

INVESTIGATORUL'S



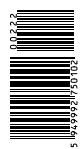
NOUL SERIAL TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII

PG.26



RADU DINESCU,
SECRETAR GENERAL
UNTRR
ȘI PREȘEDINTE IRU
PG.18

FEBRUARIE 2021
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



08 CEFIN TRUCKS -
REZULTATELE DE
VÂNZĂRI ÎN 2020 ȘI
STRATEGIA PENTRU ANUL
2021



16 ECHIPA DE FOTBAL FC
VIITORUL ARE UN NOU
AUTOCAR MAN LION'S
COACH



28 SCHMITZ CARGOBULL
ECOGENERATION:
CAROSERIE
AERODINAMICĂ PENTRU
O SUSTENABILITATE MAI
MARE ÎN TRANSPORTUL
DE MARFĂ



38 CNAIR - "HOCUS POCUS"
CU HOTĂRĂRILE
JUDECĂTOREȘTI ȘI BANII
PUBLICI



UNTRR- CONSULTARE PRIVIND REDUCEREA VÂRSTEI MINIME PENTRU CATEGORIILE C ȘI CE LA 18 ANI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a anunțat ultima zi în care transportatorii români pot participa la consultarea publică CE de evaluare a normelor europene privind permisele de conducere, având oportunitatea de a solicita reducerea vârstei minime la 18 ani pentru permisul categoria C+E - conducător auto transport rutier de mărfuri.

"Transportatorii români pot participa până mâine, 20.01.2021 la consultarea publică derulată de Comisia Europeană în contextul unei evaluări ex-post a Directivei privind permisele de conducere (Directiva 2006/126/CE), care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații a cetățenilor în întreaga UE. Rezultatele evaluării vor fi luate în considerare pentru a stabili dacă este necesar să se aducă modificări și/sau îmbunătățiri Directivei privind permisele de conducere.

UNTRR încurajează participarea transportatorilor români la această consultare publică, pentru a semnală Comisiei Europene necesitatea reducerii vârstei minime pentru obținerea permisului cat. C și cat. CE de la 21 de ani la 18 ani, asigurându-se astfel posibilitatea angajării tinerilor ca șoferi profesioniști transport rutier de marfă, în contextul crizei tot mai acute de forță de muncă cu care se confruntă firmele de transport rutier românești în ultimii ani. De asemenea, considerăm

important să se semnaleze Comisiei Europene faptul că, în prezent, deși peste 17 State membre (Austria, Cehia, Germania, Danemarca, Estonia, Franța, Grecia, Croația, Ungaria, Irlanda, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovenia, Suedia și Marea Britanie) au stabilit deja vârsta minimă de 18 ani pentru șoferii de camioane (categoriile C și CE), sunt țări precum România în care vârsta minimă pentru obținerea permisului C+E se menține la 21 ani.

UNTRR avertizează că neaplicarea armonizată a vârstei minime de 18 ani pentru permisele categoria C+E dezavantajează transportatorii români, care trebuie să respecte legislația românească prin care se menține vârsta de 21 ani (cat. C+E) față de competitorii lor din celelalte State Membre UE, care pot angaja conducători auto de la 18 ani (categoriile C și CE) pentru transportul rutier de mărfuri național și internațional, în condițiile crizei de șoferi profesioniști din România și din UE.

Despre completarea chestionarului Comisiei Europene

Chestionarul este disponibil în limba română, iar transportatorii rutieri români pot completa și transmite CE răspunsurile în limba română.

Din motive de transparență, organizațiile și întreprinderile care participă la consultări publice sunt invitate să se înscrie în Registrul de transparență al UE.

Transportatorii români pot participa la această consultare publică completând chestionarul on-line aici: [Driving licence rules – evaluation \(europa.eu\)](https://drivinglicence-evaluation.europa.eu)

Transportatorii români care sunt în imposibilitatea de a utiliza chestionarul on-line, pot completa chestionarul în format pdf, click aici pentru a descărca chestionarul, și îl pot transmite la office@untrr.ro cel târziu până mâine, 20.01.2021 ora 17.00.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 19 ianuarie 2021.



UNGARIA - AMENZI PENTRU OPERATORII DE TRANSPORT NEÎNREGISTRAȚI ÎN BIREG

UNTRR solicită CE și MTI intervenția pe lângă autoritățile maghiare pentru clarificarea modului de operare a sistemului BIREG și extinderea datei de la care se vor aplica sancțiuni.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Comisiei Europene și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) intervenția pe lângă autoritățile maghiare pentru clarificarea modului de operare a sistemului electronic de înregistrare a licențelor în Ungaria (BIREG), care a intrat în vigoare la 01.01.2021, precum și pentru extinderea datei de la care se vor aplica sancțiuni (01.02.2021), pentru ca operatorii de transport rutier din România să aibă timp de a se conforma la noua legislație.

Începând cu 1 ianuarie 2021, a fost introdusă în Ungaria obligația de înregistrare electronică a licenței, prin Decretul Guvernului nr. 722/2020. (XII. 31.). Astfel, toți operatorii de transport marfă care efectuează servicii către, din, prin și în Ungaria trebuie să înregistreze atât compania cât și operațiunile de transport pe o platformă pusă la dispoziție de Ministerul Inovării și Tehnologiei din Ungaria (bireg.hu), fiind obligatorie pentru următoarele operațiuni: servicii de transport marfă (autovehicule cu MTMA mai mare de 3,5 t), operațiuni de transport în cont propriu (autovehicule cu MTMA mai mare de 7,5 t), operațiuni de cabotaj pe teritoriul Ungariei.

Începând cu 1 februarie 2021, autoritățile maghiare au anunțat că vor începe verificările privind exactitatea

datelor introduse în sistemul BIREG, iar în cazul în care lipsește vreo informație referitoare la înregistrare, autoritatea de control va completa informația lipsă și va aplica o amendă contravenientului. Valoarea amenzii este aceeași cu amenda pentru transportul fără licență de transport și contravenția pentru utilizarea unei licențe de transport necorespunzătoare - 800.000 HUF (2.238 Euro).



În pofida ultimelor modificări anunțate de autoritățile maghiare, care vor intra în vigoare la 4 februarie 2021, există o perioadă cuprinsă între 01 – 04.02.2021 în care se va aplica Decretul Guvernului nr. 722/2020. (XII. 31.), ceea ce înseamnă că toate operațiunile de transport rutier, inclusiv tranzitul, trebuie să se înregistreze pe platforma BIREG, în caz contrar, autoritățile de control ungare vor aplica sancțiuni transportatorilor care nu sunt înregistrați în sistemul

BIREG.

În timp ce fiecare Stat Membru are libertatea de a lua măsurile pe care le consideră necesare pe propriul teritoriu, considerăm că la nivelul UE ar trebui să existe o mai bună coordonare a acestor decizii legislative. Atenționăm că măsura de înregistrare a transportatorilor rutieri în sistemul BIREG crește nejustificat povara administrativă pentru transportatorii rutieri afectând libera circulație a mărfurilor în Uniunea Europeană și nu există vreun precedent similar într-un alt stat membru.

De asemenea, considerăm că Ungaria nu ar trebui să aplice sancțiuni transportatorilor rutieri români, în condițiile lipsei de informații și nefuncționării platformei de la data anunțării intrării în vigoare - 1 ianuarie 2021 - și cu doar câteva zile înainte de momentul la care se vor aplica amenzi.

În acest context, solicităm intervenția urgentă a Comisiei Europene și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din România pe lângă autoritățile maghiare pentru clarificarea modului de operare a sistemului BIREG și a cerințelor pentru transportatorii rutieri români, precum și pentru extinderea datei de la care se vor aplica sancțiuni - minimum 1 lună după ce platforma va fi real funcțională.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 28 ianuarie 2021.



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.
www.man.ro





UNTRR - ÎNGRIJORARE CU PRIVIRE LA NOILE MĂSURI ADOPTATE DE GERMANIA

UNTRR atenționează că noile măsuri adoptate de Germania privind testarea șoferilor profesioniști vor avea un efect de domino cu impact devastator asupra lanțurilor vitale de aprovizionare în UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la noile măsuri adoptate de Germania, care începând din 14.02.2021, ora 00:00 solicită șoferilor profesioniști să se înregistreze și să prezinte un test negativ COVID19 în cazul în care în ultimele 10 zile au stat sau au tranzitat Slovacia, Cehia și provincia austriacă Tirol, declarate „zone care prezintă motive de îngrijorare privind noile tulpini COVID-19”. Totodată, este alarmant faptul că în răspuns, Republica Cehă a anunțat că va solicita un test negativ COVID-19 de la toți șoferii de transport rutier de mărfuri care intenționează să tranziteze Cehia în drum spre Germania începând tot din 14 februarie, ora 00:00. Încă din luna ianuarie a acestui an, UNTRR a atenționat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România privind preocupările imediate ale industriei transporturilor rutiere legate de Germania în contextul apariției noilor tulpini COVID19 în UE și al riscului înăsprii restricțiilor adoptate de autoritățile germane, cu efect de domino asupra celorlalte State Membre și cu impact devastator asupra lanțurilor de aprovizionare UE. Atenționăm din nou că ne aflăm în scenariul cel mai nedorit, cu noi

tulpini ale virusului răspândindu-se pe continent iar pe baza cadrului legal deja adoptat, Germania a blocat intrarea tuturor persoanelor pe teritoriul său, cu excepția cazului în care au test negativ COVID19, măsura aplicându-se inclusiv șoferilor profesioniști de camioane, în ciuda recomandărilor Comisiei Europene confirmate recent și de Consiliul European, privind exceptarea șoferilor profesioniști de la testarea COVID19.

Noile măsuri adoptate de Germania vor provoca blocaje uriașe pe coridoarele europene de transport de marfă Est-Vest și Nord-Sud, cu consecințe devastatoare asupra lanțurilor de aprovizionare ale UE. De exemplu, coridorul Brenner dintre Austria și Germania, care este doar unul din multe puncte de trecere între cele două țări, are un trafic de marfă similar ca volum cu regiunea Dover din Marea Britanie. Aproximativ 7.000 de camioane folosesc acest coridor în fiecare zi (2,4 milioane anual). Pentru a ilustra amplitudinea problemei în cazul Germaniei / Austriei comparativ cu Dover, aceasta ar fi de 4 ori mai mare, deoarece coridorul Brenner reprezintă aproape 25% din cele 32.000 de camioane care se deplasează între Austria și Germania în fiecare zi (11,5

milioane anual).

Noile măsuri adoptate de Germania privind testarea șoferilor profesioniști vor avea un efect de domino cu impact devastator asupra lanțurilor de aprovizionare în UE! Ca răspuns la faptul că Germania a inclus Republica Cehă pe lista țărilor care prezintă motive de îngrijorare privind noi tulpini COVID-19, Republica Cehă a anunțat că va solicita un test negativ COVID-19 de la toți șoferii de transport rutier de mărfuri care intenționează să tranziteze Cehia în drum spre Germania începând tot din 14 februarie, ora 00:00. Totodată, este puțin probabil ca o țară de tranzit precum Austria să își dorească cozi masive de camioane cu probleme umanitare pe teritoriul său și va replica măsurile germane la toate frontierele sale externe.

Prin urmare, decizia Germaniei va provoca un efect de domino cu consecințe dramatice și rapide asupra lanțurilor de aprovizionare la nivelul UE. Austria a închis deja unele din punctele sale de trecere a frontierei cu Republica Cehă și a reintrodus controale de frontieră aleatorii: un precursor înfricoșător a ceea ce s-ar putea întâmpla.

În comparație cu blocajul Dover din Marea Britanie, unde transportul a

scăzut cu 40% chiar și după testare și după ce fluxul de trafic a fost reluat, blocajele în centrul Europei ar avea consecințe devastatoare asupra disponibilității produselor pe piața unică, în special alimente proaspete și medicamente.

Testarea va provoca perturbări majore. Statele membre UE solicită tot mai mult tuturor cetățenilor, inclusiv șoferilor profesioniști de transport de mărfuri, să prezinte teste negative COVID-19, adesea teste PCR, pentru a intra pe teritoriul lor dacă provin din regiuni specifice cu risc ridicat.

Consecințele acestui tip de restricție au devenit clare odată cu decizia franceză din luna decembrie 2020 ca șoferii care intră în Franța din Marea Britanie să aibă un test negativ COVID-19. Cozile enorme și criza umanitară din jurul orașului Dover, chiar înainte de Crăciun, au demonstrat amploarea întreruperilor rezultate dintr-o cerință „simplă” pentru un test „rapid” al antigenului COVID-19.

Șoferii profesioniști care operează transport rutier internațional nu au acces ușor la teste datorită naturii locului lor de muncă și a fost necesară o operațiune uriașă, costisitoare și consumatoare de timp a guvernului britanic pentru ca frontiera să funcționeze din nou. Cu toate acestea, în Dover, doar 0,3% din zecile de mii de șoferi prinși în această criză au dat rezultate pozitive pentru COVID-19, arătând impactul foarte limitat al unor astfel de măsuri de combatere a virusului. Aceasta nu ar trebui să fie o surpriză: șoferii de camioane lucrează în principal singuri. Izolați în cabina lor, nu sunt expuși virusului. Mai mult decât atât, respectă măsuri stricte împotriva posibilei infecții cu COVID-19, puse în aplicare de către angajatorii și clienții lor, inclusiv fără contact fizic la locurile de preluare și livrare. Lăsarea șoferilor să lucreze și să-și continue călătoria peste graniță este cea mai sigură soluție la nivel economic și uman.

Ce s-ar întâmpla dacă criza de la Dover s-ar repeta la mai multe frontiere de-a lungul continentului european? Această perspectivă este chiar mai alarmantă decât Dover, deoarece țările în care transportatorii realizează încărcarea mărfurilor sau țările prin care tranzitează nu au niciun interes să aloce resurse masive și costisitoare în organizarea oricărui tip de testare pentru șoferi, în special să deturneze din resursele insuficiente de testare PCR ale sistemelor lor naționale de sănătate.

În consecință, șoferii de camioane ar fi blocați în noile granițe intra-Schengen, cu cozi lungi construindu-se rapid. Operatorii de transport ar opri trimiterea de șoferi în aceste zone și lanțurile de aprovizionare paneuropene, inclusiv pentru elementele esențiale precum alimentele și medicamentele, s-ar opri.

Germania și celelalte State Membre UE nu ar trebui să își încalce angajamentele. Într-o declarație comună a Consiliului European din 26 martie 2020, Statele Membre ale UE s-au angajat în unanimitate pentru a asigura o gestionare fără probleme a frontierelor pentru oameni și mărfuri și pentru a păstra funcționarea pieței unice, pe baza Îndrumărilor Comisiei privind implementarea Culoarelor Verzi (Green Lanes). Această orientare include principiul de a nu testa șoferii de transport de mărfuri.

În Consiliul European din 21 ianuarie 2021, Statele Membre

s-au angajat să mențină frontierele deschise și lanțurile logistice neperturbate, iar prin procedură scrisă, Consiliul European a confirmat la începutul acestui an propunerea Comisiei Europene de a scuti lucrătorii din transporturile rutiere și furnizorii de servicii de transport de la obligațiile de testare și carantină.

Cu toate acestea, Germania și Republica Cehă și-au încălcat angajamentele prin blocarea accesului șoferilor profesioniști de transport de mărfuri fără un test COVID-19, existând un risc real ca alte State Membre să le urmeze. Acest lucru va afecta grav lanțurile de aprovizionare, piața unică și viața a milioane de cetățeni ai UE - la un cost imens și fără niciun beneficiu material pentru controlul virusului.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită acțiunea imediată a Guvernului României la nivel european, pentru a preveni barierele în calea liberei circulații a mărfurilor și a exclude șoferii profesioniști de la cerințele privind testul COVID, în scopul evitării blocării culoarelor europene de transport și colapsului lanțurilor vitale de aprovizionare în UE.", se spune în comunicatul de presă UNTRR din data de 15 februarie 2021.

Polonia

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



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

Preferatii transporturilor agabaritice.



CEFIN TRUCKS - REZULTATELE DE VÂNZĂRI ÎN 2020 ȘI STRATEGIA PENTRU ANUL 2021

- Cefin Trucks a atins, în 2020, o cifră de afaceri de 64 de milioane de euro, cu activitățile sale de vânzare și service și peste 1.000 de vehicule vândute (noi și uzate), în creștere față de anul 2019
- Ford Trucks a devenit un brand stabil pe piața din România, ocupând locul 4 din 9 branduri de vehicule comerciale, la nivel de vânzări, în urcare de pe locul 6 (din 9) deținut în 2019 și având o cotă de piață de 11.8% (de la 8.1% în 2019)
- Cefin Trucks prevede în continuare creștere și în 2021, cu ajutorul politicii sale orientate în jurul clientului și implementarea unui proces complex de digitalizare, care va facilita accesul tuturor celor implicați (clienți, furnizori, angajați și parteneri) la operațiunile și procesele companiei

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a anunțat în cadrul conferinței de presă organizată în mediul online, pe 27 Ianuarie 2021, rezultatele de business ale anului 2020 și strategia configurată pentru 2021.

