echivalentul a 53.000 de euro, pentru încălcări grave și repetate ale legislației privind timpii de conducere și de odihnă. De exemplu, într-o zi a avut doar o oră și patru minute de odihnă. Vehiculul a fost reținut până când compania de transport a efectuat plata. Șoferul s-a ales cu dosar penal.

Șofer "norocos"

Manipularea timpului de lucru, dar și odihna în cabină sunt aspru

pedepsite în Danemarca.

Paradoxal, șoferul în cauză se poate considera norocos.

Manipularea timpului de condus în cazul șoferilor de camioane se pedepsește în Danemarca, cu o amendă de peste 80.000 DKK (coroane daneze), 60 de zile de închisoare și 6 ani de interdicție de conducere.

Este edificator cazul unui șofer polonez, reținut după ce a schimbat cardul tahograf chiar înainte de control. La control, s-a dovedit că șoferul polonez avea două carduri de tahograf. Șoferul le folosea pe amândouă pentru a își extinde timpii de lucru.

În total, procuratura a constatat 22 de abateri de utilizare a cardului tahograf. Șoferul a recunoscut acuzațiile care i s-au adus. În consecință, procesul s-a încheiat rapid.

Șoferul polonez a primit trei pedepse: a fost condamnat la 60 de zile de închisoare, a fost amendat cu 144.000 de coroane daneze, fiindu-i suspendat și dreptul de a mai conduce vehicule comerciale în Danemarca pentru o perioadă de un an de zile.

Ai noștri sunt la fel de inventivi

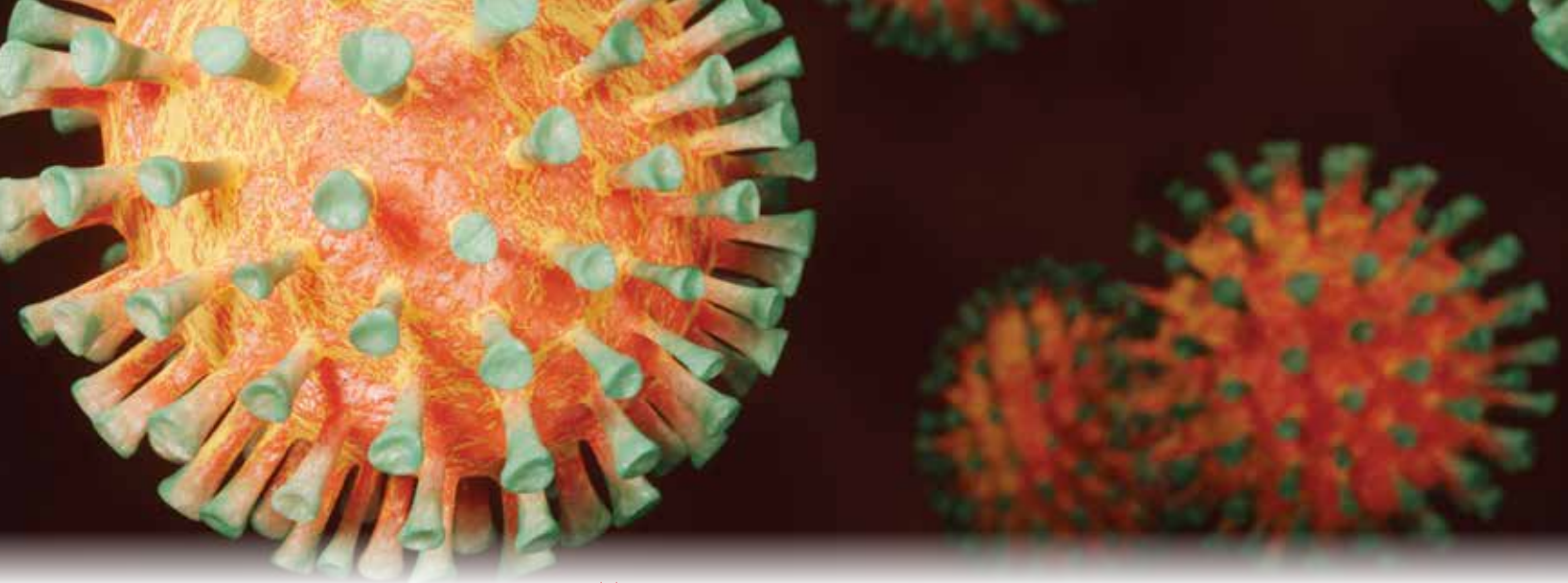
În urmă cu doi ani, un șofer român de camion a trebuit să plătească o amendă usturătoare autorităților daneze, după ce a comis aceeași infracțiune două zile la rând.

În data de 2 mai, șoferul de naționalitate română a fost oprit în trafic în orașul Vojens, acolo unde polițiștii au descoperit că tahograful nu înregistra corespunzător timpii de odihnă și de condus, astfel acestuia i-a fost suspendat permisul, i s-a pus sechestru pe camion și a primit o amendă de 349.000 de coroane daneze, echivalentul a peste 45.000 de euro.

A doua zi, același șofer a fost surprins de polițiști la volanul altui camion, de data aceasta în orașul danez Padborg. Amenda primită de această dată a fost de 100.000 de coroane daneze, echivalentul a peste 13.000 de euro.

În total, românul a trebuit să achite autorităților daneze o amendă de peste 60.000 de euro, iar camioanele acestuia vor fi ținute sub sechestru până când suma de bani va fi achitată integral.





MAN PREZINTĂ NOILE LABORATOARE DE TESTARE MOBILE PENTRU EFECTUAREA DE TESTE RAPIDE PCR

MAN Truck & Bus a dezvoltat un vehicul inovator, în colaborare cu experții din sectorul de sănătate, care poate fi folosit ca laborator mobil pentru teste rapide de depistare a infecțiilor cu virusul SARS CoV-2 în diverse puncte cheie.

