

INVESTIGATORUL'S



UNTRR CERE CLARIFICAREA SITUAȚIEI IMPOZITĂRII DIURNEI

PG.06



IULIE 2021
9.9 LEI
www.tirmagazin.ro



ANDREI GAGEA,
BUSINESS DIRECTOR
IVECO ROMÂNIA
PG.08



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.

Sumar



12 VIDEO: ȘOFERII
PROFESIONIȘTI ASIATICI
VOR SĂ LUCREZE ÎN
ROMÂNIA



14 MHS TRUCK & BUS
GROUP ESTE PARTENER
AL FESTIVALULUI
CULTURAL SĂPTĂMÂNA
HAFERLAND 2021



37 SEMIREMORCA SCHMITZ
CARGOBULL S.KOE ÎN
TESTE PRACTICE



40 ȘOFERII DE CAMION, LOVIȚI
DE SINDROMUL BURNOUT.
E MAI PERICULOS DECÂT
OBOSEALA



UNTRR - FĂRĂ CARANTINĂ PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI

UNTRR solicită Guvernului menținerea exceptării de la măsura carantinei pentru șoferii profesioniști care sosesc în România din țările clasificate în categoria de zonă galbenă sau zonă roșie, așa cum a fost pe toată durata pandemiei în România și în toate țările UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Prim-Ministrului României, Florin Cîțu, Ministrului Afacerilor Interne, Lucian Bode, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, Cătălin Drulă și Secretarului de Stat din MAI, Șeful Departamentului pentru Situații de Urgență, Dr. Raed Arafat, exceptarea de la măsura carantinei pentru șoferii profesioniști care sosesc în România din țările clasificate în categoria de zonă galbenă sau zonă roșie. Conform Hotărârii nr. 43 din 01.07.2021 privind aprobarea listei țărilor/teritoriilor de risc

epidemiologic ridicat, criteriile pe baza cărora se stabilesc acestea, precum și a regulilor de aplicare a măsurii carantinei asupra persoanelor care sosesc din acestea în România, care abrogă HCNSU nr. 28 din data de 14.05.2021 cu modificările și completările ulterioare, nu se regăsește exceptarea de la măsura carantinei a conducătorilor autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorilor autovehiculelor pentru transport persoane, la sosirea pe teritoriul național din țările clasificate în categoria de

zonă galbenă sau zonă roșie. Totodată, conducătorii auto care sosesc în România din Marea Britanie intră în carantină, cu excepția celor care sunt vaccinați sau au avut SARS-CoV-2 în ultimele 180 de zile. Având în vedere că șoferii de camioane își efectuează activitatea și odihna în cabină și sunt mai izolați decât orice altă categorie socială, UNTRR solicită reintroducerea în Hotărârea nr. 43 din 01.07.2021 excepțiile de la măsura carantinei pentru:

- conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea



maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;

- conducătorii auto, 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.

Reamintim că transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Transporturile rutiere au fost principalul contribuitor la exportul de servicii al României în ultimii ani, cu un total de 5,68 miliarde euro în 2020, din care 5,53 miliarde euro transport rutier de mărfuri. În 2019, sectorul de transport rutier a contribuit cu 6,26 miliarde euro (din care 6,1 miliarde euro transport rutier de mărfuri).

La nivel european, România este a opta piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE, ceea ce indică foarte clar că transportul rutier este una dintre cele mai performante activități din România.", se spune în comunicatul UNTRR din 09 iulie 2021.

Probleme

- 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.



UNTRR CERE CLARIFICAREA SITUAȚIEI IMPOZITĂRII DIURNEI

UNTRR solicită Guvernului clarificarea urgentă a situației impozitării diurnei, în caz contrar industria de transport rutier va fi condamnată la un faliment imediat.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului clarificarea urgentă a situației impozitării diurnei plătite șoferilor profesioniști români care operează transport rutier internațional, având în vedere incertitudinea majoră creată în sectorul transporturilor rutiere de controalele recente ANAF, care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani.

Această interpretare retroactivă a legislației aplicabile de către organismele de control din România afectează grav supraviețuirea sectorului românesc de transport rutier internațional, amenințând să conducă la falimentul imediat al firmelor de transport, în condițiile în care sunt situații în care deciziile de impunere sunt în cuantum cel puțin egal cu cifra de afaceri anuală a companiei.

UNTRR atenționează că orice creștere unilaterală a costurilor în domeniul transporturilor rutiere de către România în urma acestei noi abordări/ interpretări a ANAF, amenință cu extincția acest sector important al economiei românești. Operatorii de transport rutier sunt puși într-o situație disperată, iar protestele sunt inevitabile, întrucât firmele ajung să nu mai aibă nimic de pierdut. Prin proteste se trage

încă un semnal de alarmă în speranța clarificării favorabile. ANAF a transmis astăzi, 18.06.2021, ora 13.10, un răspuns la situația semnalată de UNTRR, cu privire la diurnă, însă acesta nu ține cont de specificul activității de transport rutier și nici nu răspunde la problemele actuale, precum lipsa de predictibilitate. Deși în răspunsul ANAF transmis astăzi UNTRR se confirmă faptul că diurna, respectiv indemnizația de delegare/ detașare are același tratament fiscal, fiind neimpozabilă în limita a 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurna în România, ANAF nu clarifică practica sa recentă de control aplicată transportatorilor rutieri prin care a decis impozitarea retroactivă a diurnei, cu consecințele dramatice pentru industria de transport rutier și pentru economia României. Dispariția industriei românești de transport rutier internațional va duce la zero contribuții la exportul de servicii al României și la costuri cu serviciile de transport plătite către străini - astfel că la transporturi, în loc de excedent vom înregistra deficit.

În acest moment de răscruce pentru industria românească de transport rutier internațional, UNTRR solicită sprijinul Guvernului României pentru fundamentarea corectă a deciziilor și clarificarea situației impozitării transportatorilor rutieri printr-o abordare care să crească

competitivitatea acestui sector esențial al economiei românești și nu să îi amenințe supraviețuirea. Reamintim că, potrivit datelor BNR, transporturile rutiere au fost principalul contributor la exportul de servicii al României în ultimii ani, cu un total de 5,68 miliarde euro în 2020, din care 5,53 miliarde euro transport rutier de mărfuri. În 2019, sectorul de transport rutier a contribuit cu 6,26 miliarde euro (din care 6,1 miliarde euro transport rutier de mărfuri). Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Acest fapt se datorează ponderii semnificative a activității de transport rutier internațional operat de firmele românești la nivel european, conform datelor analizate de KPMG și Interbiz în studiile privind impactul Pachetului Mobilitate 1 asupra industriei de transport rutier românești. La nivel european, România este a 8-a piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE, ceea ce indică foarte clar că transportul rutier este una dintre cele mai performante activități din

România.

Transportatorii români sunt în competiție cu cei din alte state UE în piața UE! Dacă autoritățile din România cresc costurile de operare - și celelalte țări nu adoptă modificări similare, atunci România își distruge singură industria de transport rutier, care este principalul contributor la exportul de servicii! Piața europeană nu permite nicio creștere de costuri, cât timp colegii de breaslă din Europa Centrală și de Est, precum cei din Polonia, Lituania, nu sunt afectați de modificările aplicate de autoritățile din România transportatorilor români.

Practica ANAF de impozitare a diurnei reprezintă o abordare unică în Uniunea Europeană, unde atât țările vestice cât și cele estice nu impozitează sumele acordate cu titlul de diurnă. În aceste condiții, le este imposibil transportatorilor români să mai concureze cu sectorul de transport din alte țări (Țările Baltice, Polonia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Spania) - care au un avantaj competitiv prin neimpozitarea diurnei.



Conform legislației fiscale actuale (art. 76, lit. K din Codul fiscal) și practicii de peste 25 de ani, autoritățile și firmele au aplicat diurna fără taxe și contribuții în limita a de 2,5 ori nivelul legal stabilit prin HG 518/1995 pentru diurnele externe. Fără să se schimbe ceva în lege, s-a schimbat abordarea autorităților, fără ca măcar să existe un anunț prealabil. Nimeni nu poate schimba ce a făcut în trecut acum 1-2-3-4-5 ani. Industria de transport rutier de mărfuri nu a inclus în costurile de operare taxarea diurnei,

astfel că nu se află în situația în care să fi încasat sume de bani pentru aceasta.

UNTRR solicită Guvernului să lucreze pentru a menține competitivitatea industriei de transport rutier din România atât în prezent cât și în viitor, să nu aibă interpretări variabile asupra trecutului și să nu le creeze probleme transportatorilor prin schimbarea regulilor în timpul jocului, cu aplicare retroactivă.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 18 iunie 2021.

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





VIDEO: NOUL IVECO T-WAY OFERĂ SOLUȚIA PENTRU OFF-ROAD EXTREM

Lansarea celui mai nou camion off-road, conceput pentru cele mai dure misiuni în condiții extreme, IVECO T-WAY, a avut loc în cadrul unor evenimente organizate la Cariera Morlaca (Județul Cluj), Cariera Pârâul Cailor din Pojorâta (Județul Suceava) și TRQZ Lake (Județul Ilfov), pe parcursul lunii iunie. Cele trei evenimente au adunat peste 250 de participanți, care au avut ocazia să testeze calitățile vehiculului în cadrul unor experiențe de test drive, pe teren solicitant.

Andrei Gagea, Business

Director Iveco România: "Ne aflăm la Ciolpani, lângă București, pentru lansarea în România a noii game Iveco T-Way.

T-Way a fost lansată la nivel european acum două luni și acum a venit rândul României. T-Way este noua gamă Iveco destinată vehiculelor off-road.

T-Way vine cu îmbunătățiri semnificative din punct de vedere constructiv, tehnic și al confortului șoferilor."



Claudia Butoarcă, Brand Marketing Manager Iveco

România: "Am organizat în România trei evenimente de promovare a noilor vehicule Iveco T-Way. Am gândit structural ca cele trei evenimente să se desfășoare în trei zone geografice ale țării. Primul eveniment s-a desfășurat la Cluj, în cariera Morlaca. Cel de-al doilea s-a organizat în cariera Pojorâta, în Suceava. Cel de-al treilea a fost, probabil, cel mai încântător din punctul de vedere al dificultății traseului, lângă Ciolpani."





Radu Apostu, Product Manager Iveco România: "În cadrul evenimentului de azi am propus clienților noștri să testeze noul Iveco T-Way într-un traseu gândit pentru vehicule off-road. Un traseu cu durități diferite de sol, pe parcului căruia clienții au putut vedea noile caracteristici ale Iveco T-Way. Mai exact, suspensiile și punțile redeseinate, confortul în cabină, direcția mult mai precisă și sistemul de frânare îmbunătățit. Pentru cei interesați, am explicat despre conectivitatea avansată de care beneficiază noile Iveco T-Way prin intermediul Connectivity Box ce se găsește pe orice vehicul Iveco.

Clienții au putut testa cum e să fi un șofer de vehicule off-road grele, de tonaj, pentru că mașinile au fost

încărcate nu doar pentru a avea aderența necesară, dar și pentru a le pune în mediul în care sunt



LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu



gândite să lucreze."

IVECO T-WAY a fost conceput pentru a oferi cea mai bună performanță din clasa din care face parte, pentru orice aplicație off-road. Preia de la predecesorii săi robustețea legendară a șasiului, cu o grosime de 10 mm și rezistență torsională superioară, în segmentul său, de 177 kNm. Axa frontală oferă o capacitate maximă de până la 9 tone. Reducția în butuc pe puntea spate reprezintă o dotare standard, fiind gândită pentru a maximiza motricitatea și performanța. Noua suspensie a tandemului spate optimizează greutatea vehiculului și îmbunătățește performanța off-road, având o gardă la sol mai mare și permițând un unghi de degajare mai bun.

IVECO T-WAY permite echiparea cu o gamă foarte largă de PTO (priză de putere) și asigură performanțele necesare prin intermediul motorizării fiabile și eficiente IVECO Cursor 13 (13 litri), cu versiuni de până la 510 CP – depășind vechiul TRAKKER cu 10 CP. Pentru configurații unde masa proprie e definitorie, este, de asemenea, disponibil un motor Cursor 9. Camioanele demo care au făcut cunoștință cu publicul din România au fost încărcate pentru a-și

demonstra eficiența în condiții reale de operare. Pentru teste, au fost alese configurații cu cutii manuale de viteze, pentru ca șoferii să se poată convinge de aptitudinile reale ale acestor vehicule de categorie grea.

Sunt disponibile, de asemenea, și cutii automatizate de viteze HI-TRONIX cu 12 și 16 trepte, care sunt, acum, echipate cu noi funcții, special concepute pentru mobilitate off-road. Pentru secțiunile on-road ale misiunii de transport, sistemul



IVECO HI-CRUISE îmbunătățește și mai mult eficiența transmisiei. Acesta include schimbarea predictivă a treptelor de viteză, control predictiv al vitezei de croazieră și o funcție eco-roll, care folosește inerția vehiculului atunci când acesta coboară o pantă. Cu acești noi algoritmi, HI-TRONIX asigură strategia perfectă de schimbare a vitezelor pentru orice aplicație. Cele două camioane testate în România au fost echipate cu motor Cursor 13, care dezvoltă o putere de 450 CP și un cuplu de 2200 Nm la 870 rot/min.

București: o experiență cât se poate de dură

Dorind să demonstreze de ce a ales, pentru noua gamă, titulatura de „T de la Tare”, organizatorii i-au provocat pe participanți să „trateze cât mai dur” modelul T-WAY. Astfel, evenimentul de la București a fost cel mai solicitant pentru cele două camioane demo din toate cele trei locații alese; traseul de testare, de aproximativ 1,5 km, a fost realizat de la zero, personalizat de către IVECO România prin replicarea celor mai dificile și solicitante condiții off-road pentru camioanele de construcții.

Traseul a inclus o secțiune cu denivelări foarte accentuate, atacate de către noul T-WAY cu treapta I de viteză, la ralanti; acest lucru a



pus în valoare atât puterea și cuplul impresionant al noilor camioane, cât și garda la sol îmbunătățită, pe de o parte, precum și confortul noii cabine, pe de altă parte, șoferul și însoțitorul său simțind mult mai puțin vibrațiile și rigiditatea la care s-ar fi așteptat de la un vehicul clasic off-road. A urmat o rampă cu înclinare de aproximativ 30 grade, în vârful căreia axa frontală a camioanelor s-a ridicat de pe sol, secțiune care a demonstrat forța de tracțiune, stabilitatea și eficiența noului T-WAY, la volanul căruia te poți simți întotdeauna în siguranță. Au urmat o porțiune inundată, pe parcursul căreia garda la sol și-a arătat din nou adevărata valoare, precum și secțiuni cu înclinări laterale substanțiale. Cei prezenți au constatat faptul că nimic din dificultatea traseului nu s-a resimțit ca un stres asupra șoferului sau a pasagerului - stabilitatea, siguranța, nivelul de confort la bord și manevrabilitatea noilor camioane sunt comparabile cu cele ale unui autoturism de teren de ultimă generație.

Urmașul lui TRAKKER... dar mai mult decât atât

Diferențele majore față de modelul anterior se resimt încă din clipa în care te așezi la volan. Noul T-WAY este mult mai ușor manevrabil decât predecesorul său, modelul TRAKKER, și oferă o poziție de conducere îmbunătățită. Volanul a fost complet modificat, este multifuncțional și dispune, acum, de o bază plată unică, pentru a se potrivi oricărui gabarit al șoferului.