Strategia Cefin Trucks

"Lansarea de operațiuni Ford Trucks în România a început în primăvara 2017 și trendul nostru de creștere a fost continuu ascendent. Am ajuns la o cotă de piață de 11,8%, la finalul lui 2020. În continuare, suntem brandul care crește cel mai mult în piața din România. Anul trecut cu 3,7%, de la 8,1% în 2019, la 11,8% în 2020. Este o creștere realizată într-un context de piață extrem de nefavorabil. În 2020, piața a căzut cu peste 30%. În aceste condiții, noi am reușit atât să menținem, dar și să

creștem vânzările de la 550 la 565 de vehicule.

E un rezultat care se datorează și investițiilor masive în rețeaua de after-sales care, la finalul lui 2020, a atins 7 puncte proprii și peste 14 puncte de

service partener. Ne putem mândri cu o rețea de 19 puncte în România, care garantează nu doar una din cele mai extinse rețele de after-sales pentru orice brand din România, dar garantează și o proximitate în a ține un



serviciu after-sales eficient. Și, astfel, a garanta funcționalitatea camioanelor pe care le vindem.

Trendul a fost crescător, de la 357 de vechiule noi vândute în 2018, la 565 în 2020. A fost crescător și în ceea ce privește vânzarea de vehicule uzate, care a atins, în 2020, aproape 500. Ne-a permis să depășim, în 2020, pragul psihologic de 1.000 de vehicule vândute. E un obiectiv care nu este suficient. Dorim să creștem în continuare și mizăm pe o piață mai favorabilă în 2021. Prevedem că vom depăși un nou prag psihologic de 1.200 de vehicule vândute, împărțite între 700 de vehicule noi și 500 de mașini second hand.

Vânzarea de mașini nu se oprește la vânzarea propriu-zisă. Mergem în continuare pe a garanta funcționalitatea mașinii pentru toată viața ei. Rezultatele dovedesc că suntem implicați. În 2020, vânzările de piese de schimb au fost de peste 8 milioane de euro și cu peste 160 de mii de ore facturate în rețeaua de 7 service-uri proprii. La care adăugăm alte 12 service-uri partenere. Obiectivele pentru 2021 sunt mai ambițioase. Ne vom bucura de livrarea vehiculului Ford Truck cu numărul 2000. Vom avea o vânzare totală de piese



de schimb de peste 9 milioane de euro, cu peste 170 de mii de ore de manoperă facturate.

Din punct de vedere financiar, ne bucurăm că avem o creștere sustenabilă. S-a închis anul 2020 cu o cifră de afaceri de vânzare și post-vânzare de 64 milioane euro și un EBITDA de aproape 2 milioane de euro. Ne propunem, pentru 2021, o cifră de afaceri de peste 70 milioane de euro și

un EBITDA de peste 2,5 milioane euro. Vom crește și ca număr de angajați de la 223 la 238.

Piața a crescut, între 2017 și 2018, atingând un vârf de 7.569 de unități. Dar, în 2019 și 2020 a avut contracție, ajungând la 4.561 de mașini. Această contracție s-a realizat în segmentul de transport internațional, care s-a prăbușit cu 45% față de 2019. Previțiunile noastre pe 2021 mizează pe două

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 Chisina
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro





scenarii și ambele prevăd un volum de vânzări peste 2020. Pesimist ar fi 700 de vehicule vândute în plus, iar în scenariul optimist – 1.500 în plus. Eu văd o recuperare din volumele pierdute în 2019 și 2020.

Această mărire de volume se va realiza în segmentul de transport internațional, unde avem cota de piață cea mai mică față de celelalte segmente.

Cum putem atinge aceste obiective. Prin mai multă valoare adăugată pentru clienți, digitalizare și creștere de vânzări.

Mai multă valoare adăugată pentru afacerile clienților este singura garanție a succesului nostru. Vom fi aleși

numai dacă clienții noștri sesizează că de la noi vine ceva în plus față de concurență. Ce înseamnă? Cel mai bun raport calitate preț, fie la produse, fie la servicii. Cele mai apropiate centre de service, să fim aproape unde sunt probleme pentru a le rezolva eficient, fiabil și competitiv. Să fim cei mai promți la orice nevoie a clienților.

Creșterea volumului de vânzare nu e doar o ambiție, ci și o economie în tot ceea ce facem, în toate procesele de achiziție. Ceea ce înseamnă oferte mai competitive. Aceste economii le transferăm în servicii oferite clienților. Oferte competitive înseamnă mai multă valoare adăugată pentru toți clienții. O

societate în creștere oferă un mediu dinamic și motivant pentru angajați. Digitalizarea e importantă și asta ne-a dovedit-o anul 2020. Digitalizarea și integrarea înseamnă să fim transparentți. Să avem toate procesele și serviciile vizibile și transparente din sistemul nostru: clienți, furnizori, angajați. Digitalizarea ne va permite să fim mai agili și flexibili, pentru a ne adapta rapid la schimbarea în piață.", a declarat Stefan Albarosa, CEO Cefin Trucks.

Partener stabil

La finalul unui an atipic, foarte dificil, atât din punct de vedere social cât și economic, Cefin Trucks a reușit să îndeplinească obiectivele setate la începutul anului. Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania Cefin Trucks este un partener stabil care vine în întâmpinarea tuturor cerințelor acestora și ale pieței, prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele de activitate.

Anul 2020 a reprezentat o provocare pentru segmentul vehiculelor comerciale (>16t), care a scăzut cu 33,7% față de anul precedent. O schimbare semnificativă a avut loc și în mixul celor trei segmente care compun piața de vehicule comerciale, și anume transport internațional, construcții și vehicule specializate. Segmentul de vehicule pentru construcții a cunoscut o creștere importantă, ajungând la 24,6%, la fel și cel al vehiculelor specializate, cu o cotă de 13,2% în 2020. Întreg





contextul anului 2020, a dus la o scădere considerabilă a segmentului de transport internațional, de la 75,4% la 62,2%.

Privind poziția brandului Ford Trucks din perspectiva dinamicii pieței, acesta a urcat pe locul 4 în topul Brandurilor de Vehicule Comerciale (conform raport înmatriculări) în anul 2020 - în creștere de la locul 6 ocupat în anul 2019. A depășit obiectivul setat pentru creșterea cotei de piață, atingând 11,8%. A rămas în topul alegerilor clienților în segmentele de Construcții și Vehicule Specializate, fiind lider în Segmentul Vehiculelor Municipale cu 54,3%, cotă de piață în 2020. În perioada ce urmează, Cefin Trucks se va concentra pe dezvoltarea segmentului de autotractoare, produsul F-MAX fiind acum un produs matur, cunoscut și testat, iar rețeaua europeană de service a producătorului fiind în continuă extindere.

Obiectivul legat de extinderea rețelei de service din România a fost atins în 2020, astfel că, în decembrie 2020, rețeaua Cefin Trucks număra 19 service-uri la nivel național din care șapte proprii. În continuare, compania are în plan alăturarea și altor locații. Începând cu anul 2020, Cefin Trucks a integrat și serviciile de reparație Ford LCV în sediul central din București. Digitalizarea și integrarea tuturor serviciilor din procesul de vânzare și comunicare cu clienții sunt de asemenea obiective principale ale Cefin

Trucks.

Gama de produse Ford Trucks va avea parte de numeroase îmbunătățiri la nivelul fiecărui segment, ca urmare a adaptării la nevoile clienților și cerințele pieței. Compania își ascultă clienții, le înțelege nevoile, urmărește tendințele de schimbare și pregătește produsele pentru viitor. Cea mai mare valoare adăugată pe care marca Ford Trucks o oferă clienților noștri este „costul total de proprietate”, care ajută clienții să își gestioneze operațiunile mai profitabil. „Anul 2020 ne-a arătat încă o dată cât este de important să privim schimbarea ca pe o oportunitate și să fim deschiși către adaptare. Toate strategiile noastre se bazează pe principiul că, atunci când clientul are de câștigat, acest lucru se transformă în câștig și pentru companie, și viceversa. În acest scop, avem nevoie să creăm zilnic oportunitatea de a maximiza valoarea adăugată pe care o putem oferi clienților noștri și să implementăm produse și servicii pentru a îndeplini acest obiectiv esențial pentru succesul nostru.

Ne-am atins obiectivele anunțate la începutul anului, atât referitor la cota de piață cât și la volume. Ne bucurăm că suntem locul 4 din 9 branduri (vehicule comerciale >16 T. GVW), în prima jumătate a clasamentului, și mizăm pe termen scurt să fim în primele 3 branduri.

Privim cu încredere anul 2021, în care ne așteptăm ca piața să recupereze o parte din volumul de vânzări pierdut în

2021. Vom continua să creștem volumul de vânzări și operațiuni service, datorită expansiunii politicii prin care clientul este în centru acțiunilor noastre și datorită digitalizării proceselor noastre interne și externe.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

„Ford Trucks are o strategie complexă de extindere internațională, după integrarea completă a rețelei Europei Centrale, de Sud și de Est în 2020, continuând finalizarea în 2021 pentru țările din Europa de Vest. Ford Trucks este prezent în România din 2017, alături de partenerul nostru Cefin Trucks, iar acest parteneriat s-a dovedit a fi un real succes în ultimii patru ani. Împărtășim același obiective privind consolidarea poziției noastre în segmentul de construcții și cel municipal cu produse și caracteristici noi și creșterea pe segmentul activităților de transport internațional cu Ford Trucks F-MAX, cu un produs matur care s-a dovedit a adăuga valoare clienților noștri nu numai privind costul de proprietate, dar și cu servicii de conectivitate îmbunătățite.

Chiar și cu întregul context social și economic, 2020 a fost un an excepțional pentru Ford Trucks, ne-am îmbunătățit cota de piață în toate regiunile. Nu mai este nevoie să spun că România a fost printre lideri în ceea ce privește cota de piață și va rămâne și în 2021.”, a declarat Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Gama Heavy On

"Am onoarea de a prezenta gama Heavy On. Ea reprezintă pentru noi cea mai mare oportunitate de creștere. În al patrulea an al activității noastre – 2021 – suntem foarte hotărâți să exploatăm această oportunitate. Și avem și cu ce. Avem, pentru transportul internațional, F-MAX, camionul anului 2019, pe care îl alăturăm unei game de vehicule rigide 4X2 sau 6X2 sau cap-tractor mai bine așezate pentru transportul național. Cota noastră de piață de vehicule on road este cea mai mică din toate celelalte segmente, dar, totuși, am reușit să o creștem, în anii 2019 și 2020, de la 2,3% la 3,2%. Obiectivul și provocarea pentru 2021 este să o dublăm. Între 2018 și 2021, vânzările noastre au fost de 72, 137 și 88 de camioane. Și, așa cum am spus, obiectivul este să dublăm această performanță în 2021.

F-Max vine cu foarte multe noutăți în 2021. Principala este noua modalitate Eco Mode care permite o setare făcută atât din firmă, dar și de către șoferi, la alegerea clienților. Ea permite o economie de combustibil de până la 5%. Avem o serie specială Black Line F-Max pentru cine dorește și un caracter foarte puternic. Avem un pachet F-Max L (Long range) prin care putem oferi un rezervor de combustibil mărit cu 300 de litri și o autonomie de până la 5000 de kilometri, care ar permite clienților să aleagă cumpărarea de combustibil, din țară, din locurile unde le este mai convenabil.

La acestea se adaugă aplicația ConneCTruck, o fereastră spre camion, atât în ceea ce privește informațiile disponibile pentru proprietarii de flotă, cât și pentru șoferi. De la cele mai simple: deschidere sau oprire geamuri sau lumini, la unele complexe cum ar fi raportarea din toate datele operaționale ale camionului sau din întreaga flotă. Obiectivul de cotă dublă de piață se bazează pe atuuri pe care le putem oferi. Un raport calitate-preț care rămâne imbatabil. Este o calitate livrată fără compromis, la un preț accesibil, costuri mai mici de exploatare, un

confort sporit pentru șoferi. Cabina F-Max este printre cele mai prietenoase pentru șoferi din toată oferta existentă pe piață. O rețea în Europa în continuă dezvoltare.", a spus Stefan Albarosa, CEO Cefin Trucks.

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 a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11,8%. 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 reparatii Ford LCV în centrul din București.

Alina Anton Pop, PR & Marketing revista TIR

Magazin: Am înțeles că veți îmbunătăți cabina F-Max. Lansați modele noi de camioane Ford Trucks în perioada următoare? Și o altă întrebare: cât de mult vă bazați pe licitațiile publice în vânzarea de camioane Ford?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

În ceea ce privește prima întrebare. Lansarea de vehicule noi: vorbim de cele menționate în prezentare. Vom avea primul vehicul funcțional full electric. Va fi un vehicul de colectare și transport de gunoi care va apărea în a doua parte a anului. Când de curând, și eu cred că va fi în martie-aprilie lansarea acestei serii speciale a F-Max numită Black Line. Cred că va fi foarte apreciată în România, unde avem multe firme de transport mici și mijlocii. Este un vehicul cu un caracter foarte interesant, dar nu doresc să intru în prea multe detalii.

În ceea ce privește licitațiile publice, nu sunt foarte multe licitații publice în care producătorii de camioane vor avea posibilitatea să își vândă camioanele. Vor fi multe licitații publice care le vor permite producătorilor de camioane și distribuitorilor – așa cum suntem noi – să vândă vehicule.

Aici mă refer la toate licitațiile pentru infrastructură, pentru serviciile municipale. Am fost la un client care ne povestea că, pentru primul segment de 36 de kilometri din Pitești-Sibiu, e vorba de mutarea a 7 milioane de metri cubi de pământ. Vedeți câte trasee trebuie să acopere un camion 8X4 pentru a muta această cantitate. Iar lucrarea trebuie realizată în 36 de luni, deci e nevoie de sute de camioane. Cred că aceste proiecte se vor realiza, nu doar pentru că a fost o promisiune a premierului, dar și pentru că există disponibilitatea fondurilor europene. Am mare încredere că, în sfârșit, vom avea o infrastructură care se va ridica la nivelul altor state din Europa de Est, Ungaria, Cehia, Bulgaria, Slovacia, Polonia.

Emil Pop, Director General, revista TIR Magazin: Cum credeți că va evolua piața de camioane în 2021?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks: Nu cred că vom vedea piața din 2021 la același nivel cu cea din 2019. Dar, sunt convins că între jumătate și două treimi din pierderile de volum din 2019 și 2020 vor fi recuperate. Prevăd că piața va avea între 700 și 1.500 de camioane în plus vândute față de anul 2020. Faptul că această revenire va fi legată substanțial de revenirea pieței de vehicule pentru transportul internațional, pentru noi va fi o provocare majoră. Pentru că știm că acesta este segmentul pe care nu l-am penetrat cum ne-am fi dorit. Îl întreb pe Silviu cum crede că ne vom îndeplini obiectivul de a ne dubla cota de piață în acest an?

Silviu Enache, National Sales Manager Heavy On la Ford Trucks România: Așa cum ați văzut și în piață, scăderea nivelului de transport în Europa a fost una considerabilă. Nivelul atins de cota de piață a autotractorului a fost unul fără precedent. Acest lucru nu este întâmplător. Aș face o mică trecere în revistă a elementelor care au influențat negativ cota de piață a autotractorului. Este vorba de Pachetul de Mobilitate și cel mai rău lucru a fost că, până la finalul lui 2020, nu știam ce se va întâmpla. Acest lucru a făcut ca transportatorii să aștepte și să își amâne achizițiile. Am avut o pandemie unde nivelul

de transport a fost unul redus, unde transportatorii nu știau la ce să se aștepte de la o zi la alta. A fost primul an în care guvernul a vorbit de fonduri europene nerambursabile pentru transportatori.

Dacă în piața de construcții este un fapt obișnuit, pentru transportatori a fost o premieră. Din acest motiv, toți au așteptat să se finanțeze, pe bani europeni, și să își reducă costurile de exploatare. Din acest motiv, toate achizițiile au fost amânate. 2021 va avea o creștere pentru vânzările de cap-tractor datorate faptului că vom avea acces la fondurile europene și vaccinul, care aduce o speranță și planuri de dezvoltare pentru transportatori.

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks:



2020 a fost un an în care ne-am îndeplinit scopurile ambițioase: o creștere a cotei de piață acolo unde suntem activi și am făcut progrese în ceea ce privește extinderea noastră spre statele din vestul Europei. Am ajuns la o cotă de piață de 2,5% pe piața din Europa de Est și credem că asta este doar o primă etapă „de încălzire”.

În Europa de Vest, noi am început

operațiuni în Portugalia, Spania și Italia la începutul anului 2020. Nu a fost cel mai bun timp să începem, dată fiind pandemia. În Portugalia am reușit să ajungem la 2,5% din piață ceea ce este remarcabil.

În Spania și Italia mă aștept la rezultate semnificative anul acesta. Am reușit să identificăm distribuitori pentru vehiculele noastre în Germania, Belgia, Luxemburg. În 2021, ne vom concentra pe Franța și Olanda, unde am ajuns la lista scurtă a posibililor candidați.

Continuăm să ne extindem serviciile de after-sales chiar și în statele unde nu avem încă distribuitori.