Laboratorul pe roți este dezvoltat pe platforma modelului MAN TGE și este echipat să efectueze teste la fața locului în puncte care sunt sau pot deveni focare de infecție, cum ar fi școli, companii private, instituții publice sau centre de bătrâni, contribuind astfel la depistarea situațiilor care pot deveni periculoase în aceste condiții dificile din punct de vedere al siguranței sanitare. Vehiculul inovator dezvoltat de MAN poate juca un rol crucial în prevenirea răspândirii pandemiei de coronavirus, oferind personalului medical posibilitatea de a efectua teste rapide PCR în zonele "fierbinți", unde s-a înregistrat un număr mare de pacienți infectați. În aceste condiții, cu cât sunt testați mai rapid cei din aceste zone focar, cu atât răspândirea virusului este împiedicată mai rapid.

În afara faptului că acest vehicul asigură o mobilitate crescută pentru echipele de intervenție, dotările de ultimă generație, care includ echipament de diagnostic pentru testele PCR Vivalytic de la Bosch Healthcare Solutions, oferă posibilitatea de a da rezultatele în maximum 39 de minute. Echipamentele pentru testele

PCR sunt în acest moment cele mai rapide echipamente de diagnostic existente pe piață. Astfel, întregul proces de prelevare a mostrelor și până

rapoartele putând fi trimise apoi rapid către autoritățile sanitare responsabile, departamentele de control și, desigur, persoanele testate.



la rezultatul final durează mai puțin de o oră.

Modelul dezvoltat de MAN vine și cu un alt avantaj, acela de a putea fi utilizat oriunde și de a putea fi mișcat rapid dintr-un loc într-altul. În plus, poate fi folosit pentru patru procese diferite: prelevarea testelor, efectuarea testelor, analizarea rezultatelor și comunicarea acestora, totul fiind făcut digital. Rezultatele testelor PCR sunt transferate digital de pe echipamentul de testare în laptop-ul pe care se păstrează evidența persoanelor testate,

Iată care sunt beneficiile vehiculului dezvoltat de MAN pentru efectuarea unor teste rapide PCR pentru detectarea persoanelor infectate cu SARS CoV-2:

- Testare în puncte cheie, acolo unde este nevoie urgentă, unde sau declanșat focare cu numeroase infectări;
- Testare la evenimente sau în locurile în care urmează să se strângă un număr





mare de persoane;

- Testarea rapidă a pacienților cu mobilitate limitată, de exemplu în centrele de bătrâni;
- Identificare rapidă și izolare a persoanelor infectate;
- Timp redus de procesare a testelor;
- Ridicarea presiunii de pe laboratoarele spitalelor, a personalului medical care le deservește.

Laboratorul mobil de test este disponibil în două variante, cu ampatament standard, de 3,5 tone, sau în versiunea mai mare, cu o greutate maximă admisă de 5,5 tone. Versiunea scurtă este echipată cu 16 dispozitive de test Vivalytic, Bosch fiind partener oficial al acestui proiect. Prelevarea testelor se face în afara vehiculului, unde personal medical specializat se ocupă de pacienți. Acest tip de vehicul este extrem de util pentru testarea în centre de bătrâni, școli, companii sau la evenimente publice.

Versiunea mai lungă permite prelevarea de teste și la interior, aceasta fiind dotată cu 8 dispozitive pentru analizarea testelor PCR. De asemenea, pentru a avea un singur flux de lucru, modelul MAN TGE a fost echipat cu două uși laterale culisante automate. Vehiculul mobil de test este echipat cu un motor turbo diesel de 2 litri, care dezvoltă 177 CP. Opțional poate fi configurat cu tracțiune integrală și cu o cutie de viteze automată cu 8 trepte. Printre dotările standard se numără uși laterale culisante sau sistem de aer condiționat, iar opțional vehiculul poate fi ocupat cu două zone de teste, un stand de lucru pe calculator, conexiuni pentru curent de 220 V și un frigider pentru produse medicale.

500 teste pe zi

Cu un astfel de vehicul dezvoltat de

MAN se pot efectua peste 500 de teste pe zi, în zonele cele mai afectate de pandemia de coronavirus, personalul medical calificat putând efectua testările în punctele cheie pentru a preveni

medici care se ocupă de testarea persoanelor, cum ar fi dispozitive pentru stocarea deșeurilor medicale, sisteme de semnalizare speciale care să indice fluxul de lucru sau care să ofere informații utile pentru cei testați. Ideea de a dezvolta un vehicul mobil de testare a persoanelor pentru SARS CoV-2 a venit de la Leeloo Medical și MAN Truck & Bus, iar echiparea s-a făcut împreună cu serviciul de ambulanță MKT-Krankentransport. MAN și AMS Ambulanzmobile fac conversia acestor vehicule respectând cele mai stricte prevederi medicale și standarde epidemiologice, inspecția vehiculelor fiind asigurată de reprezentanții Medizinischen Katastrophen-Hilfswerk Deutschland e.V. (MHW). Noile laboratoare mobile pentru testarea rapidă a persoanelor pentru SARS-CoV-2 pot fi utilizate în Europa și sunt disponibile pentru comandă. Primele



răspândirea virusului în comunitate. Ambele modele disponibile sunt echipate și cu sistemul MAN TeleMatics pentru a facilita accesul la internet. Cele două versiuni pot fi echipate, opțional, și cu alte dotări medicale, care să ușureze munca echipelor de

două vehicule de test au fost produse și testate în luna octombrie 2020, MAN Truck & Bus dispunând de toate autorizațiile necesare pentru conversia vehiculelor sale în laboratoare mobile de testare.





SISTEM MODERN DE SCANARE A MĂRFURILOR ÎN PORTUL CONSTANȚA

Direcția de Poliție Transporturi a Poliției Române va beneficia de un sistem modern de scanare a vehiculelor și containerelor în Portul Constanța și Portul Constanța-Sud, care va scădea viteza de verificare de la câteva ore la câteva minute și care are finanțare europeană prin proiectul Cargoscan.

„Sistemul este compus dintr-un scanner mobil escamotabil, instalat pe un autovehicul de transport, ce se poate amplasa în zonele de control și care „radiografiază” vehicule și containere atât în staționare, cât și în mers”, arată un comunicat de presă.