Vehiculele testate au fost echipate cu cutii de viteze manuale ZF, cu 16+2 trepte. Cabina este complet reproiectată, iar noul model este mai ușor cu 500 kg față de predecesorul său, ceea ce a generat un câștig corespunzător în ceea ce privește sarcina utilă și kilogramele facturate. O altă diferență față de TRAKKER este faptul că noul T-WAY este echipat cu frâne disc și pe puntea spate, iar instalația electrică este alcătuită din bucle independente, pentru a facilita intervențiile în atelier. Nu în ultimul rând, trebuie menționat designul complet nou al cabinei, îmbinând aerodinamicitatea și funcționalitatea cu renumitul stil italian. Vehiculul este proiectat pentru a oferi protecție maximă, dispunând de sisteme de siguranță care depășesc cu mult cerințele omologării de tip. Noul sistem de

frânare EBS este dotare standard, iar frânele cu disc sunt disponibile pe modelele PWD (tracțiune parțială) și noile ADAS (Sisteme de Asistență Avansată pentru Șoferi) sunt disponibile pentru întreaga gamă.

IVECO T-WAY are cea mai bună conectivitate în clasa sa, fiind un punct de reper al gamei WAY, prin Connectivity Box standard. Sistemul de conectivitate oferă telediagnosticare și mentenanță predictivă. Acesta le permite managerilor de flote să monitorizeze de la distanță performanța fiecărui vehicul, în orice moment, pentru un maximum de eficiență. Portofoliul serviciilor de conectivitate IVECO ON, aflat în continuă extindere, se concentrează pe maximizarea productivității clienților și pe durabilitatea vehiculului, precum și pe minimizarea timpilor neplanificați de imobilizare a vehiculului.



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



VIDEO: ȘOFERII PROFESIONIȘTI ASIATICI VOR SĂ LUCREZE ÎN ROMÂNIA

O firmă de recrutare de personal, Everest Recruitment, își propune să revoluționeze piața de transport rutier din România prin aducerea de șoferi profesioniști din Asia.

"Putem furniza șoferi buni, echipe bune de șoferi, pentru că șoferii noștri sunt mai experimentați decât cei din Europa.", spune Surendra Gautam, directorul companiei Everest Recruitment într-un interviu video oferit în exclusivitate jurnaliștilor revistei TIR Magazin.

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

Care credeți că sunt motivele pentru care companiile din România ar trebui să apeleze la serviciile firmei dumneavoastră, Everest Recruitment?

Surendra Gautam, director Everest Recruitment:

Suntem înființați de mult timp, avem multă experiență în acest domeniu. De 25 de ani oferim acest proces de recrutare și servicii în Europa. De aceea avem foarte mare experiență în a furniza oameni, cum să lucrăm cu europenii. Cunoaștem foarte bine culturile de aici, din Europa, și culturile estice. Astfel știm cum să construim relații bune. De aceea noi furnizăm oameni foarte harnici din Asia și ei lucrează din greu, sunt de încredere. Oamenii care vin aici vin să lucreze pe perioade lungi

de timp, nu pe perioade scurte. Întotdeauna, ei au nevoie să câștige bani și să își construiască viitorul. De aceea, noi furnizăm oameni harnici, calificați, oameni pricepuți, onești pentru Europa. Avem nevoie ca firmele românești să ne susțină. Dacă vor lucra împreună cu noi, vor avea experiența unor muncitori mai buni din partea noastră.

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

Puteți să le oferiți soluții firmelor de transport rutier din România care se confruntă în acest moment cu o acută criză de șoferi profesioniști?

Surendra Gautam, director Everest Recruitment:

Da, putem furniza șoferi buni, echipe bune de șoferi, pentru că șoferii noștri sunt mai experimentați decât cei din Europa. Și asta pentru că ei conduc în zone deluroase. În Asia sunt multe drumuri dificile pe care ei conduc. De asemenea, noi aducem șoferi cu experiență în Dubai, Qatar și Oman. Ei au foarte muți ani de experiență acolo. Șoferii care vin aici pot să își schimbe permisele de conducere, ei

vorbesc engleză. Trebuie să învețe și limba română, dar asta le va cere ceva timp.

Putem să le schimbăm permisele de conducere cu unele românești, europene, dacă în acea perioadă companiile ne susțin. Șoferii noștri pot să conducă aici cu ușurință, sunt harnici și vin cu cele mai bune prețuri. Vin la prețuri mai mici. Șoferii europeni sunt mult mai scumpi decât șoferii estici. Pot să muncească din greu, pot conduce multe ore și pot să facă acest lucru cu responsabilitate. Ei pot să meargă oriunde în Europa, pot să vorbească engleză și conduc bine.

De aceea, avem nevoie de sprijinul companiilor românești și putem furniza orice gen de angajat pentru echipele din transport: mecanici, ajutoare și orice fel de șoferi. Putem să le oferim companiilor!

Compania Everest Recruitment poate fi contactată la numerele de telefon 0737.535.535, 0733.659.894, prin email la surendra@everestrecruitment.ro sau prin formularul de contact de pe site-ul everestrecruitment.ro.



SCHMITZ CARGOBULL ESTE UN PARTENER DE ÎNCREDERE PENTRU CLIENȚII FARMACEUTICI

TÜV Süd confirmă certificarea „Bune practici de distribuție” (PIB) pentru sistemul telematic de remorcă TrailerConnect®.

UE a stabilit reguli stricte pentru transportul produselor farmaceutice cu temperatură controlată, respectând liniile directe ale PIB, care impun un sistem fiabil de management al calității pe întregul lanț de aprovizionare. Sistemul telematic TrailerConnect® de la Schmitz Cargobull a fost recertificat acum de TÜV Süd în urma unui audit cuprinzător. Certificatul PIB este valabil încă doi ani. Companiile de transport care necesită certificarea PIB pentru transportul la temperatură controlată al produselor farmaceutice se bazează pe Schmitz Cargobull ca partener competent și de încredere.

„După ce am primit certificarea PIB de către TÜV Süd pentru prima dată, în 2018, feedback-ul a fost foarte pozitiv. Datorită certificării TrailerConnect,

clienții noștri au reușit să prezinte un certificat important care să ateste calitatea și siguranța ridicate a produselor noastre”, relatează Marnix Lannoije, Director General Cargobull Telematics. „În plus, clienții noștri ne-au spus că certificatul PIB este un element esențial în obținerea autorizației pentru transportul vaccinurilor Covid-19.” Industria farmaceutică crește rapid la nivel mondial de mulți ani. Volumul de transport și, în special, nevoia de monitorizare și documentația pe lanțul de aprovizionare au crescut în același timp. Drept urmare, în 2013, Comisia Europeană a introdus orientări privind bunele practici de distribuție (PIB) ale medicamentelor de uz uman pentru asigurarea calității și protecția împotriva medicamentelor contrafăcute. Producătorii, companiile farmaceutice trebuie să supună procesele lor auditurilor anuale ale PIB-ului. „Cu certificatul nostru PIB putem certifica

fiabilitatea completă a procesului pe întregul lanț de aprovizionare pentru clienții noștri, de la înregistrarea datelor, stocarea acestora până la prezentarea în portal sau transmiterea în API (interfață pentru transferul de date către sisteme terțe)”, explică Marnix Lannoije. Ca parte a auditului, au fost examinate în detaliu următoarele domenii: descrierea interfeței, stocarea datelor, protecția datelor, analiza riscurilor pentru dezvoltarea software-ului / actualizări software / backup date, procese și structuri organizaționale în companie, manual software, specificații senzor, descrierea companiei, raportul de management pentru 2020, manualul de management al calității și ISO 9001. Schmitz Cargobull deține astfel un certificat oficial cu un număr de testare și acreditare de la TÜV Süd. Certificatul pentru auditul PIB poate fi solicitat de la Schmitz Cargobull în orice moment.

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



MHS TRUCK & BUS GROUP ESTE PARTENER AL FESTIVALULUI CULTURAL SĂPTĂMÂNA HAFERLAND 2021

Cea de-a noua ediție a celui mai mare festival dedicat culturii și tradițiilor săsești din Transilvania, Săptămâna Haferland, va avea loc fizic și online, în perioada 30 iulie–1 august și se dorește a fi o reîntoarcere la valorile autentice ale sașilor și un mesaj de susținere și promovare a potențialului cultural și turistic din Țara Ovăzului.

Anul acesta, Tradiția merge mai departe în Țara Ovăzului reprezintă o renaștere a festivalului și o adaptare a programului la noua normalitate, impusă de pandemie.

În condiții de siguranță, timp de trei zile, publicul va avea ocazia să asiste la reprezentații artistice de înaltă ținută, cât și la momente care să aducă aminte de vechile tradiții

ale locuitorilor din satele săsești. Evenimentele sunt concentrate în jurul bisericilor fortificate din Archita, Bunești, Viscri, Saschiz, Homorod, Criț și Meșendorf, dar și în centrul frumos amenajat al orașului Rupea. Astfel, organizatorii vor realiza un arc în timp și vor aduce în prim-plan adevăratele tradiții, care, prin muzică, dans și expoziții de obiecte vechi, vor evoca autenticitatea unor vremuri după care tânjim cu toții, cât și măiestria artistică a unor personalități, care fac cinste acestei țări în spectacolele din țară și din întreaga lume.

Evenimentul se desfășoară sub Înaltul Patronaj al Primului Ministru al Landului Renaniei de Nord-Westfalia, domnul Armin Laschet. Archita va găzdui inaugurarea festivalului. Personalități locale, invitați de seamă, reprezentanți ai fundațiilor implicate în organizarea festivalului vor oferi cuvinte de bun-





venit. Vineri 30 iulie, curtea bisericii fortificate din Archita va fi animată de un concert de muzică clasică susținut de „Light Quartet”, urmat de o dezbatere publică pe tema „Antreprenori locali care duc tradiția mai departe” – unde vom afla poveștile unor oameni de succes de-ai locului. Pe esplanada bisericii, Ansamblul de dansuri tradiționale al Forumului Democrat German din Sibiu va susține un program artistic de dansuri tradiționale, din Țara Ovăzului. Cei veniți la Archita vor avea ocazia să cumpere produse locale, oferite de antreprenori din Archita și vor putea vizita biserica fortificată, ale cărei ziduri exterioare datează din secolul al XIII-lea. Tot vineri vom merge la Bunești, unde vom fi întâmpinați, în fața bisericii medievale din Bunești, de fanfara „Neppendorfer Blaskapelle”

– continuatoarea ansamblului săsesc care a luat naștere în anul 1879 și care va încânta auditoriul cu vechi melodii săsești. Vom trece dincolo de zidurile bisericii, deoarece în curtea lăcașului de cult, două valori ale culturii române – organistul Steffen Schlandt și

clarinetistul Ciprian Dancu – vor susține un concert de muzică clasică. Programul va fi continuat de un recital de poezie, în limba română și germană, prezentat de actorii Alin Deac și Gabriela Pîrlițeanu, de la Teatrul Național „Radu Stanca”, din Sibiu. Programul



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**

www.man.ro





de după-amiază din Bunești se va încheia cu o suită de fragmente de muzică clasică, susținut de cvartetul „Light Quartet”.

Seara de vineri este dedicată uneia dintre cele mai mediatizate localități săsești, Viscri. Pianistul Johann Markel va da tonul unei serii de neuitat, fiind succedat de Florin Besoiu, cineastul care a realizat un film documentar despre biserici fortificate. Cel mai așteptat moment este cel al tradiționalului bal săsesc, organizat de Fundația „Mihai Eminescu Trust”, într-un decor bucolic, tipic satelor transilvănene. Ansamblul „Trio Saxones” va întreține atmosfera cu un potpourri de melodii din tradițiile comunităților din Transilvania.

Weekendul începe la Saschiz, în curtea bisericii fortificate, cu un atelier interactiv de economie socială, cu tematica „Oportunități de afaceri sociale în Țara Ovăzului”, unde expertul în economie socială Ștefan Constantinescu îi va avea ca interlocutori pe antreprenori din Saschiz și din alte localități din zonă, cât și pe Cristi Gherghiceanu, Președintele Executiv al fundației „ADEPT Transilvania”. „Vecinătatea femeilor din Saschiz” și Fundația „ADEPT Transilvania” vor fi gazdele celor veniți la Saschiz, cărora li s-a pregătit: un tur ghidat prin Saschiz, cu oprire la centrul de ceramică; un concert de muzică și dansuri săsești; un prânz tradițional cu maximum 100 de persoane. Cei care doresc să savureze bucatele săsești o pot face în urma unei înscrieri pe e-mailul: vecinatateafemeilor@yahoo.com sau la nr. de telefon 0752.264.586 (Diana Schuster Costea). Va urma prezentarea Cooperativei „Bucate din Vecinătate”, cu o degustare de produse, pentru ca, la final, toți cei prezenți să meargă spre Cloașterf. În curtea „Dominic Boutique”, din Cloașterf, la ora 15.30, artistul

plastic popular – Manuela Ivan va susține o prelegere despre „Simboluri tradiționale săsești în viața cotidiană actuală”, și apoi „Sibiu Jazz Quintet”, una dintre cele mai eferescente și ritmate trupe de jazz din Sibiu, va prezenta un proiect care împletește sonorități culese din folclorul autohton cu influențele latine. La Camping Zori va fi prezentat proiectul „Rețeaua eco-socială în turism”, în parteneriat cu Fundația „ADEPT Transilvania”. Ne vom petrece seara de sâmbătă 31 iulie în centrul frumosului oraș Rupea, de la poalele cetății fortificate. Aici vom fi întâmpinați de primarul orașului, Alexandru Opriș, care ne va conduce către Școala Gimnazială cu predare în limba germană, unde va fi dezvelită o placă comemorativă și unde preotul Danielis Mare va avea o cuvântare duhovnicească despre eveniment. Programul este continuat de o prelegere publică „Înființarea învățământului în limba germană în localitatea Rupea”, susținută de profesor universitar Mariana Borcoman. Ansamblul de dansuri al Asociației Culturale Korona din Brașov va prezenta dansuri din zona Haferland. Pe înserat, urbea va răsună de acordurile unui concert de pian, susținut de Tudor și Victor Gozob. Cei veniți în Rupea nu trebuie să rateze o vizită la Muzeul Etnografic „Gheorghe Cernea”, aflat în centrul localității sau o vizită la cetatea fortificată, unde se oferă transport gratuit, de către oficialitățile locale.

Principala zi a festivalului este cea de duminică, 1 August. Fanfara săsească „Țara Bârsei” îi va întâmpina pe oaspeți la biserica fortificată din Criț. Ca în fiecare an, duminică la ora 11.00 clopotele vor bate peste Criț și vor chema poporul la slujba prezidată de E.S Rainhard Guib, Episcop al Bisericii Evanghelice de Confesiune

Augustiniană în România. La sfârșitul slujbei, oficialitățile vor fi conduse, în acordurile fanfarei săsești, către scena din vecinătatea bisericii fortificate din Criț, unde vor transmite gândurile de susținere și urările de prosperitate pentru comunitatea săsească și pentru toți locuitorii din Zona Haferland. Un moment cu totul special este concertul „Enescu-Bartok 140 de ani”, care va aduce laolaltă, într-o manieră sonoră autentică, specifică sfârșitului de secol al IX-lea, „Rapsodia Română” de George Enescu și cele șase „Dansuri Populare Românești”, de Bela Bartok. Va fi și o reprezentație de teatru, susținută de o trupă de actori tineri de la Teatrul Național „Radu Stanca” din Sibiu, care va adapta un text de Mark Twain intitulat „Jurnalul lui Adam și al Evei”. Crițul va răsună de muzica și de dansurile tradiționale susținute de fanfara „Neppendorfer Blaskapelle” și de Ansamblul de dansuri al Asociației Culturale Korona, din Brașov. Programul continuă cu o lansare de carte, ediția în limba germană a „Vecinătății la sașii din Criț”, în prezența: Ruxandrei Hurezean – autor „Vecinătății la sașii din Criț”, senior editor revista Sinteza, Liane Ionescu – traducător și co-autor „Vecinătății la sașii din Criț”, conf. univ. dr. Universitatea Lucian Blaga din Sibiu și a lui Benjamin Józsa, moderator, director Forumul Democrat al Germanilor din România. Seara la Criț se încheie cu difuzarea documentarului despre bisericile fortificate, realizat de Florin Besoiu. Pe tot parcursul zilei poate fi admirată expoziția itinerantă „Samuel von Brukenthal – un european timpuriu”.