Cu responsabilitatea care ne revine de a fi un producător global, obiectivul nostru pentru anul 2040 este acela de emisii zero.

Raluca Rădulescu, Marketing Manager Cefin Trucks:

A fost un an atipic, iar adaptarea a fost cuvântul de ordine. Ne situăm, în România, pe locul patru din nouă branduri existente. Obiectivul rețelei de service a fost depășit, având acum 19 service la nivel național. CEFIN Trucks se remarcă prin valoarea adăugată a serviciilor oferite clienților. Piața de vehicule comerciale a fost profund afectată, cu o scădere de 37%, fiind cel mai prost an din acest punct de vedere (pe segmentul de camioane). Începând cu ultimele luni se vede un mic reviriment.

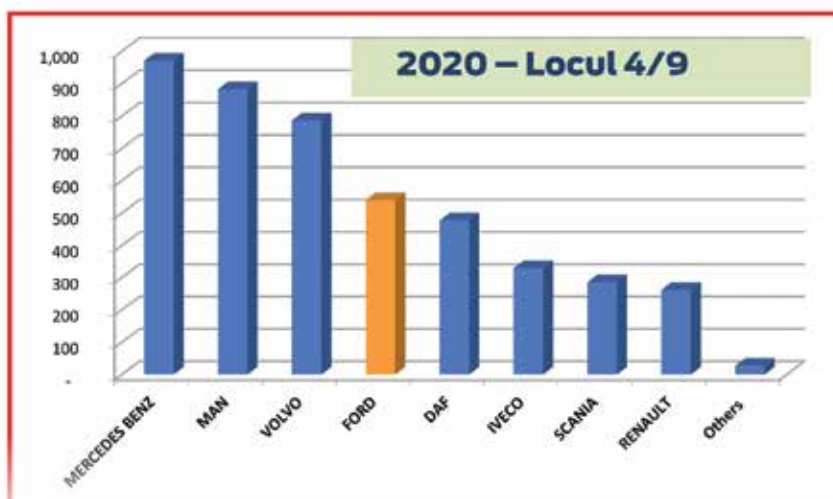
Situația creată de COVID a dus la o schimbare a raporturilor din piața de vehicule comerciale. Segmentul de construcții crește semnificativ, la fel și cel de vehicule specializate, în timp ce vehiculele pentru transport internațional scad foarte mult. Vedem mult potențial în segmentul în care se află F-Max, un segment care se va impune mai mult în piața de anul acesta.

În evoluția brandurilor din piață, Ford Trucks are un trend ascendent încă de la lansare, pe care planificăm să îl menținem.

În 2018, eram pe 8 din 9, 2019 ne-a dus pe locul 6, iar din 2020 ocupăm locul 4. Strategia pe 2021 se axează pe patru piloni. O creștere în vânzări acolo unde segmentul este în ascensiune, o dezvoltare a politicii orientate către client, ceea ce oricum Ford Trucks face și este în ADN-ul Cefin Truck, digitalizarea tuturor operațiunilor. Bineînțeles, menținerea în topul clienților în domeniile construcții și salubritate.



EVOLUȚIE FORD TRUCKS



Virginia Răducu, Manager Vânzări Vehicule specializate și municipale Ford Trucks:

Vehiculele municipale și specializate sunt utilizate, în special, în orașe sau zonele limitrofe pe distanțe relativ scurte. Comercializăm autogunoiere compactoare cu capacitate între 15 și 22 de metri cubi, dotate cu macarale pentru containere îngropate sau igluri sau dotate cu spălător pentru containere monovolum

o cotă de 55%, poziție pe care o avem din 2018. Suntem prezenți în parcul tuturor marilor operatori din domeniul salubrității.

În 2021, ne dorim să creștem pe segmentul de vehicule specializate. Avem 25 de ani de experiență. Ne propunem să dezvoltăm noi produse adaptate cerințelor clienților. Nu vom renunța la poziția de lideri de piață pe vehicule municipale și rămânem aproape de clienți.

În 2018, la 297 de unități în 2020.

Am atins o cotă de piață de 26,5% și ocupăm locul doi în gama de construcții pentru 2020. Mai mult de unul din patru vehicule de construcții a fost Ford Trucks.

Pentru 2021 ne propunem o creștere a volumelor cu 10-15% și țintim locul 1. Obiectivele sunt să fim prezenți pe fiecare afacere din România, să fim adaptați nevoilor clienților și să ne menținem în topul alegerii clienților.



Gabriel Tudor, Manager național vehicule de construcții, Ford Trucks România:

Vehiculele noastre sunt prezente pe toate șantierele din România. Acoperim toată gama de vehicule pentru construcții: autobasculante cu capacitatea între 6 și 22 mc, autobetoniere cu capacitate cuprinse între 3 și 12 mc, cât și autopompe cu lungimea între 12 și 52 de metri liniari.

Piața din 2020 s-a dublat față de 2018. În 2020 au fost 1.122 de unități, iar în 2018 au fost 520. Noi ne-am menținut trendul crescând, de la 153 de unități

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, compania își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.



sau bivolum. Dar și automăturători, automacarale, vehicule dotate cu hooklift sau skip loadere. Printre avantajele produselor vândute de noi menționez că, de la început, au fost dezvoltate cu producătorul pe potruvia pieței din România. Am dezvoltat noi produse cum ar fi autogunoiera bivolum și automăturătoarea stradală care, iarna, poate fi folosită și pentru deszăpezire. În 2020, piața vehiculelor specializate a scăzut cu 19%, noi reușind să ne creștem cota cu 3%, de la 22 la 25%. Ne-am menținut poziția de lideri pe segmentul de vehicule municipale cu



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

**DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**



ECHIPA DE FOTBAL FC VIITORUL ARE UN NOU AUTOCAR MAN LION'S COACH

MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România a livrat, la finalul anului trecut, noul autocar MAN Lion's Coach echipei de fotbal FC Viitorul.

MHS Truck & Bus Group continuă parteneriatul de succes cu Academia Gheorghe Hagi, cea mai importantă academie de fotbal din România, înființată în urmă cu peste 10 ani. La meciurile naționale și internaționale,

jucătorii primei echipe a FC Viitorul vor călători la bordul noului autocar MAN Lion's Coach. Autocarul a fost produs în prima jumătate a anului trecut, fiind configurat ținându-se cont de cerințele echipei și dotat cu cele mai noi

tehnologii de siguranță și cele mai noi sisteme de asistență pentru șofer. „Gheorghe Hagi a fost și este tenace și vizionar în activitatea pe care o desfășoară. Nu întâmplător și prietenia noastră strânsă de peste 20 de ani. Susțin cu încredere și convingere Academia și echipa de fotbal înființate de el acum 12 ani și mă bucur că sunt în continuare partenerul lui principal în furnizarea mijloacelor de transport pentru echipele sale”, a declarat Michael Schmidt, Președinte MHS Holding. Autocarul MAN Lion's Coach de 13.1 m lungime cu 2 axe și un total de 57 locuri este pus în mișcare de un motor Euro 6d, 6 cilindri D2676LOH, care dezvoltă 470 CP prin intermediul transmisiei automate MAN TipMatic 12. Exteriorul autocarului este special customizat în culorile clubului pe acesta fiind prezentă stema și trofeeile majore câștigate de echipă. Pentru o eficiență maximă a consumului de combustibil, autocarul este echipat cu anvelope Michelin pe



ambele axe inclusiv roțile de rezervă. La interior, noul autocar este echipat cu scaune din piele și material textil (cu suport pentru reviste, cotiere, suport pentru picioare, priză dublă USB și centură de siguranță în 3 puncte), sistem de aer condiționat Spheros (putere 38kW) precum și sistem de iluminat, care asigură confortul echipei în timpul deplasărilor.

De asemenea, autocarul are în dotare chicinetă, cafetieră, frigider și toaletă, inverter 24V/230V/2700W și rețea integrată de Internet.

Alături de confort și eficiență, noul autocar are un standard înalt de siguranță. Acesta este echipat cu ESP, EBA, LGS, ACC și sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor. Un alt aspect important este confortul șoferului, care trebuie să conducă în siguranță echipa la destinație. Acesta se bucură de confortul scaunului tip Luxury, încălzit și ventilat, cu sistem lombar și două cotiere. Pentru manevrele cu spatele, șoferul este asistat de o cameră video. Printre altele, autocarul este

echipat cu lumini automate, senzor de ploaie și parbriz încălzit. "Suntem alături de Academia Gheorghe Hagi de peste 10 ani, de când aceasta a fost înființată. Deși anul trecut a fost dificil, ne-am dorit să ne păstrăm promisiunea față de ei și să le punem la dispoziție un nou autocar MAN, care este utilizat de către prima echipă FC

Viitorul.", a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus. Cu noul MAN Lion's Coach, echipa FC Viitorul se alătură cluburilor de fotbal importante, precum FC Bayern München, Borussia Dortmund, Barcelona, Hamburg SV, Hannover și Echipa națională de fotbal a Germaniei – Die Mannschaft.

„Mulțumesc partenerilor noștri, MHS Holding, pentru sprijinul permanent acordat încă de la începutul proiectului Academiei. Le-am promis atunci că vom deveni cea mai bună academie de fotbal din România, iar astăzi putem să spunem că ne-am onorat promisiunea. Orice detaliu poate face diferența în fotbal, iar confortul sportivilor noștri poate fi un atu important”, a declarat Gheorghe Hagi. Noul MAN Lion's Coach este al treilea autocar din istoria parteneriatului, pus la dispoziție de MHS Truck & Bus Group pentru FC Viitorul.



MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super
competitive



Rețea națională
cu 13 depozite și
birouri comerciale



Programe de loialitate
pentru clienții finali și
partenerii de service



Acces la
specificații tehnice



Consiliere
profesională

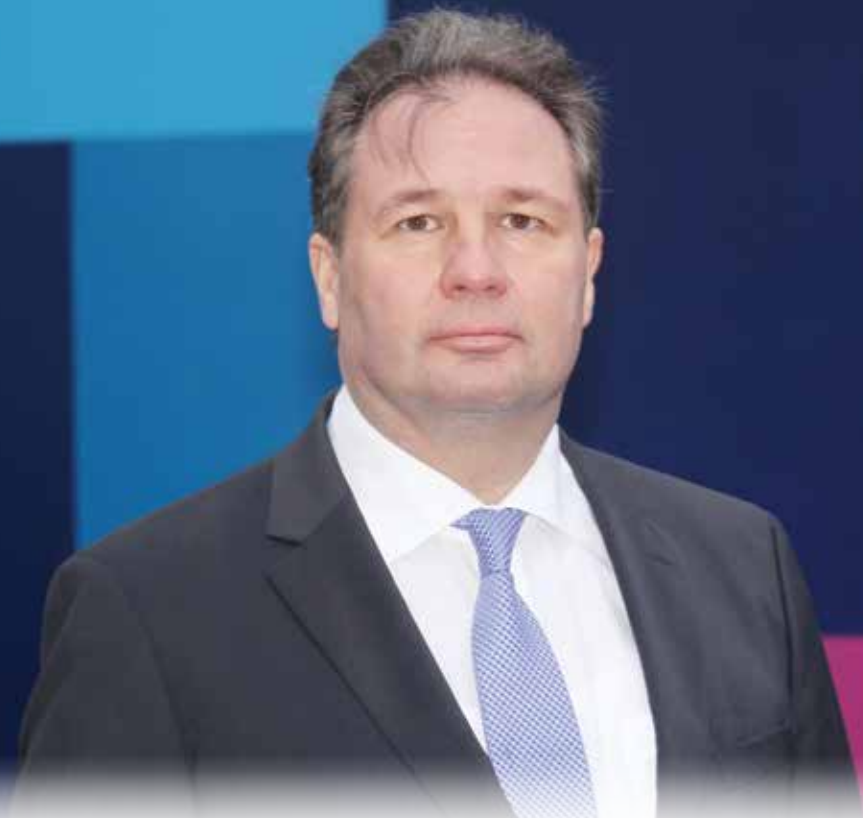


Peste 18 000 de
repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



VIDEO: STAREA TRANSPORTURILOR, CU RADU DINESCU, SECRETAR GENERAL UNTRR ȘI PREȘEDINTE IRU

Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR și președintele IRU, face o analiză la zi a principalelor probleme cu care se confruntă piața românească a transporturilor rutiere.

Secretarul general al UNTRR răspunde la cinci întrebări adresate de jurnaliștii revistei TIR Magazin, în ediția din luna februarie 2021 a serialului STAREA TRANSPORTURILOR.

Alina Anton-Pop, director PR&Marketing revista TIR Magazin: Cum a fost anul 2020 pentru firmele de transport marfă și pentru cele de transport rutier de persoane?

Radu Dinescu, secretarul general al UNTRR: Industria transporturilor rutiere și economia românească, ca și cea europeană și globală, au fost serios afectate de acest inamic invizibil numit COVID 19. Putem estima, la nivelul UE, pierderi de 81 miliarde de euro pentru firmele de transport persoane, ceea ce înseamnă o scădere de 57% față de anul 2019. Cel mai serios impact a fost asupra călătoriilor transfrontaliere, atât pentru

serviciile regulate, cât și pentru cele turistice cu autocarul, cu operațiuni reduse cu până la 100% în timpul pandemiei.

În ceea ce privește transporturile rutiere de marfă din UE, estimăm o pierdere de 65 miliarde de euro pentru firmele de transport marfă, ceea ce înseamnă o pierdere de 20% față de anul precedent. Acest lucru se datorează restricțiilor de transport, controalelor la frontieră și sanitare, întreruperilor în lanțurile de aprovizionare globale, problemelor de lichiditate legate de întârzieri de plată și închiderii instalațiilor de producție în multe sectoare, ceea ce conduce la reducerea operațiunilor cu până la 50% în timpul pandemiei.

La nivelul României, estimările UNTRR arată o scădere a cifrei de afaceri cu 13% per total piață transport rutier de marfă și cu 17% pentru transportul internațional de mărfuri în anul 2020, comparativ cu 2019. În ceea ce privește piața transportului rutier de persoane, aceasta a scăzut cu 20% în 2020, în

timp ce transportul rutier internațional de persoane s-a diminuat cu 55%.

Potrivit datelor BNR, exportul de servicii de transport rutier s-a diminuat, în primele 11 luni ale anului 2020, cu 11,55%, comparativ cu perioada similară a anului trecut.

Operatorii de transport rutier se confruntă cu probleme operaționale pe termen scurt, cum ar fi timpii lungi de așteptare la frontiere, conformarea cu noile măsuri privind COVID-19 din fiecare țară, dar și lipsa lichidităților și a veniturilor.

60% dintre firmele de transport rutier de mărfuri din România prezentau risc de insolvență înainte de criza COVID-19, iar multe dintre ele au întâmpinat dificultăți în a accesa instrumentele de finanțare puse la dispoziție de stat. Acest lucru a fost accentuat și de faptul că firmele care și-au suspendat finanțările potrivit OUG 37/2020 au fost raportate, începând cu 1 iunie 2020, în Centrala Riscului de Credit.

**Alina Anton-Pop, director
PR&Marketing revista TIR**

Magazin: Este 2021 anul relansării economice a firmelor de transport rutier de marfă și persoane?

**Radu Dinescu, secretarul
general al UNTRR:**

Relansarea economică a firmelor de transport rutier din România va depinde foarte mult de modul în care va decurge campania de vaccinare la nivelul României și la nivelul UE. Salutăm includerea lucrătorilor din transporturi în cadrul personalului esențial din etapa a doua de vaccinare, urmare demersurilor UNTRR adresate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Sănătății și coordonatorului campaniei de vaccinare împotriva COVID-19, privind prioritizarea vaccinării împotriva COVID-19 a personalului esențial din transporturile rutiere, în condițiile în care industria de transport rutier este una de importanță sistemică pentru economia României, asigurând continuitatea fluxului de mărfuri și pasageri.

La nivelul UE există planuri ambițioase în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea la modul general, dar și cu aplicare în cadrul transporturilor rutiere. În privința decarbonizării, UE este neclintită în atingerea obiectivelor de decarbonizare încorporate în Pactul Verde European, care prevede că, până în 2050, UE va ajunge să nu mai emită gaze cu efect de seră și introduce de asemenea principiul decuplării creșterii economice de utilizarea resurselor. Sectorul de transport este identificat în mod special ca fiind responsabil pentru un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE.

În consecință, presiunea asupra sectorului de transport este foarte mare pentru a realiza o reducere cu 90% a emisiilor generate de transporturi până în 2050. Comisia Europeană pregătește

o serie de acte normative care au ca scop stimularea decarbonizării, în ceea ce privește eurovinieta -taxarea infrastructurii rutiere, taxarea carburanților, rețelele de alimentare cu carburanți alternativi –gaz natural comprimat și hidrogen– și norme noi de emisii pentru vehicule.

Decarbonizarea presupune nu doar urmărirea emisiilor generate de vehicul. La nivel european, trebuie să se ia în considerare tot lanțul, de la producerea până la consumul energiei. Din perspectiva industriei de transport rutier, ca principiu general, eforturile de decarbonizare UE vor fi sortite eșecului dacă legislația europeană de specialitate nu va ține cont de emisiile realizate de la sursa de energie până la vehicul și va continua să se concentreze numai asupra emisiilor vehiculului în sine.