„Prin folosirea acestui sistem modern de scanare a vehiculelor și containerelor, timpul mediu de verificare scade de la câteva ore la câteva minute. Poliția Română a obținut finanțarea unui proiect european care permite modernizarea instrumentelor de



permite scanarea vehiculelor și containerelor în Portul Constanța și în Portul Constanța – Sud. Sistemul este compus dintr-un scanner mobil escamotabil, instalat pe un autovehicul de transport, ce se poate amplasa în zonele de control și care „radiografiază” vehicule și containere atât în staționare, cât și în mers”, potrivit unui comunicat de presă al Poliției Române.

Sistem informatic de imagistică

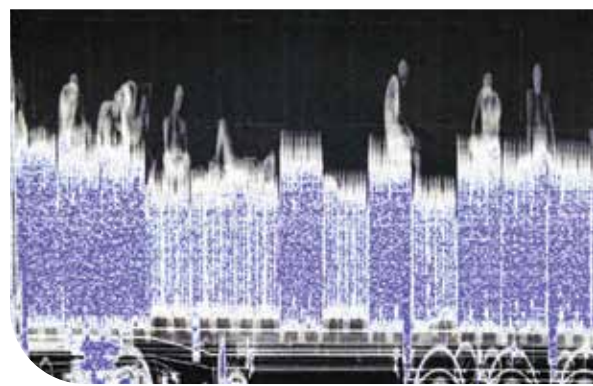
Conform sursei citate, scannerul are capacitatea de a „privi” prin containerele din oțel și poate fi controlat de la distanță, în condiții de radiație profesională zero pentru polițistul operator. Echipamentul este dotat cu un sistem informatic de imagistică și o aplicație software, instalată pe centrul portabil de comandă ce realizează separarea spectrală a materialelor organice și anorganice.

„În dotarea Poliției Române, mai

există un sistem de supraveghere video de înaltă rezoluție, pentru monitorizarea de la distanță a procesului de scanare, precum și un subsistem automatizat de protecție a zonei de excludere. Polițiștii operatori ai sistemului mobil de scanare a vehiculelor și containerelor au urmat sesiuni de pregătire și vor lua parte la schimburi de experiență cu unitățile de poliție din Bulgaria. Prin folosirea acestui sistem, timpul mediu de verificare a unui container scade de la câteva ore la câteva minute, reducând astfel timpii de așteptare și eficientizând munca polițiștilor”, mai indică sursa menționată. Proiectul CARGOSCAN 2018 se derulează pe o perioadă de 18 luni. În urma semnării contractului de finanțare, bugetul alocat este de peste 1,5 milioane de euro, dintre care mai mult de 1,2 milioane de euro, 80 la sută, reprezintă finanțare nerambursabilă de la Comisia Europeană, prin Programul OLAF Hercule III, iar aproape 310.000 de euro, 20 la sută, constituie co-finanțare susținută de Inspectoratul General al Poliției Române.



lucru utilizate în investigarea faptelor de evaziune fiscală, contrafacere de bunuri, contrabandă cu țigări, migrație ilegală și a altor infracțiuni înrudite. În cadrul proiectului, a fost realizat un sistem mobil autonom, pentru Direcția de Poliție Transporturi a Poliției Române, care



GERMANIA: SUMELE COLECTATE DIN TAXELE DE DRUM SE POT FOLOSI DOAR LA ÎNTREȚINEREA DRUMURILOR

Costurile legate de poliția rutieră nu pot fi luate în considerare la calculul taxelor de trecere pentru utilizarea rețelei rutiere transeuropene de către vehiculele grele de marfă, este decizia Curții Europene de Justiție.

„Aceste costuri nu fac parte dintre costurile infrastructurii pe baza cărora trebuie calculate cuantumul acestor taxe de trecere”, spune Curtea.

Curtea arată, astfel, că toate taxele percepute pentru folosirea autostrăzilor în Germania trebuie cheltuite doar la întreținerea acestora. Din sumele colectate nu se pot plăti servicii ale poliției rutiere sau de frontieră.

Care a fost speța

„BY și CZ operau o societate de drept polonez care desfășura activități de transport rutier în special pe teritoriul german. În acest cadru, BY și CZ au plătit, pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 18 iulie 2011, un cuantum total de 12.420,53 euro Republicii Federale Germania, cu titlu de taxe de trecere pentru utilizarea autostrăzilor federale germane. Estimând că modalitățile de calcul al taxelor de trecere pe care au trebuit să le achite au condus la a stabili, cu încălcarea dreptului Uniunii, o obligație financiară excesivă, BY și CZ au introdus o acțiune având ca obiect obținerea rambursării taxelor de trecere în cauză la instanțele germane.

Sesizată în apel cu acest litigiu, Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania) solicită