Meșendorf este locul unde ne vom lua rămas bun de la ediția din acest an a festivalului „Săptămâna Haferland”, cu un program care să îi facă pe oaspeți să-și dorească

să revină și în 2022. În curtea bisericii fortificate din Meșendorf va fi vernisată expoziția de obiecte populare săsești, din colecția particulară a doamnei Hermina Antoni. Actori ai Teatrului Național Radu Stanca din Sibiu vor avea un recital de poezie în limba română și germană. Concertul „Balkan Silk Road” reprezintă un proiect muzical inedit care îmbină melodicitatea folclorului românesc, bulgăresc, sârbesc, evreiesc, macedonean, săsesc, turcesc, maghiar cu sonorități inspirate din muzica de jazz, rock, respectând dinamica specifică dansurilor populare. Vom fi invitați la dans de Ansamblul de dansuri al Asociației culturale Korona din Brașov și la final vom fi nostalgici, după încă o ediție de succes, pe acordurile fanfarei „Neppendorfer Blaskapelle”. Cu ocazia ediției din acest an, domnul Michael H. Schmidt, Președintele Fundației M&V Schmidt, a transmis cuvintele sale de susținere și tot sprijinul pentru comunitatea din Țara Ovăzului: „Tradiția merge mai departe în Țara Ovăzului, iar noi, prin ediția din acest an, al nouălea an consecutiv, facem posibil acest lucru. După perioada dificilă pe care am trecut-o cu toții, vrem să aducem un mesaj simbolic de susținere a comunității din Zona Haferland, promovând cultura, tradițiile, oamenii de valoare și locurile cu o istorie îndelungată. Prin atragerea turiștilor în zonă, prin programul de înaltă ținută culturală și prin evidențierea unor activități antreprenoriale de succes din localitățile săsești, dorim să revitalizăm aceste locuri și să îi îndemnăm pe români și pe cei veniți din afară să se bucure de valorile autentice din Țara Ovăzului”. Ca în fiecare an, festivalul este realizat în parteneriat cu Ministerul Culturii și are alături Fundația Mihai Eminescu Trust, Fundația ADEPT Transilvania, Asociația Nowero, Primăria Rupea, Asociația Descoperă Archita, Asociația Vecinătatea Femeilor din Saschiz și Fundația Tabaluga.



Program

Programul ediției online va fi actualizat în timp real în perioada următoare pe www.haferland.ro, <https://www.facebook.com/haferland>, și https://www.instagram.com/saptamana_haferland/ Regiunea săsească din Transilvania, cuprinsă între Brașov și Sighișoara, a fost denumită Țara Ovăzului sau Haferland cu sute de ani în urmă, datorită localnicilor care obișnuiau să cultive cu precădere ovăzul, din cauza climatului mai aspru.

Despre Fundația M&V Schmidt

Fundația M&V Schmidt are ca scop principal conservarea patrimoniului cultural săsesc, precum și dezvoltarea de proiecte educaționale pentru promovarea limbii germane în România. Printre proiectele implementate de fundație se numără: restaurarea orgii bisericii din Criț, finanțarea filmului Orgile din Transilvania, o întoarcere în timp, reconstruirea casei parohiale din Criț după planurile inițiale, redată circuitului turistic sub denumirea de Casa Kraus, editarea volumelor Povestea sașilor din Transilvania spusă chiar de ei și Criț, istoria, poveștile și viața unui sat de sași în limba română și germană, parteneriate culturale cu manifestări de renume precum Festivalul Internațional de Teatru de la Sibiu. Începând din 2017, fundația acordă o atenție specială copiilor din comunitățile în care își desfășoară activitatea prin înființarea unui program de sprijin educațional care este menit să prevină abandonul școlar și să susțină performanța pe termen lung.

Partenerii evenimentului

Automobile Bavaria este cea mai mare rețea de dealeri BMW din Europa Centrală și de Sud-Est și unic furnizor al automobilelor

speciale BMW pentru corpuri și misiuni diplomatice. De asemenea, grupul deține 12 dealeri BMW în România, trei centre de vânzări MINI și singurul service Rolls-Royce din Sud-Estul Europei. Implicarea companiei în organizarea fiecărei ediții a festivalului a conferit excelență mobilității, ilustrând poziționarea companiei, de lider al performanței și, totodată, al eleganței.

Grija față de oameni și implicit față de mediul în care trăim este o prioritate a MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România.

Grupul este implicat în mod constant în proiecte de responsabilitate socială, precum conservarea tradițiilor din Țara Ovăzului și dezvoltarea turismului în zona satelor săsești.

La fel ca în fiecare an, și anul, MHS Truck & Bus Group este partener al Festivalului cultural Săptămâna Haferland 2021.

Tranferoviar Călători este un operator feroviar cu capital privat care transportă lunar peste 415.000 călători și care oferă servicii de cea mai bună calitate la standarde europene și prețuri românești. Mai mult, T.F.C. este și o companie implicată social, organizația având multiple inițiative sociale care sprijină sportul, educația, activitățile ecologice și alte domenii de interes pentru comunitățile locale din zonele în care activează.

AQUA Carpatica, un brand vizionar și totodată ambasador al României, ia parte la festival an de an, potolind setea de cultură și tradiții a participanților, iar Domeniile Sâmburești, care perpetuează tradiția vinurilor românești cu renume și, în același timp oferă arome unice rezultate prin îmbinarea tehnicilor moderne cu cele tradiționale, este sponsorul oficial al iubitorilor de momente de relaxare în Haferland.



UN STAT UE POATE SĂ NU RECUNOASCĂ UN PERMIS AUTO REÎNNOIT ÎN ALTĂ ȚARĂ. ÎN CE CONDIȚII

Un stat membru poate refuza să recunoască un permis de conducere care a fost doar reînnoit într-un alt stat membru după ce i-a interzis titularului acestui permis să conducă pe teritoriul său.

În schimb, acesta nu poate aplica pe permis nicio mențiune privind interdicția de a conduce pe teritoriul său, această modificare ținând de competența exclusivă a statului membru în care se află reședința obișnuită a titularului, a decis Curtea Europeană de Justiție.

Care a fost speța

În cauza C-47/20, un resortisant german (F.) cu reședința obișnuită în Spania, are, din anul 1992, un permis de conducere spaniol (categoriile A și B). Întrucât a circulat în Germania în stare de ebrietate, el a fost decăzut, pentru inaptitudinea de a conduce, din dreptul de a conduce în Germania cu acest permis. În plus, acestuia i s-a interzis, pentru o perioadă de 14 luni, să solicite un nou permis

de conducere. În această perioadă de interdicție, precum și la sfârșitul acesteia, autoritățile spaniole au reînnoit permisul de conducere al lui F. în mai multe rânduri, eliberându-i noi documente. După câțiva ani de la expirarea perioadei de interdicție, F. a adresat o cerere orașului Karlsruhe (Germania) pentru a obține recunoașterea valabilității permisului său de conducere spaniol. Orașul Karlsruhe a respins această cerere, apreciind, potrivit dreptului german, că F. trebuia să prezinte o expertiză medico-psihologică pentru înlăturarea îndoielilor privind aptitudinea sa de a conduce. Astfel, el nu obținuse în Spania niciun permis nou de conducere a cărui valabilitate trebuia să fie recunoscută în conformitate cu

Directiva privind permisele de conducere¹, ci i s-au eliberat doar documente care au vizat reînnoirea permisului său de conducere inițial. Bundesverwaltungsgericht (Curtea Administrativă Federală, Germania) sesizat cu litigiul, a adresat o întrebare Curții de Justiție cu privire la întinderea principiului recunoașterii reciproce a permiselor de conducere prevăzut de directivă. Prin hotărârea pronunțată în această cauză, Curtea de Justiție amintește că principiul recunoașterii reciproce se impune și în ceea ce privește permisele de conducere rezultate dintr-o reînnoire, sub rezerva totuși a excepțiilor prevăzute de directive.

Reînnoirea nu acoperă fapta ilicită



Curtea arată în această privință că un stat membru poate, ca urmare a comportamentului ilicit pe teritoriul său, să refuze să recunoască valabilitatea permisului și să stabilească condițiile pe care titularul trebuie să le îndeplinească pentru a redobândi dreptul de a conduce pe teritoriul său. În schimb, atunci când persoanei interesate i s-a eliberat în statul său membru de reședință, după expirarea perioadei de interdicție, un nou permis de conducere, recunoașterea valabilității acestuia nu poate fi condiționată de prezentarea unei expertize medico-psihiologice. Astfel, într-o asemenea situație, inaptitudinea de a conduce a fost înlăturată prin verificarea aptitudinii efectuată la momentul eliberării acestui nou permis de conducere, statul membru emitent fiind obligat, cu această ocazie, să verifice dacă (,) candidatul îndeplinește normele minime ale directivei referitoare la aptitudinile fizice și mentale pentru conducere.

Or, simpla reînnoire a unui permis de conducere pentru categoriile A și B nu poate fi asimilată eliberării unui nou permis de conducere, dat fiind că directiva nu obligă statele membre să procedeze, în momentul reînnoirii, la un control al normelor

minime privind aptitudinile fizice și mentale pentru conducere. În consecință, statul membru pe teritoriul căruia titularul unui permis pentru categoriile A și B care a făcut doar obiectul unei reînnoiri dorește să circule, după ce a fost decăzut, ca urmare a unei infracțiuni rutiere săvârșite pe acest teritoriu, din dreptul de a conduce pe teritoriul respectivului stat, poate refuza să recunoască valabilitatea acestui permis atunci când condițiile prevăzute în dreptul național pentru a redobândi dreptul de a conduce pe teritoriul menționat nu sunt îndeplinite. Riscul producerii de accidente de circulație poate astfel să fie redus.

E nevoie de control

Titularul permisului de conducere trebuie să aibă totuși posibilitatea să dovedească faptul că aptitudinea sa de a conduce a făcut, cu ocazia reînnoirii acestui permis, obiectul unui control care permite să se considere că inaptitudinea sa pentru conducere a fost înlăturată prin efectul acestei reînnoiri. În schimb, în hotărârea pronunțată într-o altă cauză, C-56/20, Curtea subliniază că inscripționările care figurează pe permisul de conducere sunt de competență exclusivă a statului

membru în care se află reședința obișnuită a titularului. Prin urmare, un alt stat membru nu poate aplica pe permis, al cărui model este armonizat sub forma unui card din plastic, o mențiune privind interdicția de a conduce pe teritoriul său. Cu toate acestea, acel alt stat membru se poate adresa statului membru de reședință pentru ca acesta să aplice o asemenea mențiune.

În plus, nu reiese că ar fi exclus ca statul membru în care se află reședința temporară să verifice, în special pe cale electronică, în cazul unui control rutier pe teritoriul său, dacă persoana interesată a făcut obiectul unei măsuri care o privează de dreptul său de a conduce pe acest teritoriu. Această a doua cauză privește un resortisant german (AR) care contestă în fața Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Tribunalul Administrativ Superior din Baden-Württemberg, Germania) decizia orașului Pforzheim (Germania) prin care i se impune să prezinte permisul său de conducere austriac pentru a i se aplica o mențiune care îl invalidează pentru teritoriul german, unde autorizația de a conduce i-a fost retrasă pentru motivul că a condus un vehicul sub influența stupefiantelor.



CADRUL LEGAL PENTRU SISTEMUL DIGITAL ETIR ESTE ÎN VIGOARE. OPERAȚIONAL ÎN 77 DE STATE

Noul cadru legal pentru digitalizarea completă a sistemului TIR (așa-numitul eTIR) a intrat în vigoare. Astfel, sistemul eTIR se deschide către 77 de țări de pe cele cinci continente.

Această modificare de referință va permite un tranzit transfrontalier complet fără documente pe hârtie legate de proveniența mărfurilor, sub garanția vamală a sistemului TIR.

Sistemul internațional eTIR (vamă la vamă) va asigura schimbul de date legat de tranzitul internațional de mărfuri, vehicule sau containere în conformitate cu prevederile Convenției TIR între sistemele vamale naționale. El va permite vamilor să gestioneze datele privind garanțiile TIR.

Sistemul TIR numără peste 30.000 de operatori autorizați și este acceptat la peste 3.500 de birouri vamale din întreaga lume.

De mai bine de 70 de ani, TIR a făcut comerțul mai rapid, mai ușor și mai sigur. Cadrul legal pentru digitalizare -noua anexă 11 la Convenția TIR a Națiunilor Unite- va consolida și extinde beneficiile TIR pentru comerțul multimodal global. Pentru a marca acest moment important, a avut o ceremonie specială la ONU la Geneva,

găzduită de CEE-ONU, cu 16 ambasadori și demnitari care au vorbit în sprijinul digitalizării TIR. În afară de cele 77 de țări în care funcționează, Azerbaijan, Georgia, Iran, Moldova, Pakistan, Tadjikistan, Tunisia, Turcia și Uzbekistan sunt în procesul de interconectare a sistemelor de informații vamale cu sistemul internațional eTIR.

Ajutor în comerțul transfrontalier

Potrivit UNTRR, transportul rutier de mărfuri dintr-o țară non-UE către o țară UE sau invers poate fi desfășurat prin utilizarea sistemului TIR, carnetul TIR servind ca declarație vamală de tranzit solicitată de vamă și ca dovadă a existenței garanției necesare. În prezent, Marea Britanie (la fel ca toate celelalte state membre UE) este deja parte contractantă în nume propriu la Convenția TIR. În plus, odată autorizat să utilizeze Carnete TIR, transportatorul poate beneficia de regimul TIR fără cheltuieli suplimentare în toate

cele 77 de Părți Contractante ale Convenției TIR (76 de state din Europa, Asia, Africa plus Uniunea Europeană), unde sistemul de tranzit este operațional în prezent. "Sistemul TIR economisește timp și bani pentru operatorii de transport și autoritățile vamale, prin facilitarea trecerilor mai rapide ale frontierei. Întrucât măsurile de control vamal sunt luate în țara de plecare și sunt acceptate de toate țările de tranzit și destinație, nefiind nevoie de controale fizice la frontieră. Acest lucru înseamnă că mai multe transporturi pot trece prin frontiere în fiecare zi, reducând costurile și timpul de transport pentru comercianți și, la rândul lor, reducând prețurile pentru milioane de utilizatori finali din întreaga lume. Sistemul TIR a redus timpii de transport cu până la 58% și costurile cu până la 38%", susțin reprezentanții UNTRR. Începând cu mai 2021, carnetul TIR este disponibil și în versiunea eTIR și poate fi utilizat electronic de către firmele de transport rutier.



VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 03: ROLUL AUTORITĂȚILOR

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

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

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E05: UN PATRON DE FIRMĂ DE TRANSPORT RUTIER NEMULȚUMIT

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții. I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse. Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

Patronul spune că este foarte greu, în România nu sunt autostrăzi, nu sunt parcări, sunt probleme mari cu timpii de conducere și odihnă.

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi.

Prețurile oferite de bursele de transport, de intermediari sunt foarte mici. Am fost oprit în Franța și am fost felicitat pentru că sunt în regulă. Dacă ești serios poți face afaceri și în România. Dar viitorul nu sună bine. O să plecăm toți într-o zi. E vorba de banii cu care rămâi la final, foarte puțini, cât să îmi întrețin familia. Jumătate din banii câștigați îi bag în camion. Am dat 2.000 de lei pe un cauciuc, am luat două, am schimbat placa de la podea și anul acesta nu mai merg în vacanță”, spune patronul.

Șoferul a fost în regulă cu actele și a fost felicitat de inspectorul ISCTR.

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

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

Șoferul ucrainian nu vorbește nicio limbă străină. Inspectorul îi explică modul în care trebuie să ia pauza obligatorie. Îi spune că nu a făcut





pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză. I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se rețin. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.

Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amendă, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amendă, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

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

Un șofer turc închide lista

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști. Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





ACHIZIȚII PUBLICE: 7% DINTRE VEHICULELE PESTE 12 TONE ȘI 24% DIN AUTOBUZE TREBUIE SĂ FIE NEPOLUANTE

Guvernul a pus în dezbatere publică un proiect prin aplicarea căruia în cadrul achizițiilor publice, instituțiile sunt obligate să achiziționeze un procent de vehicule nepoluante.

La orice achiziție publică ponderea vehiculelor nepoluante trebuie să fie următoarea, începând cu august 2021: 18% vehicule nepoluante ușoare, 7% dintre vehiculele între 3,5 și 12 tone dar și cele care depășesc 12 tone, 24% dintre autobuzele achiziționate trebuie să fie nepoluante.

Ce prevede Proiectul de lege promovat de Guvernul României

ORDONANȚĂ de URGENȚĂ privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, de abrogare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic

Având în vedere dezideratul Uniunii

Europene de a asigura un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și care generează emisii reduse de dioxid de carbon, unul dintre principalele obiective vizate în acest sens fiind accelerarea decarbonizării sectorului transporturilor prin aplicarea de măsuri care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice,

Luând în considerare faptul că, la nivelul Uniunii Europene, domeniul privind promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante este reglementat de Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 Aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, Ținând cont că Directiva nu a stimulat achizițiile publice de

vehicule nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, în special din cauza lacunelor din domeniul său de aplicare și a celor referitoare la achiziționarea de vehicule, rezultând astfel un impact foarte limitat asupra reducerii emisiilor de CO₂ și de anumiți poluanți, Luând în considerare prevederile care stipulează că statele membre au obligația de a asigura, la nivel național, intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma cu actul normativ european, până la data de 2 august 2021, Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

Art. 1 - (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal prin care se instituie în sarcina autorităților contractante și entităților contractante obligația de a ține cont de impactul energetic și de



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier.

(2) Obiectivele prezentei ordonanțe de urgență sunt promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei.

Art. 2 - (1) Prezenta ordonanță de urgență se aplică pentru achizițiile publice și achizițiile sectoriale realizate prin:

a) contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate de vehicule de transport rutier, atribuite de autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, b) contracte de servicii; c) contracte de servicii prevăzute în Anexa 1 la prezenta ordonanță de urgență, în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica

procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările completările ulterioare, respectiv art. 82 alin. (1) lit. a) – g) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;

Art. 4

(1) Începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor menționate la art. 2 alin. (1), autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta următoarele ținte minime, după caz: a) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025; b) 18,7%, reprezentând ponderea vehiculelor ușoare nepoluante din numărul total de vehicule ușoare care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030; c) 6%, reprezentând ponderea vehiculelor grele nepoluante din categoria N2 și N3 (autoutilitare),

din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025;

d) 7%, reprezentând ponderea vehiculelor grele nepoluante din categoria N2 și N3 (autoutilitare), din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030;

e) 24%, reprezentând ponderea vehiculelor grele nepoluante din categoria M3 (autobuze), din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025;

f) 33%, reprezentând ponderea vehiculelor grele nepoluante din categoria M3 (autobuze), din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030;

(2) Jumătate din valoarea țăintelor minime prevăzute la alin. (1) lit. e) și f) trebuie îndeplinită prin

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



achiziționarea de vehicule grele cu emisii zero din categoria M3 (autobuze).

(3) Cerința prevăzută la alin. (2) este redusă la un sfert din valoarea țintei minime prevăzute la alin. (1) lit. e) dacă peste 80% din vehiculele grele nepoluante din categoria M3 (autobuze), care fac obiectul contractelor menționate la art. 2 alin. (1) atribuite de la 2 august 2021 până la 31 decembrie 2025, sunt autobuze supraetajate.

(4) În scopul calculării țăntelor minime prevăzute la alin. (1), data achiziției publice, respectiv data

achiziției sectoriale care trebuie luată în considerare este data publicării anunțului de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și la nivel național, în conformitate cu prevederile art. 145 din Legea nr. 98/2016, respectiv art. 155 din Legea nr. 99/2016.

Art. 5 - Instituțiile cu competențe în aplicarea prezentei ordonanțe de urgență participă în cadrul schimbului de cunoștințe și bune practici între statele membre, organizat de Comisia Europeană, privind practicile pentru promovarea

achizițiilor publice/sectoriale de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

Art. 6 - (1) Până la data de 2 august 2022, Agenția Națională pentru Achiziții Publice, cu sprijinul celorlalte instituții cu atribuții în aplicarea prezentei ordonanțe de urgență, după caz, transmite Comisiei Europene informații preliminare privind măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, informații

cu privire la 6 activitățile viitoare de punere în aplicare, inclusiv cu privire la calendarul acțiunilor și repartizarea responsabilităților între autoritățile competente la nivel național, precum și orice alte informații considerate relevante.

(2) Până la data de 18 aprilie 2026 și ulterior la fiecare trei ani, Agenția Națională pentru Achiziții Publice, cu sprijinul celorlalte instituții cu atribuții în aplicarea prezentei ordonanțe de urgență, după caz, transmite Comisiei Europene un raport privind punerea în aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.

Câteva explicații tehnice

„Vehicul nepoluant” – înseamnă: un vehicul din categoria M1, M2 sau N1 cu cantitatea maximă a emisiilor de CO₂ la țeava de evacuare exprimate în g/km mai mici decât valoarea impusă de Comisia Europeană. Sau un vehicul de categoria M3, N2 sau N3 care utilizează combustibili alternativi, „Vehicul greu cu emisii zero” - fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh.

Cum se definesc vehiculele

1. Categoria M1 — Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au, în afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune;
2. Categoria M2 — Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane, care au în afara scaunului conducătorului mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce nu depășește 5 tone;
3. Categoria M3 — Vehicule concepute și construite pentru transportul de persoane care au în afara scaunului conducătorului mai mult de opt locuri pe scaune și masa maximă ce depășește 5 tone;
4. Categoria N1 — vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 t;
5. Categoria N2 — vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă

maximă care depășește 3,5 t dar nu depășește 12 t;

6. Categoria N3 — vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o masă maximă ce depășește 12 t;

7. În cazul unui vehicul tractor destinat să tracteze o semiremorcă sau remorcă cu axă centrală, masa care se ia în considerare la clasificarea vehiculului este masa proprie a vehiculului tractor, la care se adaugă masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime cu care semiremorca sau remorca cu axa centrală încarcă vehiculul tractor și eventual masa maximă a încărcăturii proprii a vehiculului tractor;

Cum explică UE necesitatea impunerii unor cote de vehicule verzi

UE promovează intensificarea utilizării de vehicule cu emisii zero și emisii scăzute prin stabilirea unor obiective minime în materie de achiziții pentru a încuraja organismele publice să le aleagă în cadrul achizițiilor publice.

Ambasadorii statelor membre au ajuns la un acord asupra poziției de negociere a Consiliului cu privire la o reformă care va sprijini reducerea emisiilor totale din sectorul transporturilor, va contribui la asigurarea certitudinii pe piață și va stimula competitivitatea și creșterea industriei în Europa.

UE stabilește obiective minime separate în materie de achiziții pentru vehiculele ușoare, camioane și autobuze nepoluante pentru anii 2025 și, respectiv, 2030. Obiectivele sunt exprimate ca procente minime de vehicule nepoluante din numărul total al vehiculelor de transport rutier vizate de contractele de achiziții și contractele de servicii publice considerate în ansamblu. O dată la trei ani, statele membre trebuie să prezinte Comisiei un raport privind punerea în aplicare a normelor, primul urmând a fi prezentat până la 18 aprilie 2026.

După intrarea în vigoare a directivei, statele membre vor avea la dispoziție un termen de 30 de luni

pentru a adopta dispoziții naționale în vederea punerii ei în aplicare.

90% din domeniul transporturilor trebuie curățat de poluare

În iulie 2020, liderii UE au convenit asupra unui pachet cuprinzător care să contribuie la reconstrucția economiei UE. Tranziția verde și durabilitatea reprezintă pietrele de temelie ale planului de redresare și corespund angajamentului liderilor UE de a construi o economie și o societate cu un nivel net al emisiilor egal cu zero până în 2050. Pentru a se atinge obiectivul de neutralitate climatică pentru 2050, sectorul transporturilor trebuie să își aducă contribuția. Acesta trebuie să facă obiectul unei transformări care va necesita o reducere drastică a emisiilor de gaze cu efect de seră – 90% până în 2050 – asigurând în același timp soluții accesibile și sănătoase pentru cetățeni. Transportul durabil reprezintă o oportunitate, contribuind la redresarea și creșterea economiei UE.

Emisiile de CO₂ generate de sectorul transporturilor

În aprilie 2019, Consiliul a convenit asupra unor limite de emisie mai stricte pentru autoturisme și camioane. Normele vor asigura că, începând cu 2030:

- autoturismele noi vor emite, în medie, cu 37,5% mai puțin CO₂;
- camioanele noi vor emite în medie cu 31% mai puțin CO₂ comparativ cu nivelurile din 2021. Între 2025 și 2029, atât autoturismele, cât și camioanele vor avea obligația de a emite în medie cu 15% mai puțin CO₂.

În iunie 2019 s-au adoptat limite pentru camioane și alte vehicule grele. Noile norme vor impune producătorilor să reducă emisiile de CO₂ generate de camioanele noi (în comparație cu nivelurile din 2019), în medie, cu:

- 15% din 2025;
- 30% din 2030.



ELVEȚIA INTERZICE ODIHNA SĂPTĂMÂNALĂ A ȘOFERILOR ÎN CABINA CAMIONULUI

Consiliul federal din Elveția a votat o moțiune, astfel încât șoferii de camioane să nu mai poată petrece săptămâni sau weekenduri întregi în vehiculele lor.

Șoferii de camioane nu vor mai putea să efectueze repausul săptămânal în camion. Aprobata deja de Parlamentul federal, a venit rândul Consiliului federal să accepte o moțiune în acest sens a lui Bruno Storni. În text, s-a cerut Consiliului Federal să modifice ordonanța privind orele de lucru și de odihnă ale șoferilor profesioniști pentru a le interzice acestora să își efectueze odihna săptămânală în vehicul.

„Transportul rutier de marfă se bucură de o poziție avantajoasă în comparație cu transportul feroviar de marfă, în special din cauza condițiilor de muncă”, a explicat el în moțiune.

Dar aceste condiții trebuie să fie mai bine reglementate în ordonanță.

„Legislația actuală nu împiedică șoferii -adesea cei din țările estice, extrem de prost plătiți- să petreacă săptămâni în vehiculul lor, inclusiv în weekend”, scrie parlamentarul.

Condiții mai bine reglementate

„Diferite țări europene au adoptat dispoziții care interzic odihna săptămânală a șoferilor în vehiculul lor pentru a limita dumpingul social, dar și concurența aproape neloială din partea transportatorilor străini”, explică el.

La fel a procedat Danemarca, unde amenda se poate ridica la 1.500 de franci pentru șoferii de camioane sau chiar la 3.000 pentru proprietarii de camioane.

„Interzicerea odihnei săptămânale în vehicule nu numai că va contribui

la îmbunătățirea condițiilor de lucru ale șoferilor, ci ar oferi și o idee mai precisă a costurilor reale ale transportului rutier de marfă”, a spus el.

Legea va fi aplicată începând cu 2022.

Pachetul Mobilitate despre odihna șoferilor

Comaniile vor trebui să-și organizeze calendarele astfel încât șoferii angajați în transportul transfrontalier să se poată întoarce acasă la intervale regulate (la fiecare trei sau patru săptămâni, în funcție de calendarul de lucru). Perioada de odihnă obligatorie de la sfârșitul săptămânii nu poate să fie petrecută în cabina camionului. Dacă această perioadă de odihnă se petrece departe de casă, companiile trebuie să plătească cheltuielile de cazare pentru șoferi. În cazuri excepționale, li se va permite șoferilor să depășească timpul pentru condus, în condiții foarte stricte, cu scopul de a ajunge acasă pentru odihna obligatorie de la finalul săptămânii, dacă aceștia se află foarte aproape de casă.

Ce le spune Comisia Europeană transportatorilor

Trebuie să le garantați angajaților dumneavoastră o perioadă zilnică de odihnă de cel puțin 11 ore consecutive, care poate fi redusă la 9 ore de maximum 3 ori pe săptămână. Perioada de odihnă zilnică poate fi împărțită în două: o perioadă de cel puțin 3 ore și una de cel puțin 9 ore. În cazul în care optați pentru această variantă, suma celor două perioade de odihnă trebuie să fie de cel puțin 12 ore. Angajații dumneavoastră ar trebui să aibă o perioadă de odihnă neîntreruptă de 45 de ore pe săptămână, care poate fi redusă la 24 de ore o dată la două săptămâni. Dacă reduceți perioada de odihnă săptămânală, trebuie să le oferiți angajaților măsuri compensatorii. Angajații dumneavoastră trebuie să beneficieze de odihnă săptămânală după 6 zile consecutive de muncă. Dacă șoferii de autocar transportă ocazional pasageri și conduc cel puțin 24 de ore consecutiv în altă țară din UE sau din afara UE, perioada de odihnă săptămânală poate fi amân timer. Șoferii pot amâna odihna săptămânală timp de maximum 12 zile, începând de la sfârșitul ultimei perioade de odihnă săptămânală pe care au luat-o.



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.





GERMANIA FOLOSEȘTE DATELE DE TAXARE PENTRU DEPISTAREA CABOTAJULUI ILEGAL

Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri are noi oportunități de a căuta și prinde șoferii care comit infracțiuni privind cabotajul.

În viitor, BAG va putea accesa datele pe care șoferul este nevoit să le ofere în momentul în care trece frontiera și plătește taxe. Oficiul Federal din Germania va avea acces inclusiv la numărul plăcuței de înmatriculare a vehiculului, momentul și locul în care camionul va intra în Germania, când va părăsi din nou țara.

Acest lucru apare într-un proiect de lege. În caz de suspiciune, BAG poate folosi datele pentru a analiza dacă șoferul în cauză s-a făcut vinovat de cabotaj ilegal.