Altfel, rezultatele nu vor fi eficiente și conform așteptărilor. Credem că, pentru decarbonizarea transportului rutier, trebuie considerat un mix în care să se aibă în vedere vehiculele de mare capacitate, digitalizarea transporturilor și instruirea conducătorilor auto (training pentru conducerea ecologică), pentru a obține beneficiile tehnologiei deja disponibile, precum și investițiile în combustibili alternativi.

În zona digitalizării, Comisia vrea să pună la punct o strategie de date în care cei care contribuie –cum ar fi transportatorii rutieri– să aibă anumite drepturi printre care și cel de a-și da consimțământul ca datele lor să fie preluate, colectate și utilizate, astfel încât să existe o abordare echitabilă în acest domeniu al prelucrării datelor la nivelul UE, dar și al transportului rutier. În Strategia pentru Date publicată în 2020, Comisia Europeană identifică în mod special necesitatea unui spațiu de date dedicate sectorului “mobilitate”, care ar include întregul sector al transporturilor. O serie de acte

legislative sunt anunțate, în 2021, în aplicarea strategiei, inclusiv o propunere legislativă dedicată reglementării datelor și o propunere dedicată reglementării platformelor.

Digitalizarea este un pas important și inevitabil pentru eficientizarea transportului rutier. O serie de instrumente pot fi implementate în perioada următoare: CMR Digital (eCMR), TIR Digital (eTIR), instrumente care vor ajuta mult în eficientizarea transportului rutier la nivelul UE și cu partenerii non UE.

**Alina Anton-Pop, director
PR&Marketing revista TIR**

Magazin: Ne putem aștepta, în acest an, la o anulare în instanță a unor prevederi al Pachetului Mobilitate 1, extrem de nefavorabile pentru transportatorii români?

**Radu Dinescu, secretarul
general al UNTRR:**

UNTRR a depus trei acțiuni împotriva Pachetului Mobilitate 1 la Tribunalul General al UE, solicitând anularea celor mai discriminatorii prevederi ale Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii rutieri români, legate de obligația întoarcerii acasă a camioanelor și a șoferilor și de interzicerea repausului săptămânal normal în cabina camionului, precum și suspendarea aplicării prevederilor discriminatorii deja aplicabile ale Pachetului Mobilitate 1 privind întoarcerea acasă a șoferilor și interzicerea repausului săptămânal normal în cabină, până la o decizie privind anularea acestora.

Salutăm faptul că șapte State Membre, printre care și România, au depus acțiuni la CJUE (Bulgaria, Lituania, Ungaria, Polonia, Cipru, Malta), iar alte două State Membre (Letonia și Estonia) au indicat că se vor alătura acestor acțiuni. Mai mult, prevederile Pachetului Mobilitate 1 au fost

Publicare



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



contestate la Tribunalul General UE și de transportatorii belgieni și bulgari. Sperăm că aceste acțiuni să dea un semnal pentru autoritățile de reglementare dar și pentru justiția europeană, care să constate că, dacă sunt atât de multe acțiuni, înseamnă că trebuie să existe o cauză pentru care atâtea state și transportatori sunt afectați și își cer dreptatea. Suntem rezervați că prevederile contestate ale Pachetului Mobilitate 1 se vor anula în 2021. În ceea ce privește întoarcerea acasă a șoferului, ca obligativitate, o dată la trei sau patru săptămâni, interpretarea autorităților europene a fost de bun simț, în linie cu drepturile omului, și anume: firma de transport trebuie să îi ofere angajatului posibilitatea să se întoarcă în țara de reședință dacă acesta dorește. Dar, dacă șoferul nu vrea să se întoarcă acasă în acest interval, are dreptul să rămână acolo unde este, CE clarificând faptul că locul în care șoferul își petrece în cele din urmă odihna este alegerea acestuia. Studiul pe care îl face firma Ricardo, desemnată de Comisia Europeană să realizeze o evaluare a impactului obligației de întoarcere acasă a camioanelor, va avea un cuvânt de spus asupra modului în care va evolua acțiunea în instanță privind anularea acestei obligații. UNTRR a avertizat că studiul realizat de firma de consultanță a CE ar putea conduce la concluzii prestabilite de Europa de Vest, având în vedere că Ricardo pare să amestece merele cu perele,

pentru că amestecă întoarcerea acasă a camioanelor care fac cross-trade cu întoarcerea acasă a camioanelor care fac transport bilateral la nivel de UE. Astfel, rezultă că, astăzi, camioanele se întorc acasă la 6 săptămâni. Deci, o întoarcere la 8 săptămâni ar fi o facilitare pentru operatorii de transport rutier, potrivit acestui studiu preliminar. UNTRR a solicitat consultantului CE să nu amestece transportul internațional bilateral cu transportul internațional cross-trade, pentru că în acest caz întregul studiu CE devine irelevant. Evaluarea impactului întoarcerii acasă a vehiculului nu se poate aplica transportului bilateral - deoarece aceste vehicule merg și se întorc la fiecare cursă. Totodată, am sesizat aceste aspecte Comisarului European pentru transporturi și publicațiilor de la Bruxelles pentru ca Ricardo să facă un studiu corect și să arate cifrele relevante pentru această măsură. Și anume: întoarcerea acasă a camioanelor care fac cross-trade. Reamintim că transporturile rutiere au fost principalul contribuitor la exportul de servicii al României în ultimii ani, iar restricționarea acestora prin Pachetul Mobilitate 1 va avea consecințe economice majore în următorii doi ani pentru România. KPMG 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. În acest context, UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor și

Infrastructurii din România să trateze cu prioritate acțiunile împotriva Pachetului Mobilitate 1, vizând menținerea viabilității și competitivității transportatorilor români profund afectați de noile prevederi discriminatorii ale legislației europene prin:

- demersuri la nivel european pentru anularea obligației discriminatorii privind întoarcerea acasă a camioanelor, prin prioritizarea acțiunilor României la Curtea de Justiție UE dar și la nivelul Comisiei Europene, care va finaliza în curând studiul de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, care ar trebui să evidențieze în mod corect impactul economic major al acestei obligații asupra țărilor estice și periferice ca România, precum și impactul negativ asupra mediului și astfel să fundamenteze necesitatea eliminării acestei obligații discriminatorii inacceptabile din legislația UE.
- demersuri la nivel european pentru a se permite efectuarea repausului săptămânal normal de 45 h la două săptămâni în cabina camioanelor pentru șoferii profesioniști care doresc această măsură pe perioada pandemiei. Precizăm că actualele reguli europene permit șoferilor profesioniști efectuarea repausului săptămânal zilnic și a repausului săptămânal redus în cabina camionului. Totodată, reamintim că, până anul trecut, regulile europene nu prevedeau interzicerea repausului săptămânal normal în cabina camionului, iar în perioada 2006-2014 toate Statele Membre au

permis șoferilor profesioniști efectuarea repausului săptămânal normal în cabină. Începând din 2014, state vestice precum Franța, Belgia și Germania au introdus în legislația națională prevederi prin care au interzis repausul săptămânal normal în cabină. În mod regretabil, în loc să ia măsuri împotriva acestor interpretări protecționiste ale legislației europene, Comisia Europeană a introdus aceste măsuri în legislația europeană, sub presiunea Statelor Vestice.

- demersuri la nivel național pentru clarificarea situației impozitării diurnei – modul actual de control și perspective având în vedere atât termenul de implementare al Directivei nr. 1057/2020 privind aplicarea regulilor detașării în transportul rutier internațional (2 februarie 2022), cât și faptul că diurna rămâne valabilă pentru operațiunile de transport rutier intern, non-UE și UE pentru operațiunile bilaterale și cross-trade în limitele exceptate de aplicarea directivei detașării.

În acest sens, UNTRR propune elaborarea unei Note de orientare/ Note de bune practici - care să clarifice faptul că diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial și clarificarea locului de muncă pentru șoferii profesioniști. Reîncadrarea „diurnei” ca venit salarial și taxarea retroactivă închide firmele de transport rutier, deja afectate profund de prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1. Solicităm elaborarea unui ghid pentru calcularea diurnei și clarificarea situațiilor în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial și, de asemenea, a situațiilor în care poate face acest subiect – cazuri întâlnite la firme de plasare de forță de muncă. Totodată, considerăm necesară clarificarea utilizării diurnei/ indemnizației de detașare în contextul prevederilor Pachetului Mobilitate 1- Directiva 1057/2020 stabilind noi reguli de aplicare a detașării din 2 februarie 2022.

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

Ce loc ocupă România în transportul rutier de marfă din Uniunea Europeană?

Radu Dinescu, secretarul

general al UNTRR: La nivelul UE, România se află pe locul 3 în ceea ce privește operațiunile de transport rutier

internațional de tip cross-trade după Polonia, care are 35% din totalul acestor operațiuni, și Lituania, care are 17%. România are un procent de 10,5% din totalul acestor operațiuni.

În ceea ce privește operațiunile de cabotaj, România se situează tot pe locul 3, după Polonia, cu 42%, și Lituania, cu 10%. România are 8,2% din totalul operațiunilor de cabotaj la nivel european. Această cotă de piață, pe care transportatorii rutieri au câștigat-o de la intrarea în UE, ne face să le fim antipatici celor din Europa de Vest și acest fapt a fost și la originea unui Pachet Mobilitate dezechilibrat, în opinia noastră.

Sectorul de transport rutier din România reprezintă aproape 41.000 de firme, cu o cifră de afaceri cumulată de 12,3 miliarde euro, 212.000 de angajați și este principalul contributor la exportul de servicii al României. Transporturile rutiere generează un sfert din exportul total de servicii al României.

maxim oportunitățile oferite de finanțările europene. Programul Uniunii Europene - Next Generation cuprinde fonduri de 750 miliarde de euro care vor fi alocate pentru recuperarea economiei europene post-criză. Având în vedere criza gravă pe care o traversează industria transporturilor rutiere, pledăm la nivel european pentru alocarea cât mai multor fonduri europene din programul Next Generation către acest sector, pentru a susține investiții care să promoveze decarbonizarea și digitalizarea transporturilor rutiere.

La nivel național, considerăm că instrumentele sub umbrela Next Generation EU (UE - Generația Viitoare) reprezintă o oportunitate care trebuie folosită de Guvernul României în mod pragmatic și concret pentru a asigura recuperarea rapidă a firmelor de transport rutier, prevenirea falimentelor în următoarele luni și menținerea competitivității industriei românești de transport rutier prin acordarea de sprijin pentru:



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

În ce fel credeți că autoritățile locale și centrale trebuie să sprijine transportul rutier în 2021, în așa fel încât numărul falimentelor din acest domeniu să nu explodeze?

Radu Dinescu, secretarul

general al UNTRR: În acest an și în cei care vor urma considerăm că autoritățile trebuie să folosească la

- achiziția de vehicule noi care să utilizeze combustibili alternativi (gaz natural comprimat - CNG, gaz natural lichefiat - LNG, hidrogen, vehicule electrice);
- digitalizarea documentelor de transport și măsuri concrete pentru începerea implementării e-CMR în România, TIR electronic. Sunt o serie de instrumente și documente de transport care pot fi digitalizate și, astfel, putem crește eficiența transporturilor rutiere;



- dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, modernizarea și construirea de noi zone de parcare sigure și securizate pentru camioane.

Trebuie să existe niște acțiuni ținute la nivel național și local pentru operatorii de transport, astfel încât să fie ajutați să depășească cele mai dificile momente. Vorbim de măsuri care să le asigure fluxul de bani necesar depășirii acestei perioade și pentru a face investiții în vehicule competitive. Toate aceste lucruri, dacă vor fi puse în practică prin fonduri UE, există șanse reale ca transportatorii rutieri să poată depăși această etapă dificilă.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a solicitat acțiuni urgente din partea Guvernului României pentru adoptarea unor măsuri la nivel național de sprijinire a transportatorilor rutieri români afectați de pandemia COVID-19, precum și pentru realizarea de demersuri la nivel european pentru prevenirea colapsului lanțurilor de aprovizionare urmare noilor restricții COVID-19.

Principalele măsuri solicitate de UNTRR autorităților române pentru sprijinirea transportatorilor rutieri afectați de pandemia Covid19 vizează:

1. Măsuri de sprijin financiar ținute: UNTRR solicită Guvernului facilitarea accesului la împrumuturi pentru acoperirea costurilor variabile (cum ar fi nevoile operaționale curente), refinanțarea creditelor în derulare pentru achiziționarea de active și facilitarea creditelor pentru reînnoirea

flotelor la dobânzi reduse sau chiar 0%, prelungirea termenelor de plată și/ sau reducerea temporară sau anularea taxelor și impozitelor și includerea ramurii transporturilor rutiere în cadrul sectoarelor strategice prioritare pentru dezvoltarea competitivă, eligibile pentru finanțare prin fondurile europene.

2. Implementarea instrumentelor digitale inovatoare recomandate de ONU în sectorul transporturilor rutiere, cum ar fi sistemele eTIR și e-CMR și alte instrumente care permit schimbul de informații electronice fără contact fizic și facilitează fluxul de mărfuri peste granițe. Pentru transportul rutier comercial de călători, biletele electronice (e-ticketing) și plățile electronice (e-payments) sunt soluții dovedite, care trebuie puse în aplicare pentru a evita contactul social și, astfel, pentru a opri răspândirea COVID-19. UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii implementarea e-CMR la nivel național, oferind firmelor de transport rutier din România o soluție digitalizată și sigură, în contextul măsurilor pentru prevenirea răspândirii COVID-19, precum și al obiectivelor de transformare digitală a României. Reamintim că scrisoarea electronică de transport e-CMR a fost ratificată de România încă din 2019, iar acum trebuie implementată.

3. Coordonarea necesară la nivel global și transfrontalier: Regulile și restricțiile, în special în ceea ce privește trecerea frontierei, se schimbă rapid

și implementarea necoordonată a acestora este inacceptabilă. Pe măsură ce pandemia evoluează, devine din ce în ce mai dificil să se respecte diferitele restricții regionale și naționale. Armonizarea și coordonarea globală și regională a acțiunii guvernamentale este imperativă, acordând totodată prioritate siguranței și securității șoferilor în orice moment. În plus, trebuie luate toate măsurile necesare pentru a facilita în continuare tranzitul și trecerea frontierei în timpul pandemiei Covid-19.

În acest context, UNTRR a solicitat autorităților române să realizeze demersuri la nivel european pentru prevenirea colapsului lanțurilor de aprovizionare urmare noilor restricții Covid-19. Confruntate cu noile tulpini COVID-19, Statele Membre UE au în vedere restricții noi sau mai stricte pentru transportul rutier de mărfuri, inclusiv închiderea sau controlul frontierelor interne UE și restricționarea șoferilor de camioane. Acest lucru va afecta lanțurile vitale de aprovizionare pentru milioane de cetățeni și întreprinderi din România și din UE. UNTRR a solicitat acțiunea imediată a Guvernului României la nivel european, pentru scutirea șoferilor profesioniști de transport de mărfuri de la testarea obligatorie COVID-19 în toate Statele Membre, conform principiilor Culoarelor Verzi (Green Lanes) convenite la nivel european în contextul pandemiei COVID-19.

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





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 inspecții.

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.





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume?- aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de

marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

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

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





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



SCHMITZ CARGOBULL ECOGENERATION: CAROSERIE AERODINAMICĂ PENTRU O SUSTENABILITATE MAI MARE ÎN TRANSPORTUL DE MARFĂ

Regândirea durabilității - acesta este motto-ul noului concept de vehicul EcoGeneration de la Schmitz Cargobull. Conceptul de remorcă sustenabilă cu trei versiuni: EcoFIX, EcoFLEX și EcoVARIOS este contribuția Schmitz Cargobull pentru economii mai mari de combustibil și reducerea CO2 în transportul rutier de marfă.

Noile produse Schmitz Cargobull care aduc economii de combustibil de până la 5%, au fost prezentate oficial la conferința de presă online organizată de cel mai mare producător european de remorci pe 20 ianuarie 2020.

Continuând tradiția de lider inovator de piață, Schmitz Cargobull a dezvoltat o caroserie aerodinamică pentru semiremorca cu prelată S.CS, care permite economii de combustibil de până la 5%. Această problemă a economiei este mai importantă ca niciodată pentru companii, având în vedere taxa pe CO2 introdusă în acest an. Costurile combustibilului și amprenta de CO2 pot fi reduse semnificativ pentru a economisi în mod eficient bani. Începând cu 1 ianuarie 2021, noua taxă pe CO2 cere companiilor să plătească 25 EUR/tonă pe CO2 produs atunci când consumă combustibil fosil. Prețul va crește succesiv către un interval de prețuri de 55-65 EUR din 2026.

„Dacă doar 50% din toate călătoriile sunt efectuate în modul aerodinamic

și 50% în modul volum, EcoFlex realizează economii calculate de 7.700 EUR la 1 milion de kilometri sau în jur de 900 EUR pe an. Poluarea de mediu este redusă cu 2,3 tone de CO2 pe an”, explică CEO-ul Schmitz Cargobull, Andreas Schmitz.