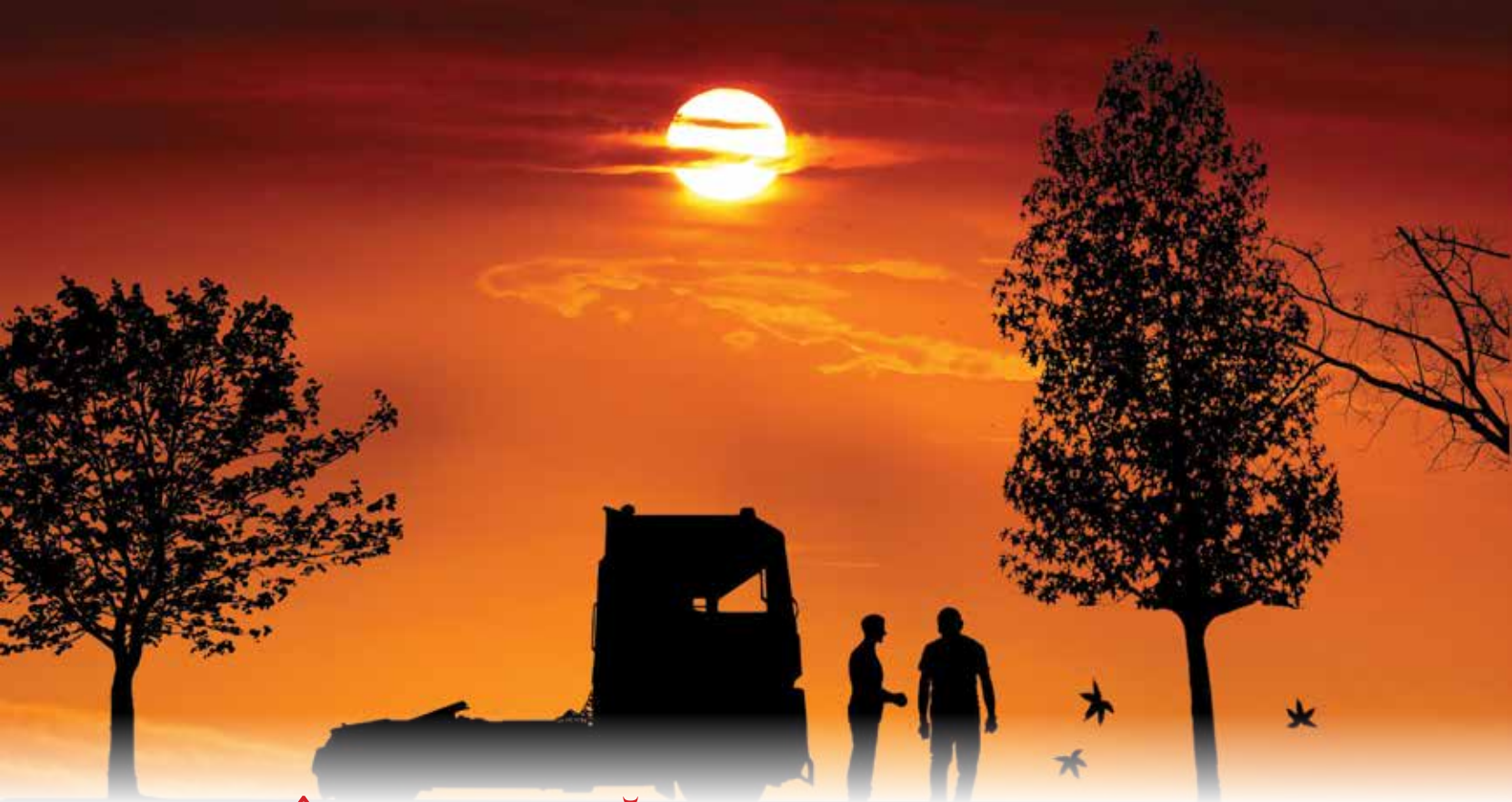
în esență Curții de Justiție să stabilească dacă faptul că toate costurile legate de poliția rutieră au fost incluse în calculul taxelor de trecere în litigiu constituie o încălcare a Directivei de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Prin această hotărâre, Curtea constată, mai întâi, că directiva impune statelor membre care introduc sau mențin taxe de trecere asupra rețelei rutiere transeuropene o obligație precisă și necondiționată de a determina nivelul acestor taxe de trecere ținând seama doar de costurile infrastructurii, și anume costurile de construcție, de operare, de întreținere și de dezvoltare a rețelei rutiere respective.

În consecință, un particular poate invoca în mod direct în fața instanțelor naționale această obligație împotriva unui stat membru atunci când acesta nu a respectat-o sau a transpus-o incorect. În continuare, în ceea ce privește aspectul dacă costurile legate de poliția rutieră se încadrează în

noțiunea de costuri de operare și, pe acest temei, pot fi cuprinse în calculul taxelor de trecere, Curtea arată că această noțiune se raportează la costurile care decurg din exploatarea infrastructurii respective. Or, activitățile de poliție intră în responsabilitatea statului care acționează în exercitarea prerogativelor sale de putere publică, iar nu ca operator al infrastructurii rutiere.

În consecință, costurile legate de poliția rutieră nu pot fi considerate ca fiind costuri de operare, prevăzute de directivă. În ceea ce privește împrejurarea că, în speță, luarea în considerare a costurilor legate de poliția rutieră ar determina numai o depășire relativ scăzută, de ordinul a 3,8% sau a 6% din costurile infrastructurii, Curtea statuează că directiva se opune oricărei depășiri a costurilor infrastructurii care ar rezulta, printre altele, din luarea în considerare a unor costuri neeligibile”, arată Curtea.





ROMÂNIA ATACĂ PACHETUL MOBILITATE 1 LA CURTEA DE JUSTIȚIE A UE

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

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

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

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

România nu e singură

Bulgaria, Cipru, Ungaria, Lituania, Malta, Polonia și România au depus, luna trecută, la Curtea Europeană de Justiție plângeri separate împotriva Pachetului de Mobilitate 1. În scurt timp, acțiuni similare vor fi depuse și de Letonia și de Estonia.

Declarația comună a miniștrilor Transporturilor din cele 9 state membre care se opun prevederilor conținute în Pachetul Mobilitate în care se afirmă: "Nu trebuie să existe consimțământ pentru soluții care sunt nu doar protecționiste, ci și incompatibile cu legislația Uniunii Europene și care restricționează libertatea de a furniza servicii pe piața unică a UE. Transportul rutier eficient este un sector crucial pentru redresarea economică a Uniunii Europene și merită un cadru de reglementare corect, eficient, favorabil afacerilor și incluziv din punct de vedere social. O politică comună în domeniul transporturilor este o parte integrantă a pieței unice, de la înființarea UE și a fost consacrată

ca atare în Tratatul de bază ale UE.

Contrar acestor principii, Pachetul de mobilitate I, recent adoptat, va afecta întreprinderile de transport rutier din UE, care sunt în majoritate întreprinderi mici și mijlocii. Este de netăgăduit că Pachetul de mobilitate I a fost pregătit într-o realitate socio-economică pre-COVID-19 complet diferită.

Prevederile Pachetului de mobilitate I vor împiedica funcționarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare ale UE, într-un moment în care livrarea în timp util a bunurilor strategice, cum ar fi medicamentele, este indispensabilă. Măsurile adoptate în Pachetul de mobilitate I au depășit cu mult obiectivele inițiale ale reformei legislației UE privind transportul rutier internațional și încalcă dispozițiile Tratatului UE. Acestea duc la denaturarea pieței unice a UE prin introducerea unor bariere administrative artificiale în calea funcționării companiilor de transport rutier.