În plus, datele obținute de la șoferii care plătesc taxele de drum ar trebui să fie disponibile și pentru gestionarea traficului, de exemplu pentru o mai bună planificare a spațiilor de parcare a camioanelor pe autostrăzi.

Regulamentul face parte dintr-o cerință legală europeană, prin care urmează să fie introdus un sistem electronic de taxare UE uniform. Schimbul de informații între statele membre despre

cei care eludează legea va fi realizat. Din motive de protecție a datelor, este deosebit de important ca datele despre camion obținute la punctul de taxare să nu fie publicate. Regulamentul se va aplica doar până la sfârșitul anului 2025. Apoi tahograful digital va fi obligatoriu.

Pentru gestionarea parcărilor

Bundestag a decis să utilizeze date anonimizate de taxare pentru camioane pentru gestionarea traficului, în special pentru gestionarea parcerii camioanelor de-a lungul autostrăzilor.

Acest lucru poate începe cu planificarea cerințelor pentru spațiile de parcare pentru camioane de-a lungul rețelei de autostrăzi.

„La nivel național, în prezent există o lipsă de 35.000 până la 40.000 de locuri de parcare pentru camioane de-a lungul autostrăzilor”, a spus un oficial german. În acest context, se consideră că monitorizarea camioanelor care intră și ies din Germania poate duce la o

planificare a construcției de locuri de parcare.

Proteste ale transportatorilor nemți

În 2020, au avut loc două proteste ale companiilor de transport, șoferilor de camioane și altor părți implicate în industria transporturilor. Un al treilea a avut loc în martie la Berlin.

Un purtător de cuvânt al inițiativei a declarat: „Controalele anterioare au dat o imagine alarmentă: aproape 40% din toate camioanele verificate au încălcat regulile de cabotaj, iar companiile noastre mici și mijlocii nu vor mai putea supraviețui pe această piață ruinată de distorsiunile actuale, de concurența neloială (a companiilor din Est, n.red.). În consecință, industria va avea pierderi”.

Potrivit transportatorilor nemți, doar controalele repetate făcute camioanelor din trafic pot clarifica situația pieței. În plus, expeditorii de marfă sunt puternic

împovărați de creșterea prețurilor la motorină și de introducerea taxei pe CO₂.

Concurență loială și combaterea practicilor ilegale

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

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

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

Ce este cabotajul

Cabotajul rutier este definit în Uniunea Europeană ca fiind transportul național de mărfuri, temporar și contra cost, efectuat de un transportator înregistrat într-un stat membru UE pe teritoriul unei alte țări membre. Spre exemplu, dacă un vehicul al unui transportator român efectuează un transport de mărfuri între doi clienți stabiliți în Germania, cu punctele de încărcare și respectiv descărcare pe teritoriul Germaniei, această operațiune reprezintă cabotaj. Dacă transportul originează în altă țară decât Germania, în aceste exemple, acea operațiune nu ar fi clasificată drept cabotaj.

Pachetul Mobilitate despre cabotaj

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



domeniu și de a oferi condiții mai bune pentru odihna șoferilor.

Înșelăciunea cu GNL

Autoritățile germane au decis să oprească o așa numită înșelăciune privind scutirea taxei de drum. În ultimele luni, potrivit Asociației Federale Germane pentru Transportul de Mărfuri și Logistică (BGL), s-a observat că a apărut un număr tot mai mare de camioane, care au fost ulterior echipate cu rezervoare suplimentare de GNL. Scopul a fost acela de a beneficia de scutirea de taxe de care se bucură vehiculele alimentate cu gaz natural lichefiat.

Cu toate acestea, s-a observat că aceste rezervoare erau foarte mici, astfel încât cea mai mare parte a călătoriilor se făceau alimentând camioanele tot cu motorină.

Această „înșelăciune de scutire a taxei” va fi întreruptă în viitor. Autoritățile vor să scutească de la plata taxei de drum doar camioanele care sunt echipate cu rezervoare de gaze naturale direct din fabrică.

Cresc taxele de drum

Bundestagul a decis să modifice și taxele rutiere care vor crește de la 1 octombrie în funcție de norma de poluante a camioanelor:
Euro 6: 1,2 cenți/km (: anterior 1,1 cenți/km)
EEV și Euro 5: 2,3 cenți/km (anterior 2,2 cenți/km)
Euro 4 și Euro 3: 3,4 cenți/km (anterior 3,2 cenți/km)
Euro 2: 7,8 cenți/km (anterior 7,4 cenți/km)
Euro 1 și vehicule fără clasificare: 8,9 cenți/km (anterior 8,5 cenți/km).





CELE MAI MARI SALARII PENTRU ȘOFERII DE CAMION: 6000 \$/LUNĂ ÎN ELVEȚIA, 4.000 \$ ÎN GERMANIA

Șoferii de camion ajută la menținerea fluxului de mărfuri care se deplasează în jurul lumii și pot câștiga bani din asta.

Cu toate acestea, salariale fluctuează în mod regulat, ceea ce face dificilă stabilirea intervalului exact de venituri pe care un șofer l-ar putea câștiga într-un anumit an

Un TOP 10 al salariilor brute ale șoferilor de camion a fost realizate de freightwaves.com:

1. Elveția: 70.452 dolari pe an.
2. Australia: \$53,951
3. Belgia: \$50,462
4. Norvegia: \$47,572
5. SUA: \$47,130
6. Germania: \$46,871
7. Olanda: \$46,865
8. Austria: \$46,217
9. Canada: \$43,445
10. Suedia: \$42,751

În Statele Unite, șoferii de camioane specializați, de la companiile majore, pot câștiga de la 70.000 până la 100.000 USD pe an, în funcție de tipul de încărcare, kilometraj, licență și experiență. Salariul mediu anual pentru șoferii de camioane din SUA în 2020 a fost de puțin peste 47.000 de dolari, potrivit Biroului Statisticilor Muncii din SUA

14.000 de dolari pe săptămână

În încercarea de a atrage mai mulți șoferi de camioane, o companie din Texas oferă un salariu anual de 728.000 de dolari potențialilor angajați.

La fel ca multe alte companii din SUA, Sisu Energy, cu sediul în Forth Worth, se confruntă cu o penurie de șoferi. Compania oferă 14.000 de dolari pe săptămână în speranța că va atrage mai mulți solicitanți. Șoferul profesionist trebuie să aibă cel puțin 25 de ani și un permis de conducere comercial profesionist și doi sau mai mulți ani de experiență. American Trucking Associations a declarat că există o penurie de șoferi de camioane de peste 15 ani. Pandemia a accentuat-o după ce școlile de formare a șoferilor de camioane din întreaga țară au închis luni întregi afacerea sau au oferit servicii limitate.

Lipsa șoferilor ar putea duce la creșterea prețurilor la bunurile de larg consum, a declarat CEO-ul Sisu Energy, Jim Grundy.

ATA a menționat, de asemenea, că lipsa forței de muncă în domeniul camioanelor este mai veche și a declarat că cererea de șoferi de camioane va crește. Organizația face eforturi pentru ca legislația federală să contribuie la promovarea

activității de transport și instruire.

Lipsa șoferilor există și în România

Pentru ca industria românească de transport rutier să poată continua să opereze în parametri eficienți, este necesar ca Guvernul și Ministerul Transporturilor să adopte măsuri urgente de soluționare a crizei de șoferi profesioniști din România, în condițiile în care țara noastră înregistrează cel mai grav deficit de forță de muncă, a atras, adesea, atenția Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).

În ultimii ani, UNTRR a propus autorităților române competente soluții concrete pentru rezolvarea crizei șoferilor profesioniști, cum ar fi angajarea șoferilor profesioniști din afara UE, prin asigurarea cadrului necesar examinării în limba engleză a acestora la examenul de competență profesională, condiție necesară pentru angajarea legală în România. Este evident că nu trebuie așteptat ca șomajul în România să fie zero pentru a face import selectiv de forță de muncă, apreciază UNTTR.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





POLIȚIA GERMANĂ VERIFICĂ TAHOGRAFELE DIGITALE DE LA DISTANȚĂ

Poliția saxonă verifică de obicei camioanele suspecte pe baza anomaliilor vizuale.

Acest lucru este pe cale să se schimbe odată cu introducerea unei noi tehnologii de citire pentru tahografele digitale. Noul sistem preia date pe măsură ce trece camionul prin fața camerei video. Ministerul de Interne speră la controale mai obiective și mai rapide, în special în traficul din regiunea Görlitz.

Poliția saxonă a prezentat, recent, un nou sistem de citire a tahografelor camioanelor. După cum a anunțat Ministerul de Interne, tehnologia denumită „Comunicare dedicată pe distanțe scurte” (DSRC) a fost testată de serviciul de monitorizare a traficului de la sfârșitul anului 2020. Saxonia este primul stat federal în care DSRC va fi generalizat.

Controlul în trecere

Potrivit ministerului, poliția poate folosi tehnologia radio pentru a determina dacă există vreo anomalie într-un camion fără a fi nevoie să oprească vehiculul. Datele de bază citite de la distanță

sunt destinate să ofere ofițerilor de poliție informații dacă au fost respectați timpii de odihnă sau dacă și cardul tahograf al șoferului este invalid. Dacă totul este în regulă, camionul continuă să circule fără oprire. Dacă dispozitivul detectează nereguli în tahograf, ofițerii opresc camionul și fac verificări specifice. Datele vor fi stocate numai pe durata controlului.

Șeful inspecției poliției rutiere Görlitz, Frank Wobst, a declarat că noua tehnologie va contribui în mod major la creșterea siguranței traficului. „Datorită acestui fapt, noi, ca poliție rutieră, putem lucra mai precis și cu succes”, a spus Wobst.

Numărul camioanelor s-a dublat

Ministrul saxon de interne, Roland Wöller, speră la controale mai eficiente și obiective cu sistemul DSRC. Potrivit ministerului, numărul camioanelor de pe autostrăzi din zona Departamentului de Poliție Görlitz s-a dublat, de la 5.693 pe zi în 2010, la 10.820 pe zi în

2020. Introducerea noului sistem de control este o „contribuție la mai multă siguranță pe drumuri”, a declarat Wöller.

De ce digitalizare?

Comisia Europeană a revizuit legislația privind utilizarea tahografelor, în principal pentru a îngreuna manipularea datelor din tahograf, dar și pentru a eficientiza procesele de administrare și control. Rezultatul este anexa 1C (UE 2016/799), care a fost aprobată în iunie 2016 și care a condus la introducerea tahografului „inteligent” începând cu 15 iunie 2019. Tahografele digitale au devenit obligatorii în 2016, pentru toate camioanele comerciale și autobuzele nou înmatriculate în UE, pentru a aborda problema accidentelor provocate de șoferii de camioane și autocare din cauza oboselii sau a vitezei, precum și pentru a garanta o concurență loială între societățile de transport și condiții decente de muncă pentru șoferi.



SEMIREMORCA SCHMITZ CARGOBULL S.KOe ÎN TESTE PRACTICE

Semiremorca frigorifică complet electrică Schmitz Cargobull S.KOe cu unitate frigorifică electrică a intrat în testele practice.

Reprezentanții companiei de închiriere TIP, furnizorul de servicii logistice Cornelissen și lanțul de supermarketuri Albert Heijn se vor folosi de S.KOe pentru livrări fără emisii și zgomot către supermarketurile Albert Heijn din Olanda.

Reprezentanții companiilor TIP, Albert Heijn și ai furnizorului de servicii de logistică pentru transport Cornelissen s-au întâlnit recent la sediul Schmitz Cargobull din Vreden pentru o predare specială a vehiculului. Acolo a fost predat un prototip al semiremorci electrice S.KOe, care va fi folosită pentru livrarea către supermarketurile Albert Heijn. Când vine vorba de transport, compania olandeză de logistică alimentară, împreună cu compania de închiriere TIP, nu lasă nimic la voia întâmplării, așa că ambele lucrează îndeaproape cu Schmitz Cargobull.

„Am ales acest vehicul deoarece majoritatea transporturilor noastre se desfășoară în traficul de distribuție din interiorul orașului și deservim, de asemenea, rute între diferite centre de distribuție. În multe orașe olandeze, transportul de distribuție se caracterizează prin conceptul Zero Emission Zones, care va fi obligatoriu în interiorul orașelor din 2025. Schmitz Cargobull oferă o soluție cu semiremorca sa frigorifică S.KOe complet electrică. Astfel, vom putea continua să livrăm în interiorul orașelor fără probleme, folosind o remorcă electrică, în combinație cu un cap-

tractor cu emisii zero”, explică Peter Leegstraten, expert în managementul transporturilor la Albert Heijn. Grupul Cornelissen se ocupă de logistica de transport pentru Albert Heijn și este responsabil pentru aprovizionarea continuă a piețelor alimentare. „Problema sustenabilității este în prima linie pentru noi. Prin urmare, suntem foarte încântați de rezultatele pe care ni le va oferi distribuția cu emisii zero. Șoferul nostru a fost instruit în legătură cu caracteristicile speciale ale vehiculului în timpul preluării”, spune Marco Pikkemaat, directorul flotei Cornelissen Group.

Vehiculul este un S.KOe COOL SMART cu o axă electrică și o unitate frigorifică electrică și un sistem de baterii. Unitatea de refrigerare complet electrică S.CUe este proiectată pentru răcirea și încălzirea fără emisii a încărcăturii.

Bateriile alimentează capacitatea de răcire (până la 15.900 W) și de încălzire (9.100 W).

În plus, vehiculul este echipat cu un dispozitiv care, printre altele, recuperează energie în timpul proceselor de frânare și astfel reduce timpul de reîncărcare a bateriei prin rețeaua electrică.

Sistemul telematic TrailerConnect de la Schmitz Cargobull este integrat în vehicul ca standard. El poate fi utilizat pentru a monitoriza nivelul de încărcare a bateriei.

Albert Heijn face parte din grupul global Ahold Delhaize și este lider de piață în comerțul cu amănuntul de produse alimentare în Olanda.

TIP este o companie de închiriere independentă și furnizor de servicii integrate pentru industria de transport și logistică.





ȘOFERI DE CAMION, EXPLOATAȚI ÎN EUROPA: SALARIU SUB 1000 EURO/LUNĂ, ODIHNĂ ÎN CAMION

Noi mărturii ale martorilor au apărut în cazul procesului deschis de șoferii de camion care susțin că au fost exploatați de compania daneză de transport Kurt Beier Transport A/S.

În cadrul procesului, ultimele zile au fost lăsate pentru mărturia foștilor șoferi, dar doar doi martori au ajuns să apară în fața instanței de judecată.

Unul dintre ei este Jovit Cate, în vârstă de 43 de ani, din Filipine, care a ajuns în Olanda, unde lucrează în prezent pentru a-și întreține familia din țara sa natală. „Am avut coșmaruri timp de doi ani”, a spus în fața tribunalului.

Nu am primit niciodată salariul complet

În instanță, Jovit Cate a putut spune că a semnat un contract cu filiala lui Kurt Beier, LGBT International Transport din Koszalin în Polonia, dar a ajuns să lucreze în Danemarca cu un salariu de doar 7.600 DKK (988 euro).

Cu toate acestea, nu a obținut niciodată acești bani.

„A lipsit întotdeauna o parte din bani. Mi s-a spus că au fost deduse cheltuielile pentru biletul de avion pentru a fi plătit mai puțin”, a spus el în instanță. El a spus că mulți alți șoferi au avut și probleme cu salariile.