Andreas Schmitz, CEO Schmitz Cargobull, a declarat în conferința de presă: „Suntem foarte bucuroși că vă putem prezenta

generația ECO care va revoluționa, odată în plus, industria remorcilor. Generația ECO a apărut ca o normalitate. Suntem o companie de încredere, inovatori și sustenabili, iar asta este parte din ADN-ul nostru. Am căutat cele mai bune soluții în transport oferind remorci dar și servicii pe care să te poți baza. Încercăm să găsim soluții inovatoare în beneficiul clienților noștri. Generația ECO nu este doar sustenabilă. Ea permite clienților





noștri să își reducă costurile. Generația ECO este mai bună pentru clienți, mediu, pentru fiecare dintre noi.

Pentru a proteja mediul, vehiculele noastre vor putea fi exploatate o perioadă mai îndelungată. Am introdus telematica în pachetul standard.

Am creat un corp cu un acoperiș mult mai aerodinamic, care se înclină ușor în partea din spate. Dar, pe care, atunci când clientul are nevoie, se poate ridica, iar corpul va ajunge la capacitatea sa maximă.”

Boris Billich, Director de vânzări al Schmitz Cargobull,

rezumă avantajele: „Conceptul EcoGeneration este la fel de bun pentru mediu, cât și pentru reducerea costurilor în industria transporturilor. Presupunem că acest concept de vehicul va fi, de asemenea, eligibil pentru a primi subvenții în cadrul programului de protecție climatică al guvernului

federal german, ca parte a programului de înlocuire a flotei de transport.

Conceptul de ridicare a părții spate a noilor vehicule EcoGeneration conferă remorcii o formă aerodinamică și reduce rezistența aerodinamică. Poate fi ușor ridicat dacă remorca trebuie încărcată până la acoperiș. Acest concept oferă economii potențial ridicate fără cheltuieli suplimentare, în special atunci când se transportă mărfuri grele. Toate acestea, fără a modifica semnificativ funcțiile remorcii, performanța transportului și manevrabilitatea”.

Boris Billich a declarat în conferința de presă: „Generația ECO propune o înălțime ajustabilă a spatelui remorcii pentru a reduce rezistența aerului în contact cu prelată. Design-ul aerodinamic presupune o reducere de 5% a consumului de combustibil. Testele făcute de clienți au arătat o economie de

până la 10%. Înălțimea acoperișului poate fi ajustată pentru a ajunge la capacitatea maximă de încărcare. Corpul ECOFLEX va putea parcurge anual 120 de mii de mile pe an, la un consum de 28 de litri la 100 de kilometri pentru un cap tractor obișnuit, ceea ce ar duce la un consum de 33.600 de litri. La un preț de un litru pe diesel de 1 euro. Dacă estimăm că vehiculul va fi folosit în modul eco 50% din timp, ar rezulta o economie de combustibil de 840 de litri pe an și 2,3 tone de CO2 pe an”.

Schmitz Cargobull oferă trei versiuni diferite ale EcoGeneration.

EcoFIX este soluția ideală pentru transportul mărfurilor orizontale, plate și grele, cum ar fi role de oțel și hârtie. Cu greutatea sa redusă și spatele fix, vehiculul oferă o înălțime față totală de patru metri. Vehiculul optimizat reprezintă o alternativă de economisire a combustibilului datorită greutății reduse și designului aerodinamic.





EcoFLEX are capătul din spate coborât, flexibil. La extensie maximă, are o înălțime totală de patru metri în față și în spate. În același timp, înălțimea prelatei se reglează pentru a se potrivi corpului cu opțiunea de a ridica flexibil partea din spate atunci când volumul complet de încărcare necesită acest aspect. Forma aerodinamică rezultată poate optimiza economiile de combustibil. Acest corp este ideal pentru transportul general de mărfuri și băuturi.



EcoVARIOS este o opțiune excelentă pentru transporturile cu volum mare și industria automobilelor. Atât secțiunile din față, cât și cele din spate ale corpului pot fi reglate flexibil. Această variantă oferă o înălțime interioară de trei metri și o înălțime totală de patru metri. Această remorcă oferă economii de combustibil atunci când nu este

necesar să se ocupe întreaga înălțime interioară.

Înălțimea variantelor EcoFLEX și EcoVARIOS poate fi ajustată cu ușurință și rapid, în același mod ca binecunoscutul și consacratul sistem de caroserie VARIOS. Acoperișul este ridicat manual folosind o pompă hidro-pneumatică, în timp ce înălțimea este reglată prin intermediul stâlpilor de susținere. Nu sunt necesare alte ajutoare pentru schimbarea înălțimii. O singură persoană poate face reglajele pe cont propriu, iar întregul proces durează aproximativ 10 minute, inclusiv mutarea prelatei și ajustarea la noua înălțime.

În funcție de specificitatea transportului, corpul Eco poate fi echipat cu prelate standard sau cu prelate POWER CURTAIN. Vehiculele EcoGeneration sunt o soluție ideală în combinație cu POWER CURTAIN. Acest lucru reduce greutatea totală și contribuie la economii mai mari de combustibil. Sistemul impresionează prin manevrarea sa simplă și sigură și economisește timp în timpul sarcinilor de transport de zi cu zi. La fel ca versiunile standard, caroseria Eco respectă toate certificatele actuale, deoarece caroseria are la bază aceeași tehnologie ca remorcile standard.

Baza rămâne renumitul șasiu MODULOS, care permite proiectarea flexibilă a caroseriei datorită conceptului său modular. Corpul Eco poate fi combinat și cu șasiul X-LIGHT pentru o greutate a vehiculului neîncărcat deosebit de mică. Bineînțeles, vehiculele Eco continuă să ofere caracteristicile



clasice ale șasiului, cum ar fi robustețea, protecția împotriva coroziunii și o garanție de 10 ani împotriva ruginirii. Toate vehiculele EcoGeneration sunt, de asemenea, echipate cu sistemul telematic de remorcă TrailerConnect® CTU al Schmitz Cargobull ca standard. Acesta oferă aceleași funcții ca în cazul remorcilor standard. La încărcare și descărcare, nu există alte elemente speciale în comparație cu alte operațiuni de transport de zi cu zi. Toate variantele Eco sunt potrivite atât pentru încărcarea din spate, cât și pentru cea laterală. Asigurarea, încărcarea și descărcarea mărfii pot fi efectuate ca de obicei, fără nicio lucrare suplimentară. Primele vehicule cu noua caroserie aerodinamică au fost deja produse și sunt supuse testelor de teren în cooperare cu o companie de transport. Vânzările vor începe înainte de sfârșitul lunii ianuarie, iar producția de serie va începe în al doilea trimestru al anului 2021.



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.





MHS TRUCK&BUS GROUP - 20 DE UNITĂȚI MAN TGX CĂTRE INT. TRANSPORTE POPOVICI

La începutul acestui an, MHS Truck&Bus Group a livrat 20 de unități MAN TGX ale noii generații de camioane MAN către compania Int. Transporte Popovici.

MHS Truck & Bus Group continuă parteneriatul de succes alături de Int. Transporte Popovici. Compania, care operează în segmentul de transport rutier internațional din 1997, a achiziționat o flotă de 20 de unități ale noii generații de camioane MAN pentru transport pe distanțe lungi.

„Noua generație de camioane MAN ne-a atras atenția atât prin avantajele pe care le oferă pentru activitatea noastră de transport cât și pentru șoferii noștri. Aceasta întrunește toate caracteristicile necesare în ceea ce privește eficiența, consumul de combustibil și asigurarea confortului șoferilor, în mediul lor de lucru. Suntem mulțumiți nu numai de calitatea camioanelor ci și de serviciile oferite de MHS Truck&Bus Group pe care, de altfel, ne bazăm dezvoltarea activității noastre de transport.”, a declarat Sarolta Bara, Director General al companiei Int. Transporte Popovici

SRL.

Cele 20 de autotractoare MAN TGX 18.510 4x2 BL SA, achiziționate de la MHS Truck&Bus Group, au cabină GM, echipată cu 2 paturi și defletoare de aer - dedicată pentru cursele pe distanțe lungi, motor D26 de 510 CP și cuplu de 2600 Nm, sisteme MAN de îmbunătățire a costurilor, precum: pilot inteligent EfficientCruise, TipMatic cu retarder și sisteme MAN de siguranță, în standard: programul electronic de stabilitate (ESP), controlul tracțiunii (ASP), asistență pentru frânarea de urgență (EBA) și sistemul de avertizare la părăsirea benzii (LDW). Acestea reprezintă combinația optimă pentru o flotă de vehicule economică și eficientă. De asemenea, pentru un plus de confort al șoferului, interiorul cabinei este dotat cu scaune confort cu suspensie pneumatică, suport lombar și umeri, sistem media cu ecran de

7inch, MAN Smart Select, Navigație, MAN EasyControl, sistem climatronic, climatizare în staționare și frigider de 41l. Șoferii au la dispoziție un spațiu total de depozitare de 990l, dintre care un sertar sub pat de 53l, trei compartimente de depozitare deasupra parbrizului, ladă în stânga și în dreapta, sub pat, cu acces din interior și din exterior.

„Ne bucurăm să continuăm parteneriatul nostru alături de compania Int. Transporte Popovici și, de asemenea, ne bucură, faptul că aceasta a ales să fie printre primii utilizatori ai noii generații de camioane MAN. Astfel, partenerul nostru, Int. Transporte Popovici, beneficiază de o flotă modernă, adaptată industriei transporturilor, care facilitează munca de zi cu zi, atât a companiei lor cât și a șoferilor lor.” a declarat Elena Claudia Iordache, CEO al MHS Truck&Bus, distribuitorul MAN în



România.
Noua generație de camioane MAN, lansată la începutul anului trecut, a fost premiată la nivel internațional cu o serie de distincții importante, cum ar fi premiul „Red Dot Design” pentru noua

cabină. De asemenea, conform testelor TÜV, noua generație de camioane MAN economisește cu până la 8,2% mai mult combustibil în comparație cu vechea generație.
Compania Int. Transporte Popovici oferă

o gamă variată de servicii de transport, de la cel pentru bunuri de larg consum până la cel specializat (de exemplu, transport frigorific sau marfă vrac).





VIDEO: MAN TGX INDIVIDUAL LION S: LEUL ALFA A IEȘIT LA RAMPĂ

O dată cu prezentarea noului MAN TGX Individual Lion S, modelul exclusivist vârf de gamă al noii generații de camioane MAN, MAN Truck & Bus face o nouă declarație de forță.

Göran Nyberg, membru al comitetului executiv în departamentele de vânzări și marketing, a anunțat, pe 11 februarie 2021, prezentarea navei amiral a mărcii în cadrul noului episod MAN QuickStop, difuzat pe platforma YouTube.

La un an de la prezentarea noii generații de camioane MAN, în februarie 2020, MAN Truck & Bus a prezentat vârf de gamă al noii game, MAN Individual Lion S. Debutul acestuia pe piață marchează aniversarea primului an de când modelele din noua generație de camioane circulă pe drumurile din Europa.

În plus față de eficiența operațională și orientarea spre confortul șoferului, care sunt atuurile binecunoscute deja ale noii game, versiunea TGX Lion S concepută în cadrul departamentului MAN Individual

este una cu adevărat exclusivistă.

Cu o apariție sportivă, un design unic și echipări speciale MAN TGX Individual Lion S va satisface și cei mai exigenți clienți.

Göran Nyberg, membru al comitetului executiv în departamentele de vânzări și marketing la MAN Truck & Bus SE, a fost încântat să prezinte noul model de top al mărcii în cadrul noului episod MAN QuickStop pe platforma YouTube: "Am avut o senzație specială când am văzut pentru prima oară acest camion, pur și simplu mi s-a făcut pielea de găină. Este o apariție impunătoare pe drum și impresionează atât la exterior cât și la interior. Sunt sigur că partenerii noștri vor fi mândri să aibă un astfel de camion în flotă, iar șoferii vor fi mândri să-l conducă. Acest camion este cu adevărat spectaculos!"

La exterior, model MAN TGX Individual LION S a fost conceput în cadrul departamentului de design MAN, toate soluțiile propuse fiind puse în practică de experții din departamentul MAN Individual. Acesta are o apariție impunătoare, întărită de efectul de carbon al bării de protecție și al oglinzilor exterioare și accentuată de nuanțele de roșu care scot în evidență designul distinctiv al noii generații de camioane MAN. Senzația impunătoare este conturată și de radiatorul cu un design stilat vopsit în negru și cu elemente cromate, bara din plafon cu lămpi LED, elementele frontale și laterale din



oțel, jantele negre și parasolarul exclusivist MAN Individual. Designul interior continuă caracterul exclusivist al noului model. Cusătura decorativă roșie pe volanul multifuncțional din piele subliniază caracterul sportiv al MAN TGX Individual Lion S. Husele pentru scaune sunt din piele Alcantara cu o cusătură în formă de diamante, iar cotiera și panourile ușilor sunt din același material. Pe tetiere iese imediat în evidență simbolul unui leu roșu, iar inscripția Lion S se regăsește și pe inserțiile cromate de pe portiere. Centurile de siguranță roșii accentuează și mai mult impresia dinamică generală pe care o lasă acest camion. Șoferul este răsfățat în cabina



versiunii Individual Lion S cu scaune premium, un volan ergonomic cu numeroase posibilități de reglare și un display digital de 12,3 inch. Printre dotările de asistență și siguranță se numără sisteme precum Adaptive Cruise Control Stop & Go, MAN ComfortSteering, Lane Return Assist LRA, sisteme de asistență la virare, la schimbarea benzii de rulare și sistem de asistență pentru faza lungă, toate venind în sprijinul șoferului pentru o călătorie în confort și siguranță. Pauzele petrecute în cabina noului model sunt adevărate momente de relaxare. Un pat confortabil, un spațiu de stocare suplimentar de 1.400 litri în locul unui al doilea pat și opțiunea de a echipa spațiul de bucătărie cu un cuptor cu microunde și un automat de cafea îi oferă



șoferului un spațiu confortabil și de relaxare în perioadele de pauză. În plus, opțional se poate monta pe unul dintre pereții laterali, deasupra patului, și un televizor cu diagonala de 22 de inch. Noul MAN TGX Lion S nu este doar despre un design elegant și echipări speciale. Cu o motorizare între 510 și 640 CP se va dezlănțui pe orice drum și își va ocupa locul de leu alfa în cadrul oricărei flote.

Despre MAN Individual

Prin intermediul departamentului MAN Individual, MAN Truck & Bus oferă clienților săi posibilitatea de a-și personaliza vehiculele în funcție de necesitățile lor. Toate modificările și personalizările sunt făcute de experții MAN Individual, clienții beneficiind de toată experiența acestora în realizarea unor vehicule speciale.

Despre MAN QuickStop

Noile produse și inovații ale mărcii vor fi în prim planul noului magazin digital MAN QuickStop care va fi difuzat lunar pe canalul oficial de YouTube MAN. Actorul John Friedman, cunoscut pentru rolul lui "Erkan" în comedia Erkan and

Stefan", va fi gazda acestui serial, iar alături de el vor fi o serie de invitați speciali, fie specialiști care lucrează în cadrul MAN Truck & Bus, fie reprezentanți ai companiilor partenere care au contribuit la



dezvoltarea noilor produse pentru a le prezenta înainte de lansare. Aceștia vor furniza o serie de informații exclusive, se vor prezenta momente din culise și vor răspunde întrebărilor puse de comunitate în online. În plus, un rol foarte important în această producție vor avea și clienții care au achiziționat vehicule MAN și, desigur, șoferii care le conduc.





SCHMITZ CARGOBULL ÎȘI EXTINDE PORTOFOLIUL DE PRODUSE

Noul șasiu A.WF pentru remorci și șasiul Z.WF pentru remorci cu ax central sunt noi produse intrate în acest an în portofoliul Schmitz Cargobull.

Transportul multimodal pentru mărfuri generale devine din ce în ce mai important în Europa, ca urmare a creșterii densității traficului, a cererii de reducere a emisiilor de dioxid de carbon și urmare a cerințelor expeditorilor pentru o logistică durabilă. Schimbările rapide între transportul pe șosea și calea ferată, siguranța mărfurilor și flexibilitatea remorcilor sunt cerințe stricte de la producătorii de vehicule.

Datorită sistemului său modular, Schmitz Cargobull oferă soluții și echipamente optime pentru transportul multimodal, care nu se limitează la semiremorci S.KO și semiremorci cu prelată S.CS. Schmitz Cargobull își extinde, din nou, portofoliul de produse reintroducând șasiurile A.WF și Z.WF, precum și noua suprastructură interschimbabilă W.BO, pentru soluții multimodale eficiente.

Șasiul interschimbabil este dezvoltat, proiectat și produs de Schmitz Cargobull în Slovacia în noua locație Schmitz Cargobull din Michalovce. Noua suprastructură interschimbabilă W.BO din gama Schmitz Cargobull va fi produs la

comandă de specialistul în remorci Kerex.