Acestea vor avea ca rezultat prețuri mai mari pentru serviciile de

transport și, în consecință, pentru mărfurile din Uniunea Europeană, care la rândul lor vor reduce competitivitatea globală a UE și pot crește costurile pentru consumatori. Noul cadru legislativ nu oferă condiții de concurență echitabile transportatorilor din UE și introduce măsuri protecționiste care împiedică concurența între statele membre ale UE. Această abordare contravine ideii de promovare a Pieței unice a UE.

Mai mult, specificitățile geografice ale statelor membre situate la frontierele externe ale UE, precum și ale statelor membre insulare nu au fost luate în considerare.

Pachetul de mobilitate I se abate de la obiectivele propunerii inițiale a Comisiei. În plus, dispozițiile semnificative nu au făcut obiectul unei evaluări de impact în ceea ce privește efectul lor asupra industriei transportului rutier, a lucrătorilor săi și asupra economiei UE.

În acest context, trebuie remarcat faptul că însăși Comisia a admis că unele măsuri nu au fost analizate în mod corespunzător și și-a exprimat îndoielile cu privire la conformitatea acestora cu politica UE privind clima.

Top of Form

Bottom of Form

În mod special, condiția revenirii obligatorii a vehiculelor în statul membru în care este înființată afacerea transportatorului este un exemplu de dispoziție care este nu numai discriminatorie, ci și incoerentă, deoarece subminează obiectivele ambițioase ale UE în domeniul politicii de mediu și este



contrar acordului european Green Deal.

Estimăm că această dispoziție va crește suplimentar cu până la 3 milioane de tone emisii de CO₂ în întreaga UE, în fiecare an.”.

Context

Pachetul legislativ Mobilitate 1, care schimbă radical regulile pe piața transportului rutier de mărfuri din Uniunea Europeană, a intrat în vigoare din luna august.

Cea mai importantă prevedere, cu un impact asupra transportatorilor din estul Europei, deci inclusiv asupra celor din România, este cea cu privire la întoarcerea acasă sau la centrul operațional al firmei, la fiecare trei sau patru săptămâni a șoferilor, care lucrează în străinătate. Transportatorii români spun că o astfel de prevedere încalcă inclusiv dreptul șoferilor la libera circulație și ședere în interiorul Uniunii Europene, așa cum prevede Directiva 2004/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului, potrivit căreia românii, în calitate de cetățeni ai UE, au „dreptul de ședere pe teritoriul altui stat membru pe o perioadă de cel

mult trei luni, fără nicio altă condiție sau formalitate în afara cerinței de a deține o carte de identitate valabilă sau un pasaport valabil”.

Cu un camion gol spre casă

Revizuirea reglementărilor rutiere a fost promovată de statele UE mai bogate, inclusiv Franța și Olanda, îngrijorate de prețurile mai scăzute practicate de transportatorii din estul Europei și de impactul asupra propriilor firme. O parte din prevederile pachetului legislativ au stârnit nemulțumirea statelor europene periferice, care au susținut că modificările aduse vor exclude sau vor limita drastic din Piața Unică, transportatorii rutieri din multe state membre din cauza poziționării geografice a țărilor lor de reședință. În plus, spun statele contestatoare, pachetul mobilității nu ține cont de efectele economice ale pandemiei de COVID-19 și pune în pericol eforturile de redresare ale multor state.

„Operatorii de transport români sunt obligați să parcurgă 1.300 km în plus pentru a se conforma noilor reguli, în timp ce polonezii, slovacii și ungurii ar trebui să parcurgă jumătate din distanță sau chiar mai puțin. Revenirea la țara de origine la fiecare 8 săptămâni ar însemna 1.000 de camioane în plus zilnic pe drumurile europene și la frontiere, fără nicio justificare economică. Aceasta ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO₂/zi sau 418.000 tone CO₂/an”, scrie într-o analiză întocmită de Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) în primăvară și care a ajuns și pe biroul comisariatului european pentru Transporturi, Adina Vălean.





OLANDA: MANIPULAREA TAHOGRAFULUI ADUCE PREJUDICII DE UN MILIARD EURO. MAGNETUL NU MAIE "LA MODĂ"

Fiecare camion are unul: un tahograf. Acest dispozitiv înregistrează viteza și oferă inspectorilor informații despre timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor.

Aceste tahografe sunt utilizate, însă, și pentru comiterea unor fraude. Inspectoratul pentru mediu și transport din Olanda (ILT) încearcă să fie cu un pas înaintea celor care vor să fraudeze folosind tahograful. Inspectorii Edwin Schoonus, Bert van Voorthuizen și Martijn Klaassen explică pentru toezine.nl modul în care pot face acest lucru.

Dacă un șofer nu respectă timpii obligatorii de conducere și de odihnă, poate transporta mai multe mărfuri. În plus, camionul parcurge mii de kilometri neînregistrați. Acest lucru îi permite camionului să circule mai mult decât este stabilit prin contractul de întreținere. În acest fel, economisește și proprietarul camionului o grămadă de bani. De-a lungul anilor, modalitățile de manipulare a tahografelor din camioane au devenit din ce în ce mai sofisticate. Magneții sunt un mijloc, dar se preferă folosirea unui stick USB care ajustează software-ul dispozitivului.

Efort mic, pericol mare

Nu este surprinzător faptul că tahograful este utilizat pentru fraudă, spune Edwin Schoonus, inspector senior la ILT. „Instalarea



unei metode de manipulare prin soft costă de obicei în jur de trei mii de euro. Metodele de fraudă sunt atât de bune în zilele noastre încât sunt aproape imposibil de văzut cu ochiul liber. Profituri mai mari și șanse reduse de a fi prinși: acest lucru face fraudă destul de interesantă pentru companii.”

Șoferii sunt puși, însă, în mare pericol. „Reglementările privind timpii de conducere și de odihnă sunt stricte dintr-un motiv clar. Șoferii oboșiți sunt mai puțin atenți și se pun în pericol pe ei înșiși și pe ceilalți utilizatori ai drumului. În plus, fraudă creează o piață dezechilibrată. La urma urmei, compania frauduloasă poate munci mai mult și la un preț mai mic în comparație cu concurenții săi.”