Cheltuielile pentru medicamente au fost, de asemenea, deduse din salariu. El a susținut că a fost spitalizat deoarece nu a mai făcut față stresului și suprasolicitării

znilnice.

În plus, el a spus că a fost înșelat în ceea ce privește condițiile de cazare. La început i s-au arătat fotografii cu ceva „care aproape arăta ca o casă”. Acesta s-a dovedit a fi un container supraaglomerat ca un fel de ghetou. Șoferul a spus că a preferat să doarmă tot timpul în cabina camionului.

Trei zile de judecată fuseseră rezervate pentru audierile șoferilor, dar numai doi martori au vrut să se prezinte.

Procurorul de caz a citit și alte mărturii ale unor șoferi angajați de firma daneză, care susțineau că nu au primit niciodată mai mult de 1.000 de euro pe lună pentru munca prestată.

În cazul filipinezului, el nu a avut de ales și a continuat să lucreze pe bani puțini și în condiții mizere deoarece în Filipine nu voia să se întoarcă.

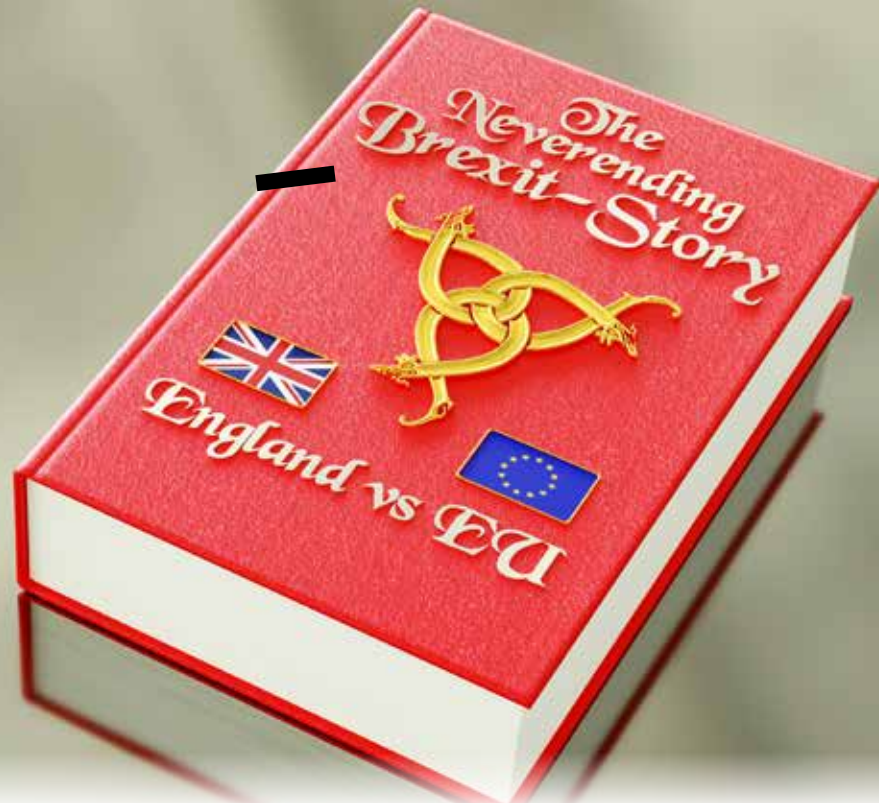
Trei ani de investigații

Ancheta lansată în 2018 de poliția din regiunea daneză Jutland împotriva companiei de camioane Kurt Beier Transport s-a încheiat la Tribunalul Sønderborg pe 10 mai, odată cu începerea procesului împotriva a patru dintre executivii săi, inclusiv proprietarul, acuzați de exploatarea șoferilor, în special

filipinieni și srilankezi. Acuzația este de cămătărie agravată, care în Danemarca se aplică și în aceste cazuri și duce la pedepse de până la șase ani de închisoare. După încheierea anchetei, magistrații au stabilit, în octombrie 2020, acuzații în douăzeci și șase de cazuri de exploatare.

Șoferii implicați lucrează acum pentru alte companii sau s-au întors în țara lor de origine, dar unii au anunțat deja că fac cereri de despăgubire.

Potrivit rechizitoriului, care se bazează pe mărturia șoferilor, muncitorii imigranți au fost nevoiți să conducă camioanele pentru un salariu de 15-20 coroane pe oră, ceea ce echivalează cu aproximativ 2-2,7 euro. Acest lucru înseamnă că șoferilor li s-au plătit cu cel puțin 6.000 de euro mai puțin decât cele stipulate în contract, reducând costurile cu cel puțin 4 milioane DKK (aproximativ 538.000 de euro). În plus, compania îi caza în containere sau remorci umede și murdare. Ancheta a început după o plângere a sindicatului danez Fagbladet 3F cu privire la condițiile de viață a două sute de șoferi din lagărul Padborg, situat pe teritoriul danez lângă granița cu Germania.



MAREA BRITANIE VA FOLOSI CAMIOANE ALE ARMATEI ȘI ȘOFERI-MILITARI PENTRU DISTRIBUȚIA DE ALIMENTE

Armata „trebuie să contribuie la transportul alimentelor în magazine”, este ultima soluție găsită de autoritățile britanice care se confruntă cu o criză fără precedent de șoferi profesioniști.

Publicația Daily Mail susține că lipsa șoferilor de camioane apărută după Brexit și criza Covid vor determina ca autoritățile să folosească militarii pentru a livra alimente.

Lipsa șoferilor a declanșat primele apeluri pentru ca armata să fie pregătită pentru a livra alimente. Federația distribuitorilor cu ridicata a declarat că situația a atins punctul de criză.

Magazinele publică anunțuri care îi avertizează pe clienți cu privire la posibile neajunsuri în lanțul alimentar. De asemenea, puburile și restaurantele nu primesc livrările preconizate de produse cerute. Asociația „Road Haulage” a declarat că toată criza a fost declanșată de o combinație între Brexit, care a dus la o reducere a prezenței camioanelor europene, și Covid. Criza a făcut ca, în ultimul an, școlile de șoferi de camion să nu mai funcționeze. DI. Bielby de la Asociație a spus: „Situația a atins punctul de criză și este probabil să se înrăutățească pe măsură ce se deschid mai multe localuri și restaurante și cererea crește. Guvernul trebuie să acționeze foarte repede.

Suntem suficient de îngrijorați pentru a sugera guvernului să ia în considerare folosirea camioanelor armatei pentru a se asigura că există suficiente vehicule și șoferi pentru a distribui alimente”

Brexit-ul a prăbușit schimburile comerciale

Schimburile comerciale dintre Marea Britanie și Uniunea Europeană s-au prăbușit în primul trimestru din 2021, după Brexit, arată datele publicate de Oficiul Național de Statistică (ONS), transmit MarketWatch și Sky News.

Relațiile comerciale dintre Londra și Uniunea Europeană au fost afectate grav de decizia Regatului Unit de a părăsi piața unică europeană, măsură oficială de la 31 ianuarie 2020, dar devenită efectivă doar de la începutul acestui an.

Exporturile britanice de bunuri spre UE au scăzut cu 18%, în timp ce importurile au înregistrat un declin de 22%. De asemenea, exporturile Regatului Unit către restul lumii au urcat cu 0,4% iar importurile au scăzut cu 0,9%.

Este pentru prima dată din 1998, de

când se publică aceste date, când importurile britanice din țările din afara UE le-au depășit pe cele din blocul comunitar.

ONS avertizează că este prea devreme pentru concluzii. „Având la dispoziție doar datele dintr-un trimestru și pe fondul efectelor recesiunii și ale pandemiei, este prea devreme să evaluăm nivelul la care datele reflectă întreruperea schimburilor comerciale pe termen scurt sau ajustările pe termen mai lung ale lanțurilor de aprovizionare”, se arată în comunicatul ONS. Conform datelor ONS, importurile britanice din blocul comunitar, excluzând metalele prețioase, au scăzut cu 21,7% în primul trimestru din 2021, în timp ce exporturile au înregistrat un declin de 18,1%. Oficiul pentru Responsabilitate Bugetară (OBR) din Marea Britanie a avertizat că noile aranjamente comerciale ale țării cu Uniunea Europeană, cea mai mare piață unică din lume, va eroda productivitatea pe termen lung cu 4%, comparativ cu rămânerea în blocul comunitar.



ȘOFERII DE CAMION, LOVIȚI DE SINDROMUL BURNOUT. E MAI PERICULOS DECÂT OBOSEALA

Tot mai mulți șoferi de camion se confruntă cu un sindrom mai grav decât oboseala. Burnout înseamnă epuizarea completă, iar șoferul nu se poate recupera prin somn.

Burnout-ul este o afecțiune complexă asociată cu epuizarea mentală, fizică și emoțională care apare ca urmare a stresului excesiv acumulat pe termen lung. Pentru prima dată acest termen a fost menționat de psihologul Herbert Freudenberger în cartea sa «Burnout: The High Cost of High Achievement», scrisă în 1974. Sindromul de burnout nu se asociază neapărat cu orele suplimentare de la locul de muncă, ci cu stresul cronic acumulat, starea de epuizare, insatisfacția față de activitatea desfășurată zilnic și sentimentele de inutilitate resimțite.

Un exemplu relevant

George s-a trezit într-o cabină de camion într-o dimineață și nu-i venea să conducă. „Eram epuizat, așa că am stat toată ziua și am

băut cafea, am jucat câteva jocuri video. I-am spus dispecerului că nu puteam conduce. Eram atât de obosit. Nimic nu a contat cu adevărat”, potrivit unui reportaj realizat de trucker.com.

Șoferul de 30 de ani, care a cerut să nu îi fie folosit numele său real, nu era doar obosit, plictisit sau nemulțumit de slujba lui, probabil că suferea de „burnout”, care se traduce prin „epuizare completă”. Diferența dintre burnout și oboseală nu este făcută nici de șoferi, nici de companiile lor – nici chiar de unii medici.

Dar, este o boală gravă și explicită din care nu te poți recupera cu o noapte de somn. În timp ce termenul de burnout este adesea folosit incorect pentru a descrie de la un grad de epuizare până la a-ți urî locul de muncă, cei

care au studiat subiectul spun că burnout cuprinde criterii specifice de definire. Este extrem de dificilă recuperarea completă. Mulți suferinzi trebuie să renunțe la locul de muncă pentru a face acest lucru.

Trei criterii pentru burnout

Michael Leiter, care s-a alăturat recent Universității Deakin din Melbourne, Australia, cercetează burnout de 30 de ani. Este unul dintre redactorii șefi ai revistei „Burnout Research”. Potrivit lui Leiter, cercetările actuale arată că epuizarea completă are trei componente.

Prima este epuizarea fizică și mentală. „Unii oameni spun că burnout este doar epuizare fizică, ceea ce este o prostie”, a explicat el. „Este clar mai mult decât atât, dar epuizarea este cu siguranță o

parte din ea. Epuizarea este atunci când spui - mă simt obosit când îmi încep ziua de muncă. Să te simți obosit la sfârșitul zilei de lucru nu este atât de rău, dar când te simți obosit la început, înseamnă că este cronic."

A doua este cinismul cu privire la locul de muncă și distanțarea de acesta. „De exemplu”, a spus Leiter, „obișnuiai să crezi că ai o slujbă de care îți păsa, dar acum spui: „Chiar nu mă mai interesează” și o parte din această atitudine este adesea legată de modul în care ești tratat la locul de muncă. „Este un fel de distanțare și cinism”.

A treia componentă este pierderea încrederii în abilitățile și îndemnările tale. „În mod ideal, odată ai simțit că faci o muncă importantă și ai fost bun la asta. Dar, odată cu instalarea burnout-ului, începi să te îndoiești că munca ta este importantă și că te mai pricepi la ea”. Această combinație de epuizare, cinism și lipsa de eficacitate definește epuizarea totală (burnout). "

Când i s-a spus despre aceste criterii care definesc burnout, șoferul profesionist de camion George a spus: "Da. Am simțit toate acestea".

Ce trebuie să facă transportatorii

Cele mai importante semne pe care managerii de flote trebuie să le aibă în vedere atunci când verifică dacă șoferii au ajuns la epuizare totală sunt: lipsa de motivare, atitudinea negativă în ceea ce privește orice propunere și reticența în ceea ce privește îndeplinirea sarcinii. Există mai multe remedii pe care managerii le pot folosi. Prima ar fi: mai mult timp pentru ca șoferul să își facă treaba și instruirea pentru a face față acesteia.

„În calitate de manager, trebuie să vă asigurați că cerințele pe

care le puneți lucrătorilor dvs. sunt rezonabile."

„Transportatorii trebuie să vadă ce resurse sunt necesare șoferilor, inclusiv resurse intelectuale.

Dacă cineva nu știe cum să facă anumite lucruri, asigură-i instruirea. Asigură-te că au echipamente care funcționează corect... cu alte cuvinte, încercați să reduceți nivelul de stres.

Dispecerii și managerii trebuie să știe că nu toți șoferii sunt la fel. Unii se pot descurca cu ceea ce le este oferit din start, iar alții nu. În loc să-i tratezi ca pe o masă nediferențiată, aruncă o privire la fiecare din acești oameni și întreabă-i: Care este problema?.

În ceea ce îl privește pe George, a renunțat să mai fie șofer pe camion și acum lucrează în construcții.

„Pur și simplu nu mai voiam să conduc. Uram treaba asta. Nu mi-a adus bucuria sau banii pe care îi așteptam. Atitudinea mea este mult mai bună acum în privința tuturor." Companiile ar trebui să investească în prevenție pentru a avea angajați care să-și atingă potențialul maxim. Să țină cont de raportul dintre sarcinile atribuite angajatului și ceea ce i se oferă în schimb precum și o monitorizare periodică a stării angajatului prin comunicare, feedback și stabilirea de noi obiective.

Semne și simptome

În stadiile incipiente, simptomele burnout-ului includ cefalee, oboseală, sentiment redus de realizare, reziliență scăzută, labilitate dispozițională - afectivă și conflicte interpersonale. Dacă aceste semne și simptome nu sunt recunoscute și, ulterior, „tratate”, sindromul de epuizare profesională trece treptat într-un stadiu avansat caracterizat prin prezența simptomelor somatice, retragere socială, depersonalizare, cinism, epuizare, iritabilitate, astenie, senzație de subapreciat și suprasolicitat:

- dificultăți de concentrare
- scăderea capacității de a rezolva

probleme

- oboseală permanentă
 - lipsa energiei și a motivației
 - sensibilitate
 - retragere în sine
 - furie
 - agresivitate
 - pierderea sensului
 - stimă de sine scăzută
 - tulburări ale somnului
 - dureri de cap
 - dureri de stomac
 - izolare socială
 - consumul de alcool și/sau droguri
- Consecințele sindromului de burnout în plan organizațional
- nesatisfacția profesională, persoana renunțând la inițiativă sau neimplicându-se, atât în munca în sine, cât și în raporturile cu organizația
 - scăderea inițiativei în muncă
 - reacții nepotrivite față de colegii de muncă
 - deteriorarea randamentului și a productivității
 - creșterea numărului de concedii medicale
 - accentuarea lipsei de apreciere din partea celorlalți

Diferența dintre burnout și stres

Stresul este rezultatul unei tensiuni pasagere, pe când burnout-ul al unei tensiuni continue, permanente. Burnout-ul poate fi considerat stadiul final al unei rupturi de adaptare, care rezultă dintr-un dezechilibru pe termen lung între exigențe și resurse, deci al unui stres profesional prelungit. Stresul există independent de burnout, pe când acesta din urmă este indispensabil legat de stres. Stresul bine gestionat poate fi depășit. În schimb, stresul incorect sau prost gestionat se transformă în burnout.