Aceste remorci folosite pentru operațiuni de schimbare a suprastructurii au o gamă largă de gărzi la sol, făcându-le deosebit de adaptabile. Se disting prin designul lor simplu și robust. Sunt echipate în mod optim pentru a ușura operațiunile de interschimbare și pentru a permite manipularea economică a containerelor. Opțional, șasiul este, de asemenea, disponibil în versiuni zincate la cald.

Cu șasiu robust din oțel cu două axe





și încuietorii containerelor pentru 1 x 20', șasiul interschimbabil A.WF este echipamentul optim pentru fixarea și susținerea containerelor interschimbabile.



Pentru a transporta în mod flexibil module și containere interschimbabile, acesta a fost adaptat în mod optim cerințelor

transportului multimodal. Șasiul interschimbabil Z.WF pentru remorci cu ax central este, de asemenea, conceput pentru a transporta în mod flexibil module și containere interschimbabile. Proiectate și testate pentru fiecare tip de sarcină de transport, cu sarcini utile de aproximativ 14,5 tone, ambele șasiuri sunt potrivite pentru transportul containerelor/ carcaselor interschimbabile cu montaje standardizate ISO (20'). Șasiul opțional galvanizat la cald este rezistent la coroziune și oferă o protecție optimă împotriva ruginii. O garanție de 10 ani împotriva ruginii se aplică tuturor pieselor zincate din șasiu. Acest lucru contribuie la păstrarea valorii șasiului, care se reflectă în valoarea de revânzare. Suprastructura interschimbabilă W.BO este o nouă completare a gamei de produse Schmitz Cargobull, ca soluție pentru



transportul multimodal. În loc să piardă timpul în timpul încărcării și descărcării, box-urile interschimbabile pot fi așezate și înlocuite imediat cu un alt container interschimbabil gata pentru transport ulterior. În plus față de economisirea timpului, acest lucru ajută vehiculul de transport să fie utilizat mai eficient. Mai mult, timpul de conducere pentru șofer este redus și se evită cursele în gol. Suprastructura interschimbabilă Schmitz Cargobull W. BO pentru transportul de mărfuri reprezintă o cutie cu pereți netezi, o construcție din oțel, care oferă o gamă largă de opțiuni de echipare, cum ar fi un sistem dublu etajat, ușă cu role sau un sistem standard de găuri. Schmitz Cargobull oferă trei modele diferite de suprastructuri interschimbabile, care sunt concepute pentru a face față unei game largi de sarcini de transport. Acestea sunt disponibile cu lungimi de 7,45 m și 7,82 metri.





CNAIR - "HOCUS POCUS" CU HOTĂRĂRILE JUDECĂTOREȘTI ȘI BANII PUBLICI

CNAIR a decis, în februarie 2020, concedierea unui angajat de la Direcția de Drumuri și Poduri Craiova. Nicolae Lăcătușu, șeful Agenției de Control și Încasare (ACI) Porțile de Fier 1 susține că a fost concediat abuziv după ce a semnalat conducerii CNAIR o serie de abuzuri comise de șefii DRDP Craiova.

Lăcătușu a chemat CNAIR în instanță și a câștigat salariile aferente lunilor de după data la care a fost concediat și repunerea în funcția de șef la ACI Porțile de Fier 1.

Într-o primă fază, CNAIR a refuzat să dea curs hotărârii instanței de judecată. Nicolae Lăcătușu s-a adresat redacției TIR Magazin pentru a aduce cazul său în atenția opiniei publice.

Revista TIR Magazin a cerut un punct de vedere oficial conducerii CNAIR, pe data de 02 februarie 2021. La numai câteva ore după ce email-ul nostru a fost trimis către Mariana Ioniță, directorul general al CNAIR, Nicolae Lăcătușu a fost chemat să fie repus în funcție.

El este astfel din nou șeful ACI Porțile de Fier 1.

Împotriva tuturor evidențelor, CNAIR ne-a transmis că la "19.01.2021, s-a emis decizia de repunere în funcție a domnului Nicolae Lăcătușu, începând cu data de 25.01.2021".

Care a fost speța

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România a refuzat să pună în executare o decizie definitivă a Tribunalului București.

Instanța a decis că CNAIR l-a concediat abuziv pe Nicolae Lăcătușu, un angajat al Direcției Drumuri și Poduri Craiova. Instanța a cerut CNAIR să îl repună în funcție și să îi plătească, retroactiv, salariile.

În urma unui proces deschis prin intermediul Sindicatului Național Profesional al Drumarilor din România, Tribunal a decis „reintegrarea reclamantului în funcția și postul deținute anterior concedierii”. Curtea a decis că Nicolae Lăcătușu trebuie despăgubit cu salariile de care ar fi beneficiat dacă DRDP nu l-ar fi concediat abuziv. De asemenea, DRDP Craiova trebuie să plătească toate cheltuielile de judecată.

Nicolae Lăcătușu a susținut că a fost concediat după ce a semnalat o serie de nereguli la nivelul DRDP Craiova. Prin sentința dată, Tribunalul București a confirmat acest lucru.

Ce a constatat Tribunalul

„Salariatul reprezentat – Lăcătușu Nicolae, până la data concedierii și-a desfășurat activitatea de peste 25 de ani în cadrul CNAIR, la punctul de lucru Agenția de Încasare și control Porțile de Fier. La nivelul DRDP Craiova, atribuțiile

executive de reprezentant legal sunt asigurate de directorul regional al DRDP Craiova Bratu Bogdan [...]. Urmare a cercetării disciplinare din data de 20.01.2020 s-a dispus sancționarea angajatului cu desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă [...]. Referitor la circumstanțele și împrejurările cercetării disciplinare și a sancțiunii dispuse, se menționează că acestea se vor dovedi că au avut ca scop sancționarea abuzivă, urmare a activității de avertizor de integritate a salariatului [...], acesta sesizând conducerii centrale a CNAIR, în perioada decembrie 2019 – ianuarie 2020, neregulile în activitatea specifică ACI-urilor din subordinea DRDP Craiova, inclusiv activitatea de coordonare, fiind vizati chiar directorul regional al DRDP Craiova Bratu Bogdan și Țuțulan Claudiu, numit temporar șef ierarhic superior al șefilor de ACI”. Lăcătușu a fost concediat pentru abateri disciplinare prin încălcarea Codului de etică și al Regulamentului Intern. Și încălcarea prevederilor din fișa postului [...]

„În mod suspect, toate aceste pretinse abateri sancționate de pârâtă s-au înregistrat a fi săvârșite în luna ianuarie

2020 după ce DRDP Craiova a aflat, printr-o ilegalitate a conducerii CNAIR, că salariatul Lăcătușu a avertizat asupra unor nereguli grave în activitatea DRDP Craiova vizați fiind Bogdan Bratu și Țuțulan Claudiu, ultimul Șef Departament venituri."

"Șeful Comisiei, care a verificat așa zisa abatere disciplinară a lui Lăcătușu, a fost chiar unul dintre inculpați – Țuțulan.

Nu s-au prezentat probe că Lăcătușu a adus injurii conducerii DRDP Craiova. Faptele pretins incriminatorii au fost insuficient descrise și nu au fost indicate normele încălcate".

În numele Legii, Tribunalul hotărăște: „Dispune reintegrarea reclamantului în funcția și postul deținute anterior concedierii.

Obligă pârâta la plata către reclamant a unei despăgubiri egală cu drepturile salariale indexate, majorate și reactualizate și cu celelate drepturi de care ar fi beneficiat reclamantul de la data concedierii și până la efectivă reintegrare".

Răspunsul CNAIR la întrebările TIR Magazin

La o săptămână după ce am trimis întrebările către conducerea CNAIR, pe 10 februarie 2021, am primit și răspunsurile:

1. Care au fost motivele reale (dovedite cu probe) ale desfacerii contractului de muncă al angajatului dumneavoastră Nicolae Lăcătușu?

Desfacerea contractului individual de muncă al angajatului Nicolae Lăcătușu s-a făcut conform deciziei nr. 92/13.02.2020, emisă în baza raportului de cercetare disciplinară prealabilă nr. 406/13.02.2020, pentru neîndeplinirea sarcinilor de serviciu dispuse de către superiorii ierarhici, încălcarea atribuțiilor privind arhivarea și circuitul documentelor, precum și încălcări ale prevederilor Codului de Comportament Etic, și anume folosirea unui limbaj jignitor și adresarea de injurii în relațiile stabilite cu subordonații.

Menționăm că Nicolae Lăcătușu a fost angajat în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) S.A – Direcția Regională de Drumuri și Poduri Craiova, având funcția de Șef Agenție Porțile de Fier 1.



2. Desfacerea contractului de muncă s-a făcut după ce Nicolae Lăcătușu a semnalat nereguli grave în desfășurarea activității DRDP Craiova. Există vreo legătură cauzală între cele două evenimente?

Desfacerea contractului de muncă și semnalarea unor presupuse nereguli sunt chestiuni distincte, care se judecă în mod obiectiv cu respectarea legii. Astfel, în anul 2020, Nicolae Lăcătușu a sesizat CNAIR SA asupra unor aspecte presupus ilegale în activitatea Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Craiova, respectiv a domnului Bogdan BRATU, Director DRDP Craiova. Serviciul Control Intern din cadrul CNAIR SA a răspuns reclamațiilor formulate de petent.

3. A verificat CNAIR neregulile semnalate de Nicolae Lăcătușu și, dacă da, la ce concluzie a ajuns?

Da, l-a informat cu privire la concluziile controlului. Celor 13 petiții depuse de Nicolae Lăcătușu s-a răspuns conform legii.

4. Nicolae Lăcătușu susține că a descoperit o filieră de furt a veniturilor CNAIR cu privire la netaxarea vehiculelor înregistrate, v-a informat și a făcut sesizare și la DNA Timișoara? Ce măsuri/verificări ați întreprins?

CNAIR a efectuat multiple controale la toate agențiile de control și încasare aflate în administrarea companiei la dispoziția Consiliului de Administrație. Până la acest moment a fost întocmit un Raport Preliminar, conținând deficiențe

și propuneri de remediere ale acestora care a fost înaintat conducerii CNAIR SA.

La nivelul CNAIR au fost, sunt și vor fi verificări ale activităților din ACI. Disfuncționalitățile și nerespectarea prevederilor sunt remediate imediat. În cazul unor posibile abateri sau încălcări ale legislației în vigoare vor fi sesizate organele abilitate de lege.

5. De ce nu ați luat măsuri împotriva directorului general regional Nicolae Bratu, care a refuzat reintegrarea domnului Lăcătușu Nicolae, în ciuda sentinței definitive și cu toate că dumneavoastră ați dispus aceasta printr-o adresă oficială?

Nicolae Lăcătușu a câștigat în instanța, prin hotărâre definitivă, dreptul de a fi reîncadrat în funcție în data de 24.12.2020, iar cererea sa adresată DRDP Craiova, în acest sens, a fost depusă pe data de 07.01.2021. Astfel, în data de 19.01.2021, s-a emis decizia de repunere în funcție a domnului Nicolae Lăcătușu, începând cu data de 25.01.2021.

6. Cine va plăti despăgubirile acordate de instanță domnului Lăcătușu, dumneavoastră sau domnul Nicolae Bratu?

Plata despăgubirilor în cazul salariaților care au fost reintegrați în urma unei hotărâri definitive revine angajatorului, conform hotărârii judecătorești.

În loc de concluzie: Ca de obicei, pentru erorile, greșelile, prostiile sau răzbunările diversilor șefi din CNAIR, plătește tot contribuabilul român!



AMENDĂ DE 38.000 DE EURO PENTRU UN ȘOFER CARE A FOLOSIT DOUĂ CARDURI TAHOGRAF

În timpul unui control de rutină în trafic, Poliția rutieră din Freising, Germania, a descoperit că șoferul unui camion folosea, în mod obișnuit, un al doilea card tahograf.

Acest aspect este ilegal. Compania de transport pentru care lucrează șoferul se așteaptă la o amendă de 38.000 de euro.

În fapt, a fost vorba un camion articulat de 40 de tone care a fost oprit pentru a fi verificat Allershausen, München. Șoferul a fost oprit deoarece depășea limita de viteză cu puțin mai mult de 20 km/oră. Dar, în final, s-a dovedit că șoferul le oferea surprize și mai mari oamenilor legii. Evaluarea tahografului a arătat că șoferul, în vârstă de 54 de ani, care locuia în Austria, a folosit în mod ilegal un al doilea card tahograf. Analiza acestui card a relevat încălcări constante ale timpilor de conducere. Persoana de 54 de ani nu s-a odihnit aproape deloc și a însumat 54 de ore aproape continuu de condus. Legal, este permis maxim 10 ore. Prin implicarea unui al doilea card, au fost inițiate proceduri penale pentru falsificarea datelor. Parchetul Landshut a cerut transportatorului o garanție de 330.000 de euro. Datorită depășirii timpilor de conducere, șoferul și compania de expediție slovenă trebuie să aștepte o amendă totală de 38.000 de euro.

16.000 de euro amendă pentru un șofer român

Un șofer profesionist din România, în vârstă de 43 de ani, a fost condamnat de Tribunalul de la Kolding pentru manipularea tahografului și anularea limitatorului de viteză al camionului. Este vorba de plata unei amenzi de 119.000 de coroane (16 mii euro). Șoferul nu mai are voie să conducă o mașină în Danemarca în următorii patru ani. Șoferul a precizat, în prealabil, prin intermediul unui avocat din țara sa de origine, că nu va fi prezent în fața instanței din Kolding. De asemenea, el a precizat că se declară vinovat. Cazul se referă la faptul că șoferul

fusesse prins de 14 ori manipulând tahograful. El a condus de mai multe ori în timp ce limitatorul de viteză al mașinii fusesse oprit. Astfel, el a putut conduce cu peste 90 de kilometri pe oră. Toate ilegalitățile au avut loc pe autostrada E45, când a fost oprit de trei ori lângă Kolding, dar și la Frøslev, Aarhus și Aalborg. Cursele au avut loc în perioada 9 aprilie-28 aprilie 2018.

Dovezi ale cazului

Danezii au la dosar mai multe probe indubitabile. Este vorba despre transcrieri din tahograful camionului. Imaginile din sistemul automat de recunoaștere a numerelor de înmatriculare au arătat că șoferul a circulat, deși tahograful indica faptul că se odihnește. Prin urmare, a fost efectuată o examinare tehnică a mașinii. Șoferii profesioniști români trebuie să știe că există peste 50 de cazuri în care manipularea tahografului este pedepsită.

Constituie contravenții următoarele fapte:

1. utilizarea unui vehicul fără tahograf sau tahograf digital ori utilizarea unor tahograme sau tahograme digitale neomologate;
2. montarea unor tahograme sau tahograme digitale neomologate;
3. utilizarea unor tahograme sau tahograme digitale nesigilate;
4. utilizarea unor tahograme sau tahograme digitale montate/reparate/calibrate de operatori economici neautorizați;
5. utilizarea unor tahograme digitale necalibrate;
6. utilizarea unor tahograme sau tahograme digitale cu termenul de valabilitate al verificării/calibrării periodice depășit;
7. calibrarea incorectă a unui tahograf sau tahograf digital;

8. utilizarea unor dispozitive ilegale de manipulare a tahografului;
9. 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. omisiunea de a introduce manual în tahograful digital datele prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85; Modificări (1)
13. nerespectarea prevederilor art. 16 din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85, privind utilizarea vehiculului și înregistrarea datelor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto în eventualitatea defectării sau funcționării defectuoase a tahografului ori în eventualitatea în care conducătorul auto nu poate utiliza cartela tahograf fiind distrusă, defectă, pierdută sau furată;
14. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu până la o oră;
15. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu până la două ore;
16. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu până la 3 ore;
17. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu până la 4 ore;
18. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu 4 ore sau mai mult;
19. depășirea perioadei maxime zilnice de conducere cu până la o oră;
20. depășirea perioadei maxime zilnice de conducere cu până la două ore;
21. depășirea perioadei maxime zilnice de conducere cu până la 3 ore;
22. depășirea perioadei maxime zilnice de conducere cu până la 4 ore.



OLANDA CERE TESTE COVID NEGATIV PENTRU TOȚI ȘOFERII DE CAMION CARE VIN DIN UK

Călătorii din Regatul Unit și Africa de Sud care doresc să călătorească în Olanda cu avionul sau feribotul trebuie să facă un test rapid corona la aeroport sau terminalul de feribot înainte de a pleca.

Prezentarea unui rezultat negativ al unui test rapid nu mai mare de 72 de ore este obligatoriu pentru toți cei care vin din Regatul Unit în Olanda. Obligația se va aplica și șoferilor de camioane, echipajelor de pe feriboturi și avioane.

Măsura este menită să prevină răspândirea noilor variante ale coronavirusului în Olanda.

Măsura a intrat în vigoare la 15 ianuarie 2021.

Site-ul guvernului britanic enumeră locațiile în care șoferii de transport pot fi testați gratuit.

Este publicată, de asemenea, o listă de facilități de testare private în care șoferii profesioniști pot fi testați.

Testul rapid obligatoriu se aplică deja pasagerilor care călătoresc cu trenul din Marea Britanie în Olanda și șoferilor care folosesc tunelul dintre Dover și Calais.

