

INVESTIGATORUL'S



C.J.E.-LITUANIA A ATACAT PACHETUL MOBILITATE 1

PAG.12



SEPTEMBRIE 2020
9.9 LEI
www.tirmagazin.ro



MERCEDES-BENZ
GENH2
PG.14

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



04 UNTRR CERE CA ROMÂNIA SĂ CONTESTE PACHETUL MOBILITATE 1 LA C.E.J.



20 VERSUS S02E05 - PORTRETUL ȘOFERULUI PROFESIONIST ROMÂN



26 NOUA GENERAȚIE DE CAMIOANE MAN: PROMISIUNILE AU FOST ONORATE



34 SCHMITZ CARGOBULL: SMART TRAILER DAYS - EFICIENȚĂ DURABILĂ ȘI CONEXIUNI DIGITALIZATE



UNTRR CERE CA ROMÂNIA SĂ CONTESTE PACHETUL MOBILITATE 1 LA C.E.J.

UNTRR solicită Guvernului și MTIC contestarea în termen a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea Europeană de Justiție și ulterior să se preocupe de stabilirea amenzilor pentru încălcarea prevederilor contestate din Regulamentul 1054/2020.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României și Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor din România (MTIC) contestarea în termen a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea Europeană de Justiție și ulterior să finalizeze transpunerea Regulamentului (UE)

2020/1054 privind noile prevederi referitoare la timpii de conducere și de odihnă în legislația națională. În data de 31 iulie 2020, a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Pachetul Mobilitate 1 care aduce grave prejudicii sectorului de transport rutier din România prin:

- obligația întoarcerii șoferilor la

- fiecare 3 sau 4 săptămâni la sediul firmei sau la locul de reședință,
- obligația întoarcerii camioanelor în România, la fiecare opt săptămâni,
- interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabina camionului, în condițiile în care infrastructura europeană duce lipsă acută de locuri de parcare securizate și de locuri de cazare adecvate șoferilor profesioniști

- aplicarea Regulamentului Roma 1 în sectorul transporturilor rutiere, alături de legea specială de aplicare a normelor de detașare la transportul rutier, ceea ce generează o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici, limitând totodată transporturile rutiere internaționale de tip cross-trade.

Deși Regulamentul (UE) 2020/1054 se aplică deja din 20 august 2020, lipsesc informații esențiale privind aplicarea noilor reguli, fapt care a condus la creșterea incertitudinii legale în rândul firmelor românești de transport rutier în legătură cu modul de documentare a îndeplinirii noilor obligații precum întoarcerea acasă a șoferilor sau dovedirea faptului că repausul săptămânal normal nu a fost efectuat în cabină. UNTRR a solicitat încă de la publicarea



Pachetului Mobilitate 1, în 31 iulie 2020, clarificări de la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor din România (MTIC) și Comisia Europeană (CE) privind "locul de reședință", precum și confirmarea faptului că întoarcerea acasă a șoferilor poate fi organizată în centrele logistice închiriate sau deținute de firmele românești de transport în Europa de Vest, confirmarea libertății conducătorilor auto să aleagă unde își petrec perioada de repaus, respectiv a libertății șoferilor români de a alege să nu se întoarcă acasă și clarificarea modalității în care aceasta trebuie să fie documentată de firme și de șoferi în cazul unui control. De asemenea, UNTRR a solicitat stabilirea unei proceduri corecte și armonizate de controlare a respectării interdicției de efectuare



cadruului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora. Deși în momentul de față sunt deschise 115 proceduri de

În următorii 2 ani, România va pierde peste 5% din PIB datorită migrării activității de transport rutier internațional, inclusiv a personalului direct implicat și a familiilor. Se estimează că 30% din operatorii de transport români care nu vor putea supraviețui crizei coronavirus și jumătate din firmele rămase care operează transport rutier internațional vor părăsi România înainte de 18 luni, termenul de intrare în vigoare al tuturor prevederilor Pachetului Mobilitate 1. Guvernul lituanian a deschis deja acțiunea la Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) cu privire la dispozițiile Pachetului de Mobilitate pe care le consideră neconforme cu principiile Uniunii Europene, aducând pierderi semnificative atât sectorului de transport și logistică lituanian, cât și întregului stat. Conform Ministerului Justiției din Lituania, acțiunea în instanță privind dispozițiile Pachetului de Mobilitate vizează în special prevederile privind întoarcerea obligatorie a vehiculelor în țara de reședință, restricțiile de cabotaj și regulile privind perioadele de odihnă pentru șoferi.", se spune în comunicatul UNTRR din 15 septembrie 2020.



a repausului săptămânal normal de peste 45 h în cabină care să fie respectată în toate Statele Membre. În prezent, la nivelul MTIC se analizează transpunerea cât mai urgentă a Regulamentului (UE) 2020/1054 în legislația națională, pe fondul unui posibil infringement împotriva României, prin modificarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea

infringement împotriva României, din care 11 pe Mobilitate și Transport, neaplicarea acestor acte europene nu a afectat industria de transport rutier așa cum este afectată prin Regulamentul (UE) 2020/1054 și Pachetul Mobilitate 1. UNTRR avertizează că Pachetul Mobilitate 1 va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore.

ÎN CURÂND ÎN ROMÂNIA, NOUL MODEL MAN TGX!