Tipuri de fraude

Păcălirea tahografului nu este o

invenție nouă. Totul a început în anii 1960 cu un magnet simplu. „Frauda cu magneți este destul de ușor de detectat”, explică Edwin. „Dar astăzi manipularea tahografului se face prin software. Și acest lucru este mult mai dificil de detectat.”

Jocul de-a șoarecele și pisica

ILT este în permanență pe urmele celor care fraudează. Și, în ciuda numeroaselor metode de manipulare, eficiența inspecțiilor este destul de ridicată. Inspectorul Bert van Voorthuizen: „Cinci până la treizeci la sută din inspecții și-au atins ținta. Aceste procente fluctuează, deoarece apar noi tehnici în mod constant. Este ca un joc de-a pisica și șoarecele. Descoperim cea mai recentă metodă de fraudare? Procentul de reușită crește. Apoi scade din nou și știm că a fost conceput un nou mod de păcălire a tahografului. Dacă vom afla care este acest mod, vom avea din nou o rată de detectare de treizeci la sută din inspecții. Așa urcă și coboară.”

Prejudiciul social estimat cauzat de fraudarea tahografului este cuprins între 700 și 800 de milioane de euro



pe an. Motive suficiente pentru a aborda ferm această problemă. ILT combină mai multe metode de supraveghere. În primul rând, modul clasic: verificarea camioanelor la marginea drumului. Șansa de a fi prins este relativ mare. În plus, inspectoratul se concentrează pe metode noi, inovatoare de supraveghere.

Supraveghere digitală

„În 2019, de exemplu, am început cercetarea digitală la scară mică”, spune Martijn Klaassen, inspector în cadrul echipei de inspecții digitale de la ILT. „Procesăm datele tahografului cu un software special. Comparăm aceste date cu alte date pe care le avem despre compania de transport. În acest fel evidențiem lucruri care nu concordă.” Supravegherea clasică și digitalizată nu sunt singurile metode pe care pariază ILT. De exemplu, inspectorii încearcă, de asemenea, să îngreuneze achiziționarea metodelor de manipulare, explică Edwin Schoonus. „Există magazine online specializate de unde poți cumpăra tahographe manipulate sau de unde poți angaja pe cineva care să-ți manipuleze tahograful. Încercăm să detectăm și să închidem acele magazine web.”

Abordare internațională

Deoarece fraudarea tahografului nu este limitată la frontierele naționale, există o comunicare cu alte state pentru găsirea unor bune strategii. Cu Belgia, de exemplu, dar și cu țările din Europa de Est, precum Polonia. „Multe camioane poloneze circulă în Olanda”, spune Schoonus. „Dacă se comit fraude de către șoferii polonezi, în mod firesc vrem să știm cum să abordăm chestiunea. În plus, aceste colaborări strânse sunt utile pentru schimbul de informații. Descoperă o nouă formă de manipulare în Polonia? Există șanse mari să le

găsim și aici în Olanda”.

Ce spune legea românească

Constituie contravenție următoarele fapte:

1. utilizarea unui vehicul fără tahograf sau tahograf digital ori utilizarea unor tahographe sau tahographe digitale neomologate;
2. montarea unor tahographe sau tahographe digitale neomologate;
3. utilizarea unor tahographe sau tahographe digitale nesigilate;
4. utilizarea unor tahographe sau



5. tahographe digitale montate/ reparate/ calibrate de operatori economici neautorizați;
6. utilizarea unor tahographe digitale necalibrate;
7. utilizarea unor tahographe sau tahographe digitale cu termenul de valabilitate al verificării/calibrării periodice depășit;
8. calibrarea incorectă a unui tahograf sau tahograf digital;
9. utilizarea unor dispozitive ilegale de manipulare a tahografului;
10. montarea unor dispozitive ilegale

- de manipulare a tahografului;
10. conducerea unui vehicul dotat cu tahograf fără a utiliza diagrame tahograf;
11. conducerea unui vehicul dotat cu tahograf digital fără a utiliza cartela tahografică;
12. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu 4 ore sau mai mult;
13. depășirea perioadei maxime zilnice de conducere cu până la o oră sau 4 ore;
14. nerespectarea perioadei minime de odihnă într-un interval de 24 de ore cu 4 ore sau mai mult;
15. nerespectarea perioadei minime de odihnă într-un interval de 30 de ore, atunci când vehiculul este condus de un echipaj format din minimum doi conducători auto, cu 4 ore sau mai mult;
16. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală după 6 perioade zilnice de conducere;
17. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală după 12 perioade zilnice de conducere;
18. conducerea unui vehicul imobilizat de către autoritatea competentă;
19. refuzul în cursul controlului de a permite verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto;
20. neprezentarea, în trafic, a numărului necesar de diagrame tahografice, a cartelei tahografice sau a listărilor efectuate cu imprimanta tahografului digital.





ȘOFER DE CAMION, AMENDAT CU 30.000 DE EURO PENTRU MANIPULAREA TAHOGRAFULUI ÎN GERMANIA

Echipe mixte ale autorităților germane au luat cu asalt zona de odihnă „Soester Börde” care a devenit locul unui control de proporții. Anchetatorii au descoperit deficiențe semnificative la majoritatea camioanelor verificate.

Poliția autostrăzii din Dortmund, echipe guvernamentale din districtul Arnsberg, Oficiul Federal pentru Transportul Mărfurilor și Oficiul Sanitar și Veterinar și-au îndreptat atenția asupra traficului de mărfuri pe distanțe lungi de pe A44 spre Kassel.

S-au verificat 101 vehicule în șapte ore și au fost depistate și pedepsite 83 de încălcări ale legii.

Prăpăd în buzunare

„Șoferul unui camion de 40 de tone înmatriculat în Slovenia sau angajatorul său trebuie să se caute adânc în buzunare”, a spus purtătorul de cuvânt al poliției, Peter Bander mann.

Specialiștii din poliția autostrăzii au descoperit că dispozitivul de control digital al camionului, care ar trebui să înregistreze timpii de conducere și de odihnă ai șoferului, a fost manipulat tehnic.