Olanda își unește forțele cu Franța și Belgia pentru a preveni importul de variante de virus din Marea Britanie.

Pasagerii care au nevoie de test COVID

Condiții de călătorie în Olanda, potrivit MAE sunt următoarele:

Operatorii care asigură servicii de transport de persoane au obligația de a verifica dacă pasagerii care sosesc pe cale aeriană sau maritimă dețin cele două teste pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, lipsa acestora atrăgând imposibilitatea îmbarcării. Transportul de marfă din și către Marea Britanie este în continuare permis.

Transportatorii din Marea Britanie care se îmbarcă pe feriboturi trebuie să prezinte un test rapid, efectuat cu maximum 24 de ore anterior îmbarcării.

La acest moment, la sosirea în Regatul Țărilor de Jos, persoanelor care se deplasează din state încadrate în zona roșie sau portocalie (România este inclusă în zona portocalie) li se recomandă ferm autoizolarea pentru o perioadă de 10 zile din momentul intrării pe teritoriul acestui stat. Se poate ieși din izolare înainte de împlinirea termenului de 10 zile, dacă în cea de a cincea zi se efectuează un test PCR și acesta este negativ.

Excepții de la obligativitatea prezentării unui test molecular tip PCR cu rezultat

negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2:

- Persoanele cu vârsta sub 13 ani;
- Persoanele care călătoresc cu microbuze sau autoturisme personale;
- Muncitorii și studenții din zona de frontieră (30 km față de frontieră);
- Titularii de pașapoarte diplomatice sau ID-uri diplomatice emise de MAE olandez;
- Șefii de stat și membrii de guvern;
- Persoanele care lucrează în domeniul transportului de mărfuri sau alte tipuri de transport (șoferii de camioane, persoanele care lucrează pe nave care transportă containere, „vrachiere”, cisterne, nave de pescuit, precum și persoanele care lucrează în sectorul energetic pe platformele de petrol și gaze și în parcurile eoliene, companiile offshore care furnizează servicii acestui sector și echipajul aerian, de croazieră și de feribot atunci când călătoresc în îndeplinirea atribuțiilor de servicii);



UK: AMPLASAMENTE ALE CENTRELOR DE CONSULTANȚĂ PENTRU TRANSPORTATORI

Revista TIR Magazin vă prezintă locurile unde șoferii și echipajul de autovehicule grele de marfă, autovehicule mari de marfă și camioane pot obține teste COVID-19 gratuite și verificări ale pregătirii documentelor pentru frontieră înainte de a transporta mărfuri în UE.

În centrele de consultanță pentru transportatori ale Ministerului Transportului, șoferii și echipajul de autovehicule grele de marfă, autovehicule mari de marfă și camioane puteți să:

- susțineți un test COVID-19, care este necesar pentru a călători în anumite țări - consultați lista de mai jos pentru locurile de testare;
- aflați despre regulile și documentele necesare pentru a muta mărfurile între Regatul Unit și UE, obținând o verificare a disponibilității frontierei;
- obțineți ajutor folosind serviciul Verificați un HGV/ Solicitați un serviciu Kent Access Permit (KAP).

Șoferii și echipajul care utilizează ruta Dover și Eurotunnel vor trece peste cozi rapid dacă sunt testați și au un permis de acces în Kent valabil înainte de a ajunge în Kent. Găsiți cel mai apropiat centru de consultanță pentru transportatori. Centrele de consultanță pentru transportatori se află la stațiile de service de pe autostradă sau la popasurile pentru autocamioane.

Lista centrelor

Majoritatea centrelor de consultanță pentru transportatori sunt deschise între orele 6:00 și 21:30, 7 zile pe săptămână.

Beaconsfield 6:00 - 21:30
Burtonwood (Merseyside) 6:00 -

21:30
Cambridge Services (Numai testarea COVID-19)
Cannock Roadking Nu se efectuează testări
Carlisle Stobart Truck Stop 4:00 - 21:30
Charnock Richard Services northbound 6:00 - 21:30
Cherwell Valley 6:00 - 21:30
Clacket Lane eastbound 24 de ore
Cullompton 6:00 - 21:30
Doncaster North 6:00 - 21:30
Donington Park 6:00 - 21:30
Ferrybridge Services 6:00 - 21:30
Fleet southbound 6:00 - 21:30
Formula Services (Ellesmere Port) Nu se efectuează testări
Hartshead Moor (Huddersfield) 6:00 - 21:30
Heywood Distribution Truck Stop 6:00 - 21:30
Holyhead Truck Stop Nu se efectuează testări
Hopwood Park 4:00 - 21:30
Junction 38 Services 6:00 - 21:30
Leicester Forest East northbound 6:00 - 21:30
Leicester Forest East southbound 6:00 - 21:30
Lockerbie Truck Stop Nu se efectuează testări
Markham Moor Nu se efectuează testări
Membury eastbound 6:00 - 21:30
Orwell Crossing Truck Stop 4:00 - 21:30
Peterborough 4:00 - 21:30 (Ocupat - este posibil să întâmpinați

întârzieri)
Pont Abraham Nu se efectuează testări
Reading Eastbound 24 de ore
Rothwell Truck Stop 6:00 - 21:30 (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Rownhams northbound 24 de ore
Rugby Stobart Truck Stop 24 de ore (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Sandbach northbound 6:00 - 21:30
Sandbach southbound 6:00 - 21:30
South Mimms 24 de ore
Stafford northbound 6:00 - 21:30
Strensham northbound 6:00 - 21:30
Strensham southbound 6:00 - 21:30
Sutton Scotney northbound 6:00 - 21:30
Sutton Scotney southbound 6:00 - 21:30
Tamworth Services 6:00 - 21:30
The Stockyard Truckstop Rotherham 6:00 - 21:30, de Luni până Vineri (7:00 - 11:00 și 16:00 - 20:00, Sâmbătă și Duminică)
Thurrock Services 24 de ore (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Truckhaven (Carnforth) 6:00 - 21:30
Watford Gap northbound Nu se efectuează testări
Watford Gap southbound 6:00 - 21:30 (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Wetherby Services 6:00 - 21:30
Woodall northbound 6:00 - 21:30



ȘOFERII DE CAMION ÎNTÂMPINAȚI CU SANDVIȘURI VEGANE GRATUITE LA INTRAREA ÎN UK

Noile legi interzic persoanelor care vin din UE să intre în Marea Britanie cu carne și produse alimentare lactate.

Astfel, șoferii de camion trebuie să lase la graniță „pachetul” alimentar luat din UE.

Brexit-ul a introdus o grămadă de reglementări complicate atunci când șoferii transportă mărfuri. Regulile sunt, fără îndoială, crude. Pe scurt, șoferii nu pot consuma majoritatea alimentelor atunci când trec din UE în Marea Britanie. Multor șoferi li s-au confiscat sandvișurile care conțineau carne sau produse lactate deoarece aceste alimente sunt supuse unor proceduri vamale speciale. Pe scurt, ele sunt reținute la graniță. Singurele excepții de la aceste condiții sunt sadviciurile vegane pentru că nu conțin carne și lactate.

Din fericire, există două companii ingenioase, numite LoveSeitan și Simply Lunch, care au oferit șoferilor de camioane sandvișuri vegane prin campania lor Operation Snack. Peste 500 de sandvișuri au fost distribuite „transportatorilor flămânzi”, potrivit foodtribe.com.

Totul s-a desfășurat conform cu noile reglementări UE și COVID-19.



Rezultatul final: zâmbete din partea șoferilor profesioniști.

În sens invers e mai bine

UE permite intrarea în comunitate o cantitate limitată de carne și lapte din marea Britanie. În cazul în care călătoriți în UE puteți transporta produse din carne sau lapte, atâta timp cât sunt destinate consumului propriu. Acest lucru se aplică și pentru plante și produse vegetale – flori, fructe, legume – dacă acestea au crescut în UE și nu au dăunători sau boli.

În acest context, când spunem UE ne referim la cele 27 de state membre plus Andorra, Islanda, Liechtenstein, Norvegia, San Marino, Elveția.

„Trebuie să respectați aceste reguli și când transportați în bagaje produse din carne și lapte ori produse vegetale, sau când le comandați online și vă sunt trimise acasă prin poștă.

Puteți transporta o cantitate limitată (mai puțin de 10 kg) de lapte praf și alimente pentru sugari, alimente necesare din motive medicale sau hrană specială pentru animale de companie, atâta timp cât:

- produsul nu trebuie să fie ținut la frigider înainte de utilizare;
- produsul se află într-un ambalaj pe care poate fi identificată marca comercială;
- produsul este sigilat, cu excepția cazului în care se află în curs de utilizare”, potrivit paginii oficiale a Comisiei Europene.

Ce se întâmplă dacă nu declarați carnea

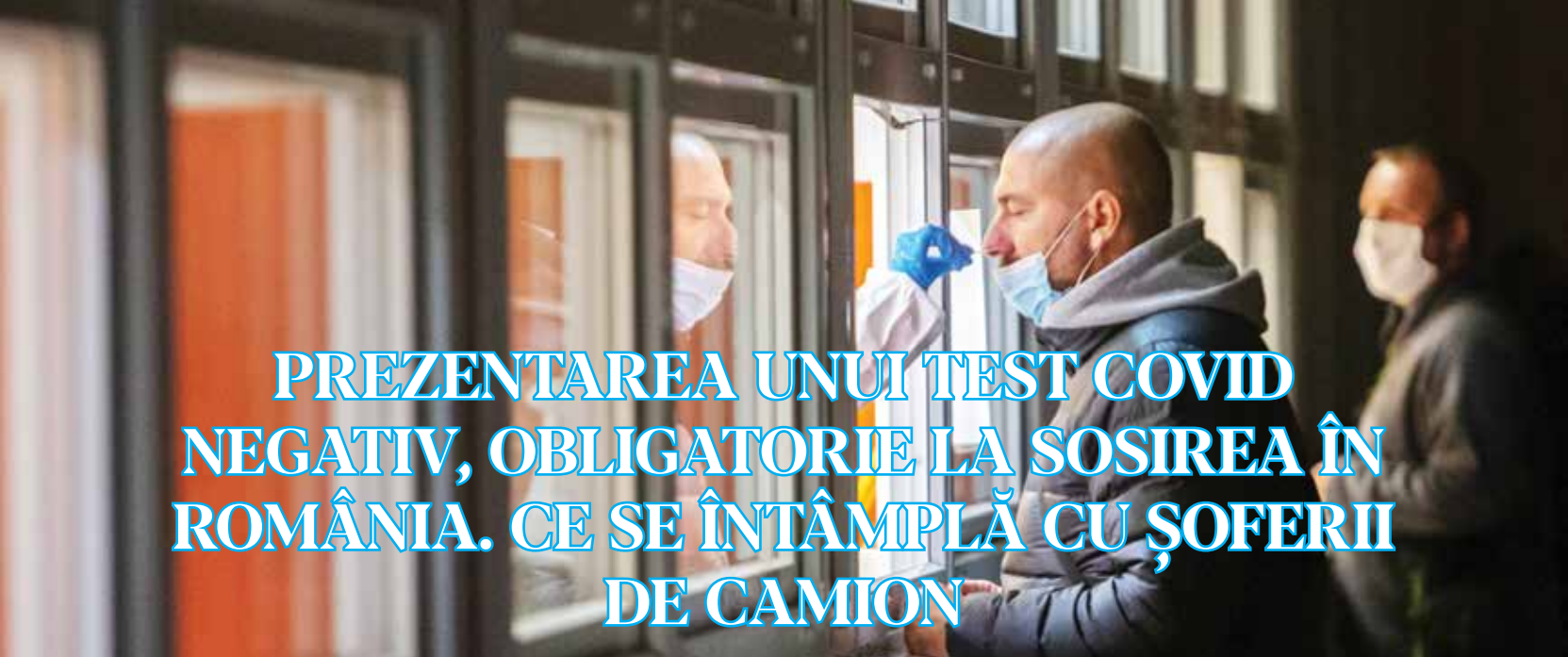
„Când intrați în UE este posibil să faceți obiectul unor controale oficiale efectuate de autorități. Dacă transportați produse din carne sau lapte pe care nu le-ați declarat, acestea vor fi confiscate



și distruse. În plus, s-ar putea să vi se aplice o amendă sau chiar să vi se deschidă un dosar penal.

Alte plante și produse de origine animală

Puteți transporta produse de origine animală când călătoriți în UE. Totuși, majoritatea țărilor au reguli stricte cu privire la transportul de animale sau plante aflate în pericol sau de produse derivate din acestea și, în unele cazuri, veți avea nevoie de o autorizație. De exemplu, puteți transporta numai 125 g de caviar de sturion; dacă depășiți această cantitate, veți avea nevoie de autorizație”, spune Comisia.



PREZENTAREA UNUI TEST COVID NEGATIV, OBLIGATORIE LA SOSIREA ÎN ROMÂNIA. CE SE ÎNTÂMPLĂ CU ȘOFERII DE CAMION

Prezentarea unui test PCR negativ este obligatorie la sosirea în România din 12 februarie 2021, iar copiii sub 3 ani și persoanele care au primit de cel puțin zece zile a doua doză de vaccin nu au nevoie de test. Și alte categorii sunt exceptate, a decis Comitetul Național pentru Situații de Urgență.

CNSU a adoptat o hotărâre de completare a hotărârii adoptate mai devreme, în care este prevăzută introducerea obligației de a prezenta un test PCR negativ la sosirea în România și de a intra în carantină pentru 14 zile pentru persoanele care sosesc din aproape 70 de țări și teritorii.

Hotărârea CNSU:

Art.1 – Se completează art. 2 din Hotărârea nr. 6 din 04.02.2021 a Comitetului Național pentru Situații de Urgență cu 2 noi alineate, care vor avea următorul cuprins:

(4) Sunt exceptate de la prevederile alin. (1) următoarele categorii de persoane:

a) copii cu vârsta mai mică sau egală de 3 ani;
b) persoane care au efectuat vaccinul împotriva virusului SARS-CoV-2, inclusiv cea de a doua doză și pentru care au trecut cel puțin 10 zile de la administrarea celei de a doua doze până la data contactului direct sau până la data intrării în România. Dovada efectuării vaccinului, inclusiv data administrării celei de a doua doze se realizează prin intermediul documentului emis de unitatea sanitară care l-a administrat, din România sau din afara țării;
c) persoanele care au fost confirmate pozitiv pentru infecția cu virusul SARSCoV-2 în ultimele 90 de zile anterioare intrării în țară, fapt dovedit prin documente medicale sau prin verificarea bazei de date Corona-forms și pentru care au trecut cel puțin 14 zile de la data confirmării până la intrarea în țară;

d) conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone;
e) conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;
f) conducătorii auto prevăzuți la lit. a) și lit. b) care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu;
g) piloții de aeronave și personalul navigant;
h) membrii misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și ai altor reprezentanțe diplomatice acreditate la București, posesori de pașapoarte diplomatice, personalul asimilat personalului diplomatic, precum și membrii Corpului Diplomatic și Consular al României și posesorii de pașapoarte diplomatice și de serviciu, precum și membrii familiilor acestora;
i) personalul navigant român, maritim și fluvial care se repatriază prin orice mijloc de transport, care prezintă autorităților competente „certificatul pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale”, al cărui model este publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria C, nr. 96 I din 24 martie 2020;
j) personalul navigant maritim și fluvial care efectuează schimbul de echipaj la bordul navelor aflate în porturile românești, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, dacă la intrarea în țară, precum și la îmbarcarea/

debarcarea de pe navă prezintă autorităților competente „certificatul pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale”, al cărui model este publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria C, nr. 96 I din 24 martie 2020;
k) personalul navigant care debarcă de la bordul navelor de navigație interioară, care arborează pavilion român, într-un port românesc, cu condiția asigurării de către angajatori a certificatului pentru lucrătorii din transportul internațional și a echipamentelor individuale de protecție împotriva COVID-19, pe timpul deplasării de la navă la locația unde poate fi contactat în perioada dintre voiajuri;
l) lucrătorii transfrontalieri care intră în România din Ungaria, Bulgaria, Serbia, Ucraina sau Republica Moldova, precum și cetățenii români angajați ai operatorilor economici din țările menționate, care la intrarea în țară fac dovada raporturilor contractuale cu operatorii economici respectivi.
(5) Măsurile prevăzute la alin. (1), (2) și (3) intră în vigoare începând cu data de 12.02.2021, ora 00.00.
Art.2 – Prezenta hotărâre se comunică tuturor componentelor Sistemului Național de Management al Situațiilor de Urgență pentru punere în aplicare prin ordine și acte administrative ale conducătorilor acestora.



ITALIA ȘI GERMANIA PROTESTEAZĂ DUPĂ ÎNCHIDEREA TRAFICULUI PENTRU CAMIOANE ÎN ZONA TIROL

Ministrul italian al transporturilor, Paola De Micheli, și omologul său german, Andreas Scheuer, au protestat într-o scrisoare comună adresată comisarului UE pentru transporturi Adina Valean împotriva măsurilor de tranzit pentru camioane luate de autoritățile tiroleze.