Burnout-ul conține mai multe aspecte obiective, sociale. În burnout, caracteristicile și constrângerile reale ale vieții profesionale trec în prim-plan. Burnout-ul apare atunci când individul nu mai face față constrângerilor profesionale.





TRIBUNALUL EUROPEAN JUDECĂ UN STAT EUROPEAN CARE IMPUNE O LIMITĂ DE 25 ORE PENTRU PARCAREA CAMIOANELOR

Comisia Europeană a decis să trimită Danemarca în fața Curții europene de Justiție pentru că nu a ridicat restricțiile privind parcare camioanelor.

Danemarca a limitat perioada în care camioanele pot parca în zonele de odihnă la maximum 25 de ore. Măsura daneză restricționează libertatea de a furniza servicii, care este garantată de legislația UE în domeniul transportului rutier (Regulamentul (CE) nr. 1072/2009), deoarece creează bariere în calea transportatorilor străini ce efectuează operațiuni internaționale. Întrucât acești transportatori nu au un centru de operare în Danemarca, au nevoie de spațiu de parcare pentru a-și desfășura activitățile și pentru a respecta obligațiile UE privind timpii de conducere și de odihnă în conformitate cu Regulamentul (UE) 561/2006. Restricția privind parcare camioanelor îngreunează respectarea obligațiilor respective. Comisia Europeană consideră că măsura introdusă nu este adecvată, necesară sau proporțională cu obiectivele și, prin urmare, a început o procedură de încălcare a dreptului comunitar împotriva Danemarcei, solicitându-i să ridice limita de 25 de ore.

Context

Danemarca a introdus o limită de 25 de ore pentru parcare camioanelor

în zonele de odihnă deținute de stat la 1 iulie 2018.

Această limitare afectează transportatorii nerezidenți mult mai mult decât transportatorii stabiliți în Danemarca, deoarece transportatorii nerezidenți nu au un centru de operare situat în Danemarca și, prin urmare, au nevoie de spațiu de parcare de-a lungul autostrăzilor pentru a-și respecta obligațiile care le revin în temeiul Regulamentului 561/2006. Prin urmare, restricțiile privind parcare, în combinație cu normele stricte ale UE privind perioadele de odihnă (articolele 4, 6 și 8 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006) fac dificil ca transportatorilor nerezidenți să furnizeze servicii de transport internațional și operațiuni de cabotaj.

Aceasta înseamnă o restricție nejustificată a libertății de a presta servicii, astfel cum este prevăzută la articolele 1, 8 și 9 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Ce rol are Curtea Europeană

Curtea pronunță hotărâri în cauzele care îi sunt înaintate spre soluționare.

Cele mai frecvente tipuri de cauze

sunt:

- interpretarea legislației (hotărâri preliminare) - instanțele naționale ale țărilor UE sunt obligate să garanteze aplicarea corespunzătoare a legislației europene, dar există riscul ca instanțele din țări diferite să interpreteze legislația în mod diferit. Dacă o instanță națională are îndoieli cu privire la interpretarea sau valabilitatea unui act legislativ al UE, aceasta poate să solicite opinia Curții de Justiție. Același mecanism poate fi utilizat și pentru a determina dacă un act legislativ sau o practică națională este compatibilă cu dreptul UE. respectarea legislației (acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor sau proceduri de infringement)
- este vorba despre acțiuni introduse împotriva unui guvern național care nu își îndeplinește obligațiile prevăzute de legislația europeană. Aceste acțiuni pot fi inițiate de Comisia Europeană sau de altă țară din UE. În cazul în care țara vizată se dovedește a fi vinovată, ea are obligația de a remedia situația imediat. În caz contrar, se poate introduce o a doua acțiune împotriva ei, care poate conduce la aplicarea unei amenzi.



GERMANIA AR PUTEA FI SANȚIONATĂ DE UE PENTRU GRADUL DE POLUARE AL CAMIOANELOR

Curtea Europeană de Justiție a declarat că autoritățile germane nu au luat „măsurile adecvate” pentru a limita poluarea atmosferică cauzată de dioxidul de azot.

Curtea superioară a Uniunii Europene a decis că Germania a încălcat legile UE prin faptul că nu a limitat poluarea aerului în 26 de regiuni, inclusiv în orașe importante precum Berlin, München și Hamburg.

Comisia Europeană a depus plângere în 2018, spunând că Germania „a depășit în mod sistematic și continuu valorile limită anuale și orare ale dioxidului de azot (NO₂)” din 2010.

Comisia a acuzat autoritățile germane că nu iau măsuri suficiente pentru a respecta limitele UE. Curtea Europeană de Justiție (CEJ) a împărțit această evaluare pentru perioada de timp cuprinsă între 2010 și 2016.

„În mod clar, Germania nu a adoptat măsuri adecvate în timp util pentru a se asigura că perioada în care sunt depășite valorile limită pentru NO₂ este cât mai scurtă posibil în cele 26 de zone în cauză”, a declarat instanța într-un comunicat de presă. Franța, Ungaria, Italia, România și acum Marea Britanie, care nu este membru al UE, au fost, de asemenea, supuse unor plângeri similare din partea Comisiei.

Potrivit Comisiei, în jur de 400.000 de oameni mor prematur în fiecare an în întreaga UE din cauza poluării din aer.

Ce înseamnă hotărârea pentru Germania?

Germania trebuie să respecte verdictul CEJ, sau ar putea fi sancționată financiar. Potrivit

unui raport al Comisiei din 2019, poluarea cu NO₂ poate fi redusă prin limitarea accesului mașinilor foarte poluante, în special mașinile diesel mai vechi, în interiorul orașelor. De asemenea, Comisia a recomandat publicului să utilizeze vehiculele electrice și transportul public.

Camioanele diesel vinovate de poluare

Conform legislației UE, nivelurile de NO₂ în aer trebuie să fie sub 40 micrograme pe metru cub ca medie anuală și 200 micrograme pe metru cub ca medie orară. Anul trecut, șase orașe germane au înregistrat încălcări ale limitelor, potrivit Agenției Federale de Mediu (UBS). Münchenul a înregistrat cel mai înalt nivel, cu o medie anuală de 54 micrograme.

Până în 2019, la trei ani de la perioada menționată în hotărârea CEJ, 25 de orașe din Germania depășeau limita de NO₂, potrivit UBS.

Arderea combustibililor fosili, în special a combustibilului utilizat de camioanele diesel este sursa primară de NO₂.

Un acord vechi de 12 ani

Protocolul din 1999 privind reducerea gradului de acidifiere, eutrofizare și a nivelului de ozon troposferic (Protocolul de la Göteborg): stabilește plafoane naționale de emisie pentru 2010 până în 2020 pentru 4 poluanți: dioxid de sulf (SO₂), NO_x, COV

și NH₃. De asemenea, acesta stabilește valori limită strânse pentru surse de emisii specifice (de exemplu, instalații de ardere, producția de electricitate, curățătorie chimică, mașini și camioane) și necesită utilizarea BAT pentru a menține emisiile scăzute. Emisiile de COV de la produse precum vopsele sau aerosoli trebuie, de asemenea, să fie reduse, iar fermierii sunt obligați să ia măsuri specifice pentru a reduce emisiile de NH₃.

Protocolul a fost modificat în 2012 pentru a include angajamente naționale de reducere a emisiilor care urmează să fie atinse până în 2020 și ulterior [aceste modificări au fost ratificate de UE în Decizia (UE) 2017/1757 a Consiliului. Mai multe dintre anexele tehnice ale protocolului au fost revizuite cu seturi actualizate de ELV-uri atât pentru surse staționare cheie, cât și pentru surse mobile. Protocolul revizuit este primul acord obligatoriu care include angajamente de reducere a emisiilor pentru particulele fine. Protocolul modificat include, de asemenea, în mod specific poluantul climatic de scurtă durată, carbonul negru (funinginea neagră), ca o componentă a unei anumite materii. Reducerea particulelor (inclusiv a carbonului negru) prin implementarea protocolului va reduce poluarea aerului, facilitând în același timp beneficiile climatice.



PACHETUL MOBILITATE. O ȚARĂ EUROPEANĂ CREȘTE SALARIILE ȘOFERILOR DE CAMION ȘI ELIMINĂ DIURNA

Ministerul Infrastructurii din Polonia intenționează să introducă noi reguli privind plata șoferilor profesioniști, veniturile acestora urmând să crească.

Din 2 februarie 2022, vor intra în vigoare noile modificări legate de Pachetul Mobilitate, iar acest aspect va schimba modalitatea de plată a șoferilor din transportul internațional.

Fără dreptul la o diurnă care să acopere cazarea

Când vor efectua transporturi în afara țării, șoferii vor trebui să primească cel puțin salariul minim al țării în care prestează respectiva activitate. În același timp, diurnele nu vor fi considerate parte a salariului, cu excepția cazului în care sumele de bani sunt impozitate.

Companiile de transport din Est spun că salariile de bază vor trebui să fie crescute cel puțin până la nivelul salariului minim din statele occidentale unde activează șoferii în cauză.

Ministerul Transporturilor din Polonia

subliniază că, urmare a modificărilor introduse la nivel european, întreaga remunerație plătită șoferilor va fi impozitată. Pentru ea se vor plăti taxe și contribuții la asigurările sociale.

Legea din Polonia nu îi va mai considera pe șoferii de camion ca niște angajați în călătoriile de afaceri. Prin urmare, aceștia nu vor mai avea dreptul la o diurnă care să acopere cazarea și masa.

Directiva privind detașarea șoferilor se aplică începând cu 2 februarie 2022

O nouă directivă europeană va aduce câteva schimbări ce țin de activitatea transportatorilor rutieri care detașează șoferi în alte state. Teoretic, acestea trebuie transpuse de autoritățile de la noi, prin lege sau prin ordonanță, și puse în aplicare începând din 2022.

Directiva europeană 1.057/2020 a apărut în Jurnalul Oficial al UE în ultima zi a lunii iulie 2020 și trebuie transpusă și pusă în aplicare în România până la data de 2 februarie 2022, mai precis.

Prevederile nu se pot aplica la noi fără a fi reflectate intern printr-o lege sau o ordonanță. Directiva 1.057/2020 vine cu aceste reguli pentru a completa ce este stabilit deja prin Directiva 71/1996.

Concret, pentru a transpune directiva nouă, vor trebui modificate la noi Legea 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale și normele sale metodologice din Hotărârea Guvernului 337/2017. Înainte de toate, trebuie precizat că noile reguli se vor aplica în cazul întreprinderilor care detașează șoferi în alte state UE în baza unor contracte încheiate cu firme

din acele state. Cu alte cuvinte, este vorba de șoferi care, în timp ce au contract de muncă cu o întreprindere activă în România, sunt trimiși temporar să lucreze pentru o firmă din alt stat membru. Iată principalele noutăți:

1. Transportul bilateral de mărfuri și persoane nu va fi considerat detașare

Atunci când este vorba de transporturi bilaterale de mărfuri, nu se va considera că șoferii sunt detașați. O asemenea situație este, de exemplu, dacă o firmă din România și o firmă din Germania încheie un contract prin care stabilesc să transporte între ele mărfuri (din România către Germania sau din Germania către România). „În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile înseamnă o deplasare de mărfuri, pe baza unui contract de transport, din statul membru de stabilire (...) către un alt stat membru sau o țară terță ori dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță către statul membru de stabilire”, este explicat în directivă. Totodată, nu se va considera că șoferii sunt detașați nici atunci când este vorba de transporturi bilaterale de persoane. Transport bilateral de persoane (serviciu ocazional sau regulat de transport internațional) se consideră a fi atunci când șoferul: îmbarcă persoane în statul membru de stabilire (adică acolo unde este



întreprinderea pentru care lucrează șoferul) și îi debarcă într-un alt stat membru UE sau într-o țară terță; îmbarcă persoane într-un stat membru UE sau într-o țară terță și îi debarcă în statul membru de stabilire ori îmbarcă și debarcă persoane în statul membru de stabilire pentru excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță.

2. Tranzitarea fără a face operațiuni nu va fi considerată detașare

Nu se va considera că este vorba de o detașare dacă un șofer tranzitează teritoriul unui stat membru UE fără să încarce sau să descarce mărfuri ori fără să îmbarce sau să debarce persoane, este subliniat în Directiva 1.057/2020.

3. Șoferii care fac cabotaj vor fi considerați a fi detașați

În cazul șoferilor care fac operațiuni de cabotaj, în schimb,

se va considera că este vorba de o detașare. Conform legislației europene, cabotajul este transportul național contra cost în numele unui terț, ce este făcut temporar într-un stat membru gazdă. De asemenea, cabotajul mai reprezintă și serviciile naționale de transport rutier de persoane, ce sunt făcute contra cost în numele unui terț, temporar, de către un operator de transport într-un stat membru gazdă, sau îmbarcarea și debarcarea persoanelor în cadrul aceluiași stat membru, în timpul unui serviciu internațional regulat.

4. Când se va considera că se termină o detașare

Noile reguli includ și o precizare referitoare la momentul la care se va considera că o detașare se termină. Mai precis, încheierea detașării intervine atunci când șoferul „părăsește statul membru gazdă în cursul efectuării transportului internațional de mărfuri sau de persoane”. Precizarea se referă în mod expres la situația în care durata efectivă a unei detașări depășește 12 luni, caz în care trebuie să se asigure șoferilor toate condițiile de muncă și de încadrare în muncă stabilite prin legislația statului gazdă. „Respectiva perioadă de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare în contextul unor astfel de operațiuni internaționale efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește”, mai scrie în actul normativ.





VINIETELILE ÎN FUNCȚIE DE DURATĂ VOR FI ELIMINATE TREPTAT PENTRU VEHICULELE GRELE

Pe 30 iunie 2021, negociatorii din partea Consiliului și a Parlamentului European au ajuns la un acord politic asupra unor norme revizuite privind taxarea rutieră (Directiva privind eurovinieta), pentru a aborda emisiile de gaze cu efect de seră și alte efecte asupra mediului, congestionarea traficului și finanțarea infrastructurii rutiere.

Taxe de trecere în funcție de distanță și taxe de utilizare în funcție de durată (viniete)

Vinietele în funcție de durată vor fi eliminate treptat pentru vehiculele grele din rețeaua TEN-T centrală, în termen de opt ani de la intrarea în vigoare a directivei. În cazurile în care statele membre aplică un sistem de viniete comun, cum ar fi Tratatul privind eurovinieta, acestea vor avea la dispoziție doi ani suplimentari pentru a adapta sau a dizolva sistemul respectiv. Drumurile care fac obiectul eliminării treptate reprezintă principalele rute pe care se derulează cea mai mare parte a tranzitului internațional al vehiculelor comerciale. Statele membre pot continua să aplice viniete pe alte părți ale rețelelor lor.

Derogările de la eliminarea treptată a vinietelor sunt permise în cazuri justificate în mod corespunzător, cum ar fi cazurile

de densitate scăzută a populației sau cazul în care o vinieta se aplică unei secțiuni limitate de drum, după notificarea Comisiei.