Manipularea tahografului se face pentru a ascunde timpii reali de odihnă și de condus. Șoferul

încalcă, astfel, reglementările legale în transportul de marfă. Este o goană periculoasă după profit, deoarece oboseala este cauza unor accidente grave. În plus, manipularea dispozitivelor de control poate influența funcția sistemelor de asistență în electronica de la bord”, spune Peter Bander mann.

Inspecție majoră pe A44

Șoferul a fost obligat să plătească o amendă uriașă. A trebuit să lase o garanție de 30.000 de euro! Poliția i-a interzis să își continue călătoria. Aceasta înseamnă că profitul expeditorului care operează în Germania ar trebui să scadă semnificativ.

Camionul poate fi deplasat, din nou, numai după ce șoferul sau agentul de expediere va plăti suma în cauză. Camioanele stau adesea nemișcate zile întregi până când banii sunt transferați.

Celelalte verificări au scos la iveală: conducerea fără permis, conducerea sub influența drogurilor,

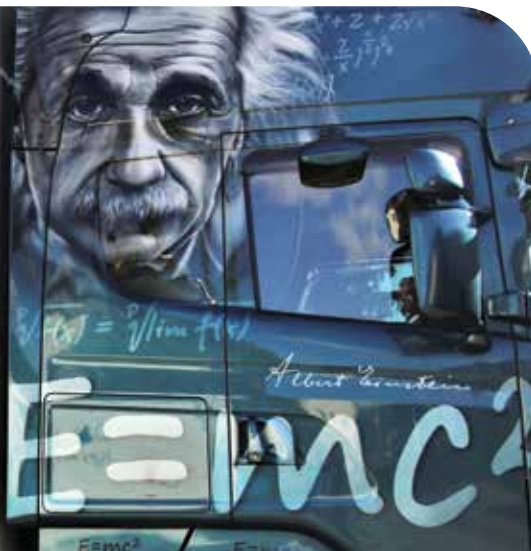
viteza prea mare, asigurarea insuficientă a încărcăturii și încălcarea reglementărilor sociale.

Românii, în vizor

În luna iulie, polițiștii germani au sancționat un șofer român de camion aplicându-i o amendă în valoare de 1.800 de euro pentru nerespectarea timpilor de conducere și odihnă. Firma pentru care conaționalul nostru lucrează a primit, în schimb, o amendă și mai usturătoare.

Potrivit publicației germane Wochenblatt, agenții de poliție au oprit în jurul orei 8:30 din dimineața zilei de duminică, pentru un control de rutină, un camion românesc care circula pe Autostrada A6. În urma verificărilor efectuate asupra tahografului, polițiștii au constatat că șoferul, un bărbat român în vârstă de 31 de ani, se afla la volan de peste 17 ore și, totodată, depășise timpul de conducere săptămânal permis prin lege.

Potrivit legislației în vigoare, șoferii de camion pot conduce maxim 9 ore pe zi sau 56 de ore pe săptămână și, după 4 ore și jumătate petrecute la volan fără oprire, conducătorul trebuie să ia o pauză de cel puțin 45 de minute. Șoferul român a declarat însă că a primit ordin de la șeful său să continue să conducă deoarece unitatea de răcire a remorcii a cedat și exista riscul ca produsele frigorifice pe care le transporta să se strice.





ATENȚIE, ȘOFERI PROFESIONIȘTI. ANGLIA INTERZICE MÂNUIREA TELEFONULUI ÎN TIMPUL CONDUSULUI

Persoanele care folosesc un telefon mobil în orice fel de circumstanțe în timp ce conduc un autovehicul vor încălca legea, în conformitate cu noile planuri guvernamentale dezvăluite, pe 17 octombrie 2020, de ministrul Drumurilor din Marea Britanie.

Anunțul a fost făcut și publicat pe site-ul guvernului britanic.

Este deja o infracțiune să folosești un telefon mobil pentru a apela sau a trimite mesaje în timp ce conduci, dar nu și pentru alte acțiuni, cum ar fi fotografierea. Deși realizarea fotografiilor distrage atenția, șoferii nu puteau fi, deocamdată, pedepsiți din cauza unei lacune legislative. Fotografiatul nu este văzut ca o „comunicare interactivă” și, prin urmare, nu se potrivește definiției actuale a infracțiunii.

Acum, în urma unei revizuirii a legii, șoferii surprinși făcând fotografii, jucând jocuri sau căutând muzică la volan vor încălca în mod clar legea privind utilizarea telefonului mobil.

O lacună rezolvată

Recunoscând faptul că telefoanele mobile sunt utilizate în mod obișnuit ca metodă de a face plăți -o opțiune foarte utilizată de șoferii profesioniști- se va face o excepție. Este vorba de plățile fără contact, dacă plata se realizează când un vehicul este staționar.

Drumuri mai sigure

„Drumurile noastre sunt unele dintre cele mai sigure din lume, dar vrem să ne asigurăm că devin mai sigure,

aducând legea în secolul XXI.

De aceea, căutăm să modificăm legea pentru ca utilizarea unui telefon portabil în timp ce conduce este ilegală într-o gamă mai largă de circumstanțe”, a spus guvernul de la Londra.

Miniștrii au respins inițiativele de a merge mai departe prin interzicerea utilizării funcțiilor hands-free ale telefoanelor.

Măsurile luate vin în urma publicării unui studiu care arată comportamentul șoferului în Marea Britanie. Studiul, comandat de Departamentul pentru Transport și realizat de Universitatea din Leeds, a analizat comportamentul a 51 de șoferi în peste 765 de curse, fiind observate 662 de interacțiuni cu telefonul mobil. În doar 38 de cazuri s-a folosit sistemul hands free. Prin actualizarea legii, puterile poliției vor fi consolidate. Sancțiunile în vigoare pentru utilizarea unui telefon mobil în timpul condusului sunt de 6 puncte de penalizare și o amendă de 200 lire.