Austria a decis să interzică traficul camioanelor pe autostrada A12 din Tirol pe timp de noapte.

Cei doi miniștri ai Transporturilor au descris măsurile adoptate de Tirol, în privința interdicțiilor de conducere pe timp de noapte, drept „inadecvate și inacceptabile”. Ele ar încălca principiul liberei circulații și ar denatura concurența. Tirolul a luat măsura fără a consulta alte țări din regiunea alpină.

În replică, guvernatorul Tirolului, Günther Platter (ÖVP), a reacționat la protestul Italiei și Germaniei la Comisia UE împotriva măsurilor de tranzit impuse de autoritățile tiroleze. Interdicția traficului pe timp de noapte din 1 ianuarie nu este o măsură intempestivă. Ea fusese anunțată cu mult înaintea, potrivit lui Platter.

Pentru guvernatorul tirolez, „asociațiile de transport implicate în lanțul de transport încearcă cu toate mijloacele să pună presiune pentru ridicarea restricțiilor de tranzit tiroleze”. În luna decembrie 2020 s-a stabilit un nou record, fiind înregistrate 184.000 de camioane la stația de taxare Schönberg.

MAE despre călătoria în Austria

Începând cu data de 15 ianuarie 2021, orele 00:00, persoanele

care vor călători în Republica Austria au obligația ca, în prealabil, să se înregistreze online, prin completarea unui document denumit "Pre-Travel-Clearance – PTC".

Pe lângă măsura înregistrării electronice, la intrarea în Republica Austria vor fi aplicate, în continuare, măsurile adoptate la data de 19.12.2020, după cum urmează:

Persoanele care călătoresc în Austria, inclusiv din România, vor fi plasate în carantină imediat după intrarea pe teritoriul austriac, pentru o perioadă de 10 zile, la domiciliu sau într-o locație adecvată, ale cărei costuri trebuie suportate din bugetul personal. Măsura plasării în carantină poate fi suspendată în urma prezentării rezultatului negativ al unui test pentru infecția cu SARS-CoV-2 (de tip PCR sau antigen), efectuat nu mai devreme de a cincea zi de la intrarea în Austria, cheltuielile fiind suportate de către persoanele în cauză.

În plus, începând cu data de 10 februarie 2021, toate persoanele trebuie să prezinte, la intrarea în Austria, rezultatul negativ al unui test pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, de tip PCR sau antigen, efectuat cu maximum 72 de ore anterior sosirii. În situația în

care testul pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2 (PCR sau antigen) nu poate fi prezentat la intrare, acesta trebuie efectuat în cel mult 24 de ore de la data intrării în Austria.

Documentul care atestă efectuarea testului trebuie să conțină: numele și prenumele persoanei testate, data nașterii, data și ora prelevării probelor, rezultatul testului (pozitiv sau negativ), semnătura persoanei care a efectuat testul, ștampila instituției de testare sau codul de bare, respectiv codul QR.

Excepții de la măsura înregistrării electronice: transportatorii profesioniști de mărfuri, persoanele aflate în tranzit, persoane care participă la evenimente de familie care nu pot fi amânate (de exemplu: ceremonii funerare).





PĂGUBIȚII SE POT ADRESA PROPRIULUI ASIGURĂTOR PENTRU A RECUPERA DAUNELE

Șoferii vor putea să se adreseze propriului asigurător la care au încheiat asigurarea RCA pentru a recupera daunele produse într-un accident auto de care nu sunt vinovați.

Urmează ca asiguratorul său să-și recupereze în totalitate sau în parte sumele achitate de la asigurătorul RCA al mașinii șoferului vinovat de producerea accidentului, se arată într-un proiect de ordonanță de urgență care introduce decontarea directă obligatorie la contractele RCA.

Atenție însă! Sunt 5 condiții care trebuie îndeplinite cumulativ pentru aplicarea acestor reguli. Vezi în articol cum va funcționa și de ce spun autoritățile că anumite prețuri ar putea scădea.

Ministerul de Finanțe a publicat pe site-ul propriu proiectul de Ordonanță de Urgență (OUG), venit la inițiativa Autorității de Supraveghere Financiară (ASF), care introduce mecanismul obligatoriu de decontare directă la asigurările RCA.

Decontarea directă este în prezent un serviciu facultativ, prevăzut în contractul RCA, care permite, contra unui tarif suplimentar, ca, în caz de daună provocată din vina unui terț, să te adresezi propriului

asigurător RCA, urmând ca acesta să întreprindă demersurile necesare avizării, constatării și despăgubirii daunei respective. Ulterior, asigurătorul tău RCA își recuperează banii de la asigurătorul RCA al șoferului vinovat de accidentul auto.

Acest serviciu de decontare directă între asigurătorii RCA va deveni obligatoriu.

- "Se are în vedere protecția financiară a persoanei prejudiciate, astfel încât să beneficieze de repararea într-un timp cât mai scurt a prejudiciului material suferit. Astfel, consumatorul nu va mai fi nevoit să contacteze un asigurător cu care nu are o relație contractuală prealabilă și pe care nu l-a ales conform propriilor criterii, astfel încât criteriul de alegere a contractului RCA să depindă de alte elemente decât cele referitoare la nivelul prețului asigurării RCA.

- În al doilea rând, dar la fel de important, este faptul că persoana prejudiciată nu are la dispoziție aceleași instrumente pe care le

are propriul asigurător, astfel încât, să poată constrânge asigurătorul persoanei vinovate să soluționeze cazul într-un termen cât mai scurt și la un nivel just al despăgubirii.", se arată în expunerea de motive la proiectul de OUG.

Cele 5 condiții cumulative care trebuie îndeplinite pentru a funcționa decontarea directă RCA

În proiectul de OUG care modifică Legea 132/2017, decontarea directă



este definită ca serviciu auxiliar de asigurare constând în acoperirea daunelor propriilor asigurați, care se contractează obligatoriu de către asigurator, respectiv asigurat.

Decontarea directă între asiguratorii RCA este aplicabilă la îndeplinirea cumulativă a următoarelor 5 condiții:

- a) accidentele auto se produc pe teritoriul României;
- b) vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate/înregistrate în România;
- c) prejudiciile au rezultat în urma unui eveniment produs exclusiv între două vehicule;
- d) ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;
- e) din accident s-au produs prejudicii exclusiv vehiculelor.

Cum va funcționa? Detalii din proiectul de OUG:

Proiectul prevede modificarea articolului 26 din Legea 132/2017, referitoare la decontarea directă între asiguratorii RCA, astfel:

- 1) Decontarea directă se oferă obligatoriu de către asiguratorii RCA.
- 2) Decontarea directă între asiguratorii RCA este aplicabilă la îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:
 - a) accidentele auto se produc pe teritoriul României.
 - b) vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate/înregistrate în România.
 - c) prejudiciile au rezultat în urma unui eveniment produs exclusiv între două vehicule.

d) ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului.

e) din accident s-au produs prejudicii exclusiv vehiculelor.

3) În cazurile în care se îndeplinesc în mod cumulativ condițiile prevăzute la alin. (2) persoana prejudiciată avizează dauna la propriul asigurator RCA.

4) Procedura de decontare directă se stabilește prin reglementări ASF.

5) Prevederile alin. (3) nu aduc atingere dreptului persoanei prejudiciate în urma unui accident auto produs de un vehicul asigurat RCA de a exercita acțiunea directă pentru recuperarea prejudiciului produs împotriva asiguratorului RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului auto.

(6) Asiguratorul RCA al persoanei prejudiciate verifică valabilitatea asigurărilor RCA ale vehiculelor implicate în accident prin interogarea bazei de date cu asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României; rezultatul interogării este opozabil ambilor asiguratori.

(7) În limitele despăgubirii achitate, asiguratorul RCA al persoanei prejudiciate este subrogat în toate drepturile acesteia împotriva asiguratorului RCA al persoanei vinovate de producerea prejudiciului.

(8) După efectuarea plății despăgubirilor de către asiguratorul RCA al persoanei prejudiciate, acesta notifică asiguratorul RCA al persoanei vinovate cu privire la sumele achitate prin intermediul

unei cereri de rambursare; cererea de rambursare este însoțită de documentele pe baza cărora a fost stabilită răspunderea, s-a constatat întinderea daunelor, a fost cuantificat prejudiciul, de actul prin care a fost stabilit cuantumul despăgubirii și de dovada plății. (9) În aplicarea dispozițiilor alin. 7, asiguratorul RCA al persoanei vinovate achită sumele datorate către asiguratorul RCA al persoanei



prejudiciate în termen de maximum 10 zile de la data notificării cererii de rambursare prevăzute la alin. (8). (10) Dacă asiguratorul RCA al persoanei vinovate nu își îndeplinește sau își îndeplinește defectuos obligația de plată cu depășirea termenului prevăzut la alin (9), inclusiv dacă diminuează nejustificat cuantumul despăgubirii, acesta va plăti penalități de 0,2% pe zi de întârziere calculate la nivelul sumei de despăgubire datorate sau la diferența de sumă neachitată. (11) penalitățile prevăzute la alin.





(10) se achită odată cu achitarea sumei asupra căreia acestea se aplică.

(12) Actul prin care asigurătorul RCA al persoanei prejudiciate a stabilit cuantumul despăgubirii și în baza căruia a efectuat plata constituie titlu de creanță; titlul de creanță cuprinde sumele datorate către asigurătorul RCA al persoanei prejudiciate și devine, la data scadenței prevăzute la alin. (9), titlu executoriu, în baza căruia asigurătorul RCA al persoanei prejudiciate are dreptul să pornească executarea silită pentru recuperarea creanței constatate prin titlu, conform dispozițiilor Codului de procedură civilă și prevederilor legale aplicabile înscrisurilor sub semnătură privată.

Ce schimbări sunt preconizate de noul proiect de OUG

"Serviciul decontare directă garantează persoanei prejudiciate posibilitatea de a se adresa asigurătorului la care acesta are încheiată asigurarea RCA în vederea recuperării prejudiciului, urmând ca acesta să recupereze în totalitate sau în parte sumele achitate de la asigurătorul RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului.

Având în vedere interesul public general, evitarea riscului de concentrare a pieței și evitarea instituirii unei piețe cu structură de monopol, prin transformarea decontării directe într-un serviciu de asigurare obligatoriu a fi contractat de către asigurat și asigurătorul RCA, se urmărește creșterea încrederii asiguratului în propriul asigurător, prin faptul că acesta nu ar mai fi nevoit să se adreseze unui asigurător cu care acesta nu are o relație contractuală prealabilă. În aceste condiții, teoretic, la alegerea asigurătorului propriu nu mai este avut în vedere ca principal criteriu de selecție prețul asigurării și alte criterii orientate spre calitatea serviciilor oferite, inclusiv în

acordarea despăgubirilor.

Se vrea optimizarea costurilor

Un alt scop al introducerii acestui serviciu de asigurare este acela de soluționare amiabilă a unui număr extrem de mare de dosare de daună de regres administrativ, în special de micșorare a costurilor de gestionare a acestora, dar și reducerea termenului de acordare a despăgubirilor. Prin aplicarea acestuia se urmărește beneficiul asiguratului, creșterea încrederii în propriul asigurător și optimizarea costurilor cu despăgubirile ce pot duce la scăderea primelor de asigurare.

Totodată, în contextul precedentului generat de BREXIT și având în vedere posibilitatea apariției acestei situații în viitor, este necesară asigurarea unui cadru legislativ care să permită birourilor naționale ale statelor, să încheie acorduri de reciprocitate pe baza cărora, persoanele fizice și juridice rezidente să fie despăgubite pe baza garanției acordate de acestea.

Principale obiective

Proiectul Ordonanței de urgență de modificare și completare a Legii nr. 132/2017 are în vedere în principal următoarele:

1. Se propune introducerea posibilității exprese a BAAR de a încheia acorduri de reciprocitate și cu organisme similare din state terțe, astfel încât persoanele fizice și juridice rezidente în state terțe să beneficieze de garanția BAAR, pe baza încheierii unor astfel de acorduri.
2. Se propune modificarea mecanismului de decontare directă în sensul transformării acestuia într-un serviciu obligatoriu atât pentru asigurătorul RCA, cât și pentru asigurat.
3. Se propune corelarea contravențiilor cu obligațiile nou introduse în proiectul de ordonanță de urgență.
4. Se propune corelarea sancțiunilor

aplicate asigurătorilor RCA cu cele aplicate societăților reglementate de Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, cu modificările și completările ulterioare.

Alte informații

Situația extraordinară apărută în contextul BREXIT a generat necesitatea reglementării urgente a celor mai sus prevăzute, întrucât promovarea măsurilor pe calea unui proiect de lege, ținând cont de perioada lungă pe care o presupune o procedură parlamentară, nu ar asigura protecția necesară în timp util iar interesul public general ar fi iminent afectat.

De asemenea, în ceea ce privește decontarea directă, situația extraordinară este generată de existența unei stări de fapt, obiective și cuantificabile, astfel încât, în contextul celor de mai sus prezentate, nepromovarea prezentului act normativ în regim de urgență putând avea consecințe nefavorabile în plan economic și social.

Se are în vedere protecția financiară a persoanei prejudiciate, astfel încât să beneficieze de repararea într-un timp cât mai scurt a prejudiciului material suferit. Astfel, consumatorul nu va mai fi nevoit să contacteze un asigurător cu care nu are o relație contractuală prealabilă și pe care nu l-a ales conform propriilor criterii, astfel încât criteriul de alegere a contractului RCA să depindă de alte elemente decât cele referitoare la nivelul prețului asigurării RCA.

În al doilea rând, dar la fel de important, este faptul că persoana prejudiciată nu are la dispoziție aceleași instrumente pe care le are propriul asigurător, astfel încât, să poată constrânge asigurătorul persoanei vinovate să soluționeze cazul într-un termen cât mai scurt și la un nivel just al despăgubirii.



CREȘTERE A VÂNZĂRILOR DE CAMIOANE ȘI REMORCI

Înmatriculările totale de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au scăzut cu 2,5% în trimestrul IV 2020, față de trimestrul IV 2019, la 152.262 unități, din care 44.193 sunt vehicule noi, arată datele publicate de Institutul Național de Statistică (INS).

În ceea ce privește înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor au fost înregistrate creșteri la toate categoriile astfel: la categoria remorci și semiremorci cu 15,5%, la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 9,9% și la categoria autotractoare, cu 4,7%.

Înmatriculările de vehicule rutiere noi pentru transportul mărfurilor au înregistrat creșteri la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 17,6% și la remorci și semiremorci cu 16,7% și scădere la categoria autotractoare cu 21,4%.

Față de trimestrul III 2020, în trimestrul IV 2020, înmatriculările noi de vehicule rutiere au înregistrat creștere cu 13,4% la vehiculele pentru transportul pasagerilor și cu 4,8% la vehiculele pentru transportul mărfurilor.

În trimestrul IV 2020, comparativ cu trimestrul corespunzător din anul 2019, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri la categoria moped și motociclete cu 60,6% și scăderi la categoriile autobuze și microbuze cu 25,9% și autoturisme cu 3,5%.

Norma Euro 4 la putere

Vehiculele rutiere clasificate în conformitate cu Normele europene de poluare, înmatriculate în circulație, cuprindeau la sfârșitul trimestrului IV 2020, în proporție de 55%, vehicule cu normele de poluare Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 și, în proporție de 12,7%, vehicule cu norma de poluare Non-Euro. Pentru categoria autoturisme, cea mai însemnată pondere a fost deținută de vehicule conforme cu norma europeană Euro 4, respectiv 35,3%; pentru categoria autobuze și microbuze cele mai multe vehicule, respectiv 25,8% au fost clasificate în norma Euro 3, iar pentru categoria moped și motociclete, cele mai multe vehicule, respectiv 31,6% au fost clasificate Non-Euro.

Autocamioane, reginele Euro 3

Vehiculele conforme cu norma europeană Euro 3 au predominat pentru categoria autocamioane în proporție de 30,9%, cele conforme cu norma Euro 5 au fost preponderente pentru categoria autotractoare în proporție de 33%, în timp ce pentru categoria vehicule rutiere pentru scopuri speciale cele mai multe vehicule, respectiv 27,4% au fost clasificate în norma Non-Euro.

Înmatriculările noi de vehicule rutiere cuprind înregistrările de vehicule noi, inclusiv ale celor achiziționate în leasing, precum și înregistrările de vehicule second hand din import, clasificate conform categoriilor comunitare de vehicule. Datele nu includ reînmatriculările datorate schimbării proprietarului în urma vânzării autovehiculului, tramvaiele și troleibuzele, vehiculele militare, remorcile din agricultură și vehiculele de locuit.

Vehiculele înmatriculate în circulație, la sfârșitul trimestrului de referință, prezintă date provizorii privind vehiculele rutiere înmatriculate, clasificate funcție de Normele europene de poluare. Categoria „Moped și motociclete” include mototriciclurile și cvadriciclurile. Vehiculele rutiere pentru scopuri speciale includ vehicule de pompieri, macarale mobile etc. Datele nu includ vehiculele rutiere pentru care nu sunt aplicabile Normele europene de poluare, respectiv tractoare, remorci și semiremorci.

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