Statele membre vor avea, de asemenea, opțiunea de a institui un sistem combinat de taxare pentru vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele, care ar reuni elemente legate de distanță și de durată și ar integra cele două instrumente bazate pe variație (cel nou bazat pe emisiile de CO₂ și cel existent bazat pe clasele EURO). Acest sistem va permite punerea în aplicare deplină a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, permițând totodată statelor membre flexibilitatea necesară pentru a-și concepe propriile sisteme de taxare rutieră. Totuși, ca principiu de bază al taxării rutiere, statele membre își mențin discreția de a aplica taxe de trecere și taxe de utilizare pentru diferite categorii de vehicule, cum ar fi

vehiculele grele, vehiculele grele de marfă, autocarele și autobuzele, vehiculele ușoare, vehiculele utilitare ușoare, microbuzele și autoturismele, în mod independent unele față de altele. De exemplu, statele membre pot decide să nu perceapă taxe pentru autobuze deloc.

Normele privind proporționalitatea prețurilor vinietelor pentru autoturisme vor include obligația de a aplica o vinieta zilnică pentru autoturisme sau pentru călătorii ocazionali aflați în tranzit.

Înverzirea sistemului de taxare rutieră

Va fi introdus un nou instrument la nivelul UE pentru a varia taxele de utilizare a infrastructurii și de utilizare pentru vehicule grele pe baza emisiilor de CO₂, astfel cum se prevede în poziția inițială a Consiliului. Variația se va baza pe standardele existente în materie

de emisii de CO₂. Inițial, sistemul se va aplica numai camioanelor de mari dimensiuni, dar poate fi extins treptat la alte tipuri de vehicule grele și poate fi adaptat periodic la progresul tehnologic prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Au fost aduse unele îmbunătățiri poziției Consiliului, acestea fiind concepute pentru a garanta că vehiculele hibride nu sunt recompensate de două ori și pentru a evita orice posibile suprapuneri ale variației pe baza emisiilor de CO₂ cu alte instrumente de stabilire a prețului carbonului. Variația taxelor de trecere sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu se va aplica camionetelor și microbuzelor începând din 2026, în cazurile în care este posibil din punct de vedere tehnic.

Taxa bazată pe costurile externe

Taxarea costurilor externe pentru poluarea atmosferică va deveni obligatorie pentru vehiculele grele după o perioadă de tranziție de patru ani, în cazul în care se aplică taxe de trecere. Cu toate acestea, statelor membre li se va permite să nu aplice această taxă, după notificarea Comisiei, în cazul în care aceasta ar conduce la o deviere a traficului care ar avea consecințe negative nedorite. În orice caz, statele membre pot aplica o taxă bazată pe costurile externe pentru emisiile de CO₂.

Alocarea veniturilor și suplimente

Principiile de bază pentru alocarea veniturilor provenite din taxele rutiere vor rămâne neschimbate. În general, statele membre ar trebui să aloce veniturile provenite din taxele de utilizare a infrastructurii și din taxele bazate pe costurile externe unor proiecte din sectorul transporturilor, în special pentru sprijinirea rețelei transeuropene de transport. Ele nu sunt însă obligate să procedeze astfel. În ceea ce privește veniturile generate de taxele de congestionare opționale sau de echivalentul lor ca valoare financiară, statele membre le vor utiliza pentru a aborda problemele de congestionare sau pentru a dezvolta transporturile și mobilitatea durabile în general.

Normele vor permite statelor membre să aplice un supliment mai ridicat (de până la 50%) taxei de utilizare a infrastructurii percepute pe anumite sectoare rutiere unde traficul este foarte congestionat, dacă toate statele membre afectate sunt de acord.

Derogări

Textul convenit include o serie de derogări privind, de exemplu, contractele de concesiune existente, persoanele cu handicap și zonele slab populate.

Etapele următoare

După o serie de lucrări suplimentare la nivel tehnic în scopul finalizării

textului, președinția va transmite rezultatul negocierilor Comitetului Reprezentanților Permanenți (Coreper) al Consiliului spre aprobare.

Va urma apoi adoptarea atât de către Consiliu, cât și de către Parlamentul European.

Statele membre vor avea la dispoziție doi ani de la intrarea în vigoare a directivei pentru a include dispozițiile în legislația lor națională.

Context: normele UE privind taxarea rutieră

Taxarea rutieră este o opțiune națională în UE, statele membre putând alege să o introducă sau nu pe teritoriul lor. Totuși, în cazul în care aleg să perceapă taxe, ele trebuie să respecte anumite norme comune prevăzute în Directiva privind eurovineta. Scopul este de a se asigura faptul că impunerea taxelor rutiere nu discriminează traficul internațional și nu conduce la denaturarea concurenței între operatorii de transport.

În mai 2017, Comisia a prezentat propunerea de revizuire a Directivei privind eurovineta, ca parte a primului pachet privind mobilitatea. „Acordul privind tariful rutieră, cu norme mai stricte și mai cuprinzătoare și un nou sistem de abordare a emisiilor de CO₂, este un element esențial pentru decarbonizarea transporturilor și îndeplinirea obiectivelor climatice în conformitate cu Pactul verde european și cu Acordul de la Paris. Prin stimularea operațiunilor de transport mai puțin poluante, acesta oferă producătorilor de vehicule și transportatorilor rutieri un semnal clar și securitate juridică pentru următorul deceniu, astfel cum au solicitat industria, organizațiile de mediu și alte părți interesate. Încheierea negocierilor cu privire la această propunere a reprezentat o prioritate majoră pentru președinția portugheză”, a spus Pedro Nuno Santos, ministrul portughez al infrastructurii și locuințelor, președintele Consiliului.





DECIZIE DE IMPUNERE CA URMARE A RECALIFICĂRII DIURNELOR ÎN VENITURI CU CARACTER SALARIAL, DESFIINȚATĂ DE ANAF

Comisia centrală de soluționare a contestațiilor din cadrul ANAF a desființat o decizie de impunere de peste 5 milioane de euro rezultată din recalificarea diurnelor în venituri cu caracter salarial.

„Una din cele mai discutate probleme actuale în domeniul transporturilor, construcțiilor și nu numai este recalificarea diurnelor în venituri cu caracter salarial cu efectele dezastruoase evidente pentru orice companie. Subiectul a ridicat în ultima perioadă suficiente controverse încât s-a format un grup de lucru care încearcă să clarifice și să pună de acord legislația națională, UE, deciziile instanțelor și interpretările organelor fiscale. Există multe companii care momentan au scăpat de controale, altele care au reușit să le prelungească și alte firme care deja și-au primit deciziile de impunere cu sume suficiente de mari încât să pună în pericol real derularea activității. Printr-o decizie care după cunoștințele noastre este premieră în România, Comisia Centrală de Soluționare a contestațiilor a desființat o decizie de impunere pe suma de peste 5 milioane de euro rezultată din recalificarea diurnelor în venituri cu caracter salarial”, a anunțat societatea de avocatură Chiriță și Asociații din Cluj-Napoca.

Obligații de 5 milioane

În urma unei inspecției fiscale derulate de către ANAF la o societate multinațională de transport internațional de mărfuri, s-au stabilit în sarcina societății obligații suplimentare în cuantum de peste 5 milioane de euro. ANAF a reținut că societatea de transport din România ar face parte dintr-un grup de firme, specializat pe transporturi rutiere de marfă. Inspectorii fiscali au considerat că societatea română ar avea exclusiv rolul de a gestiona resursele umane în vederea prestării serviciilor de transport pe teritoriul UE, pe care ulterior firma mamă, dintr-un alt stat membru UE, le factura către clienți. În acest context s-a reținut în cuprinsul raportului de inspecție fiscală că șoferii și-ar desfășura activitatea exclusiv în afara țării, pe teritoriul UE, iar locul de muncă al salariaților nu este în România. S-a plecat de la premisa că în România șoferii sunt doar recrutați și instruiți înainte de a fi trimiși în străinătate. S-a considerat și că, în aplicarea legii nr. 16/2017, șoferii de autocamion care efectuează curse internaționale nu intră sub incidența art. 43 din Codul Muncii, care se referă la delegare.

ANAF a considerat că angajații societății din România ar fi primit, sub forma diurnei, o alocație specifică detașării, fiind venit de natură salarială supus impozitării. S-a reținut deopotrivă că în situația analizată nu ar fi vorba despre o detașare în sensul prevederilor art. 5, alin. 2), lit. a) și b) din Legea 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, ci de situația prevăzută la lit. c, respectiv șoferii ar fi fost angajați doar în scopul de a fi puși la dispoziția clientului din alt stat european.

În concluzie, întrucât s-a apreciat că nu a existat o delegare, ci detașare transnațională, echipa de inspecție fiscală a reîncadrat sumele acordate șoferilor sub formă de diurne și a procedat la reîntregirea bazei de calcul al impozitului pe salarii cu diurnele aferente emițând o decizie de impunere. Împotriva acesteia, s-a formulat contestație. Prin decizia de soluționare a contestației din 28 aprilie, s-a admis contestația formulată și s-a dispus desființarea deciziei de impunere, în baza art. 279 alin. 3 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală. Această soluție se poate dispune atunci când nu se poate stabili

situația de fapt în cauză prin raportare la temeiurile de drept invocate de organul competent și de contestator. În acest caz, organul fiscal competent urmează să încheie un nou act administrativ fiscal care trebuie să aibă în vedere strict considerentele deciziei de soluționare a contestației.

Nu a efectuat o analiză suficientă

S-a decis că organul de inspecție fiscală nu a efectuat o analiză suficientă a operațiunilor societății verificate, prin prisma îndeplinirii/ neîndeplinirii tuturor condițiilor referitoare la activitatea de transport rutier internațional de mărfuri și instituția delegării/ detașării transnaționale aferentă acestei activități. De asemenea, s-a decis că în raportul de inspecție fiscală nu au fost prezentate suficiente motive cu privire la excepțiile de la aplicarea Legii nr. 16/2017 și, respectiv, ale Legii nr. 344/2006. În cazul analizat era necesar ca analiza să aibă în vedere elementele obligatorii din contractele de muncă privitoare la acordarea diurnei în raport cu conținutul economic al activității desfășurate. Organul fiscal trebuia să probeze că aceste contracte nu reflectă conținutul economic al activității desfășurate. De asemenea, s-a reținut că organele de inspecție ar fi trebuit să analizeze și natura sumelor acordate șoferilor prin raportare la mijloacele de probă administrate și la jurisprudența CJUE. În contestație s-a susținut în principal că organul fiscal nu ar fi analizat starea de fapt reală prin raportare la multiplele mijloace de probă administrate, care dovedeau modalitatea de funcționare a companiei de transport și modalitatea în care șoferii erau delegați. De asemenea, s-a insistat asupra faptului că organul fiscal a eșuat în a face dovada existenței vreuneia dintre situațiile prevăzute de art. 5 alin. 2 din Legea nr. 16/2017.

S-a ieșit în stradă

Mai mulți transportatori au protestat împotriva a ceea ce ei numesc impozitarea abuzivă de către ANAF a diurnei șoferilor. „Organizare proteste spontane în toată țara. Haideti să ieșim cu toții în stradă, cu mașini mici, cu dube, camioane, tot ce se poate. Inspectorii ANAF nu țin cont de măsurile dispuse verbal de către ministru și impozitează tot, distrug firmele de transport și economia țării.

Dacă vom sta degeaba și nu vom ieși în stradă, nu vom rezolva nimic, cum s-a întâmplat, de altfel, și în anii anteriori. Asociațiile de transport nu ne-au ajutat cu nimic și nu ne vor ajuta. Vom ieși zilnic pe Centura București, zona de nord Otopeni-Chitila-București-Ploiești-Cheia și Brașov-Cheia, dar și în alte regiuni ale țării.

Punctele susținute au fost:

- stoparea impozitării diurnei externe;
- un preț de referință/ minim pe kilometru pentru transportul intern;
- ajutorul guvernului și măsuri cu privire la Pachetul de mobilitate;
- aspecte cu privire la infrastructura României, grăbirea refacerii podului de la Azuga, altfel camioanele peste 7,5 t sunt nevoite să ocolească pe la Cheia;
- urgentarea construirii autostrăzilor A7 și A 8.”, se arată în manifestul organizatorilor.

ANAF merge doar peste transportatorii mici

Denisa Olteanu a explicat, din partea organizatorilor, demersul: „Protestăm împotriva abuzurilor ANAF, a impozitării diurnei. Suntem transportatori și am fost în situația în care inspectorii ANAF au venit, au controlat firma și au văzut că nu este nimic în neregulă. Au întocmit un proces verbal de inspecție și nu s-a luat nicio măsură împotriva noastră pentru că totul a fost în regulă. S-au gândit, apoi, să impoziteze diurnele. Au pretextat vorbind de legea Macron, MiLog, de formularul A1. Ne-au încadrat la articolul 76 și nu vor să țină cont de directivele europene legate de impozitarea diurnelor. Vor să ne încadreze la detașare, de fapt este delegare, avem dreptul să dăm diurne. Peste 80% din transportatorii internaționali oferă diurnă. ANAF merge la câteva firme mai mici, nu la cele cu 100 de camioane și impozitează diurnele. Sunt câteva controale prin fiecare județ și, fiind dispersate, firmele nu se unesc să iasă în stradă”.

Ce spune UNTRR despre speță

Având în vedere că industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de pandemia de COVID-19 și de Pachetul Mobilitate 1, UNTRR solicită autorităților române să acorde o atenție sporită nevoilor acestei industrii, în condițiile în care transportul rutier nu a beneficiat de niciun stimulent sau

ajutor financiar din partea statului. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Industria de transport rutier de mărfuri a înregistrat o cifră de afaceri de peste 11 miliarde euro și angajează aproximativ 350.000 de oameni (șoferi profesioniști, personal auxiliar).

În schimb, cadoul făcut de autorități este ghilotina reîncadrării diurnei - abordare care închide orice firmă de transport și scoate în stradă toate cele 40.000 de firme existente.

Deși Guvernul României a precizat că ar dori să se comporte cu industria de transport rutier la fel ca în alte țări, momentan operatorii de transport rutier au primit lipsă de atenție, apreciere, sprijin și bonus, o bombă cu reîncadrarea diurnei. În alte țări, firmele de transport rutier beneficiază de scheme de ajutor de stat, granturi și finanțări pentru vehicule comerciale ecologice, precum Franța, Germania sau Ungaria, iar în România autoritățile seamănă panică și disperare și aduc transportatorii rutieri în stradă, ca ultimă soluție în lipsa dialogului real.

UNTRR solicită intervenția de urgență a Guvernului pentru clarificarea controalelor fiscale pe diurnă, având în vedere verificările recente la firmele de transport rutier, precum și emiterea unor procese verbale care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani.

Tensiunea creată prin reîncadrarea diurnelor ca venit salarial este maximă și este total contraproductivă pentru Guvern și industria de transport rutier. Clarificarea trebuie făcută urgent pentru că o mare parte din firmele controlate în ultima perioadă pe diurnă și care au avut în ultimii 5 ani control fiscal de fond nu au fost notificate în RIF de inspectorii fiscali că ar fi o problemă cu plata diurnei. Transportatorii nu înțeleg cum, la o distanță de 2-3 ani după terminarea controlului de fond, ANAF revine cu un control inopinat și reîncadrează retroactiv diurnele ca venit salarial. Nu este normal ca o rezoluție a unui control inopinat să schimbe retroactiv rezoluția controlului de fond, efectuat de același organ fiscal.

UNTRR solicită Guvernului României să promoveze, să susțină și să investească în industria care are cea mai mare contribuție la exportul de servicii, de peste 22,3 miliarde euro în ultimii 4 ani de zile.

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**



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**