Cât de atenți sunt șoferii români

Un studiu făcut în România aduce informații tulburătoare despre comportamentul șoferilor români la

volan:

- 4 din 10 șoferi beau, fie și ocazional, cafea la volan, iar 5 din 10 mănâncă la volan, unii chiar în fiecare zi, mai arată studiul.
- 5% dintre șoferi trimit mesaje pe mobil și 7% vorbesc fără handsfree la fiecare călătorie cu autovehiculul.
- Aproape 2 din 10 șoferi români declară că accesează conturi de social media în timp ce sunt la volan. Procentul celor care au recunoscut că au făcut live pe Facebook în timp ce erau la volan nu pare mare (3%), însă în ultima perioadă au fost mai multe accidente grave generate de această practică.
- 2 din 10 șoferi își introduc destinația în aplicația GPS în timp ce sunt la volan, în trafic, iar 9 șoferi din 10 spun că nu au folosit niciodată funcția „do not disturb” a telefonului în timp ce conduceau.
- 5 din 10 șoferi declară că se enervează la volan, 2 din 10 aproape în fiecare zi.
- 4 din 10 șoferi declară că li s-a întâmplat să nu vadă un pieton la timp din cauză că nu erau atenți la trafic, iar 3 din 10 au pierdut chiar controlul mașinii, fiind distrași la volan.



VIDEO: COMEDIA "DOI ȘOFERI" EP.07 - "CUM S-A ÎMBOGĂȚIT NEA GHIȚĂ"

După ce a vândut un porc cu 15.000 de dolari, la Cabana Trei Brazi, Nea Ghiță a descoperit o nouă oportunitate de afaceri. El s-a asociat în acest nou "bișniț" cu niște "ceobani" bețivi.



CONCEPTUL SERIALULUI

Serialul "DOI ȘOFERI" este o producție a CROWN COMMUNICATIONS, realizată în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro. Echipa serialului, devenit viral, "CONTROALELE ISCTR" s-a reunit pentru o nouă producție. De această dată, cu scopul de a le smulge un zâmbet tuturor celor care vizionează serialul pe www.TIRMagazin.ro sau pe [www.Facebook.com/TIRMagazin](https://www.facebook.com/TIRMagazin). În rolurile principale din acest serial

au fost distribuiți: Emil Mitrache, cunoscut publicului pentru rolul "Americanul" din serialul "La bloc" de la Pro TV, și Nae Alexandru, starul noii generații de actori ai Teatrului "Constantin Tănase" din București. Serialul prezintă episoade diferite din viața de zi cu zi a doi șoferi profesioniști, Ghiță și Liță. Pentru că își propune nu doar să amuze, ci și să soneze preferințele tuturor celor care compun piața transporturilor rutiere din România,

fiecare episod vine cu un gen diferit de umor.

"Am considerat că acest experiment este util, dar și interesant, în același timp, pentru că publicul cărui i se adresează serialul este unul extrem de eterogen.

Umorele este o chestiune extrem de delicată. Nu râdem la același gen de glume. În funcție de nivelul de educație, de background-ul nostru socio-economic, putem să râdem la o anecdotă pe care ne-o spune cineva, putem doar să zâmbim, putem să fim indiferenți sau chiar să ne simțim ofensați!", a declarat Emil Pop, creatorul serialului "DOI ȘOFERI".

"Ne-am propus, din start, să venim cu un umor care să corespundă criteriului <<general audience>>, adică să fie safe pentru întreaga familie. Am eliminat orice fel de situație care să îl pună într-o situație neplăcută pe un părinte atunci când urmărește acest serial împreună cu copilul său.



Cu alte cuvinte, am decupat de la început din scenariul serialului "DOI ȘOFERI" așa-numitele "glume de autobază", chiar dacă pentru unii doar acesta este genul de umor pe care îl agreează.", a mai spus Emil Pop.

"Este un serial în care am evitat să pedalăm pe conflictele din lumea transporturilor rutiere. Ne-am propus să abordăm un umor general uman, pozitiv, despre ceea ce ne apropie unii de alții, într-un moment în care societatea românească este extrem de divizată, iar internetul gume de hateri.", a adăugat Emil Pop.

Din echipa care a realizat serialul fac parte: Alina Anton-Pop, Production Manager, Dan Constantinescu, Director of Photography, și Petre Ardelean, Sound Manager.

Întregul serial a fost realizat în parteneriat cu CEFIN TRUCKS, dealerul din România al FORD TRUCKS, și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).

Episodul 01

"Liță aduce o veste care pare proastă. Ghiță îi cere să vorbească despre asta <<pe larg>>." - acesta este sinopsisul premierei primului serial de comedie din istoria transporturilor românești, cu episodul "LA LOC COMANDA".

Episodul 02

În cel de-al doilea episod al serialului "DOI ȘOFERI", "Soarele și pionierii", Ghiță îi povestește lui Liță despre cum era el "mare ștab" pe vremea lui Nea Nicu.

Episodul 03

În cel de-al treilea episod al serialului "DOI ȘOFERI", "Întreb pentru un prieten", Liță este îndrăgostit și Ghiță îl pregătește pentru prima întâlnire amoroasă.

Episodul 04

Ghiță și Liță se simt exploatați de Pistruiatul, patronul firmei de transport rutier la care sunt angajați, și decid să se răzbune.

În luna septembrie 2019, Pistruiatul

s-a întors, în cel de-al patrulea episod al serialului "DOI ȘOFERI". După 46 de ani, Costel Băloiu, actorul care a dat viață rolului "Pistruiatul", din serialul cu același nume, a revenit la actorie, în primul serial de comedie din istoria transporturilor românești.

Episodul 05

Ghiță și Liță nu sunt lăsați să doarmă în cabină de răcnetele unui om al străzii. Morți de oboseală, cei doi șoferi sunt siliți să își cumpere

cu bani tot mai mulți liniștea. GUEST STAR este, în episodul 05 al serialului, Cristian Simion, cunoscutul actor al Teatrului "Constantin Tănase" din București.

Episodul 06

Pentru că Liță a ratat o întâlnire cu Zambilica, Ghiță îi povestește despre cea mai de succes afacere din viața lui: cum a dus un porc de 350 de kilograme la Predeal și a făcut astfel o "căciulă" de bani.



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai 120 lei (TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiți formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie și număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERȚULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POȘTALĂ:
JUDEȚ:
LOCALITATE:
COD POȘTAL:
NUME ȘI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEȘTI PUBLICAȚIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):

**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**

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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