MHS Truck & Bus

www.man.ro





UNTRR: SOLICITĂ M.T. ACȚIUNI ÎMPOTRIVA PACHETULUI MOBILITATE 1

UNTRR solicită Ministerului Transporturilor să acționeze la Curtea Europeană de Justiție pentru suspendarea aplicării Regulamentului 2020/1054 (parte a Pachetului Mobilitate 1) și anularea acestuia.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția că astăzi, 20 august 2020, intră în vigoare Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale

minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal intră în vigoare într-o perioadă în care țările UE sunt grav afectate de pandemia de COVID-19, obligând șoferii să se cazeze la hotel pentru efectuarea repausului de 45 ore, în condițiile în care infrastructura europeană duce lipsă acută de locuri

șoferilor de a fi protejați sanitar prin expunerea la infectarea cu Covid-19 și trebuie suspendată până la încetarea pandemiei Covid-19. Până la încheierea pandemiei Covid-19 această măsură ar trebui să fie suspendată sau lăsată la opțiunea șoferilor.

Potrivit unui studiu realizat de Comisia Europeană, în UE există un deficit de 100.000 de spații de parcare pentru camioane, iar din cele existente (300.000), mai puțin de 3% sunt etichetate și certificate drept sigure. În acest sens, CE s-a angajat să investească 60 milioane euro pentru îmbunătățirea siguranței în zonele de parcare pentru camioane din toată Europa, parte a unei finanțări totale de 1,4 miliarde euro pentru susținerea infrastructurii europene de transport. Obligația șoferilor de a se caza la hotel pentru efectuarea repausului de 45 de ore o dată la două săptămâni, în condițiile în care este oficial recunoscută lipsa locurilor de parcare de către legiuitorii europeni, este o măsură care contestă dreptul firmelor de transport rutier din UE, dar nerezidente în statele din Europa de Vest precum Franța și Germania, să furnizeze servicii de transport rutier, în contradicție cu una din libertățile fundamentale din UE – libera circulație a serviciilor. Această măsură trebuie suspendată până la finalizarea programului de modernizare și de extindere a rețelei de parcuri sigure și cu facilități adecvate pentru șoferi.

Deși Regulamentul (UE) 2020/1054 intră astăzi în vigoare, UNTRR a solicitat, încă de la publicarea acestuia în 31 iulie 2020, clarificări de la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor din România (MTIC) și Comisia Europeană (CE) privind "locul



maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor, care prevede reguli discriminatorii pentru transportatorii rutier români, precum obligația întoarcerii acasă a șoferilor la 3 sau 4 săptămâni și interzicerea repausului săptămânal normal în cabina camionului în toate Statele Membre UE. Noul regulament privind cerințele

de parcare securizate și de locuri de cazare adecvate șoferilor profesioniști. Este o abordare absolut condamnată și potențial criminală prin forțarea șoferilor profesioniști să utilizeze spații publice comune aglomerate – spațiile de cazare și parcarile pentru camioane pe autostrăzi fiind extrem de limitate în UE. Obligația șoferilor de a se caza la hotel pentru efectuarea pauzelor de 45 de ore o dată la două săptămâni, este o măsură care contestă dreptul



de reședință” și confirmarea faptului că întoarcerea acasă a șoferilor poate fi organizată în centrele logistice închiriate sau deținute de firmele românești de transport în Europa de Vest, confirmarea libertății conducătorilor auto să aleagă unde își petrec perioada de repaus, respectiv a libertății șoferilor români de a alege să nu se întoarcă acasă și clarificarea modalității în care aceasta trebuie să fie documentată de firme și de șoferi în cazul unui control sau stabilirea unei proceduri corecte și armonizate de controlare a respectării interdicției de efectuare a repausului săptămânal normal de peste 45 h în cabină care să fie respectată în toate Statele Membre. Această prevedere de a obliga șoferii unde să își petreacă perioada de odihnă reprezintă o încălcare flagrantă a drepturilor omului de a alege unde și cum să își petreacă timpul liber din viața lui! Aplicarea acestei prevederi trebuie imediat suspendată și apoi anulată! Oricine poate înțelege dorința legiuitorilor europeni de a oferi șoferilor posibilitatea să se odihnească mai mult, dar este inacceptabil să se impună locul de odihnă! Practic, un șofer român nu are dreptul să rămână să își petreacă odihna pe teritoriul unui stat membru altul decât unde e înregistrată firma la care lucrează sau în care este șoferul rezident!

Șoferii români nu au dreptul să rămână la prieteni în Italia, Spania, Franța, Germania și nici să își invite familia, soția, copiii să petreacă timpul liber pe teritoriul altor state membre UE decât în România! Probabil că acesta este fenomenul de sclavagism modern despre care au tot vorbit făuritorii acestor acte normative, care generează primele fisuri reale în fundația Uniunii Europene prin încălcarea drepturilor fundamentale și universale, care sunt globale și nu limitate la teritoriul UE – DREPTUL LA O VIAȚĂ PERSONALĂ LIBERĂ, A CĂRUI ÎNCĂLCARE A FOST LEGIFERATĂ PENTRU PRIMA DATĂ ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ!

Până la această dată, nici CE și nici MTIC nu au transmis nicio clarificare. În data de 18 august 2020, MTIC a publicat pe transparență decizională Proiectul de ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora.

În Nota de Fundamentare a proiectului, sperăm că dintr-o eroare tehnică, MTIC afirmă că Regulamentul (UE) 2020/1054 nu are implicații socio-economice, macroeconomice, concurențiale sau asupra mediului. Ori, întoarcerea obligatorie a șoferilor acasă sau la sediul firmei înseamnă în primul rând încălcarea Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, prin îngrădirea dreptului de circulație și de ședere liberă pe teritoriul statelor membre.

De asemenea, întoarcerea șoferilor acasă la 3-4 săptămâni duce la creșterea costurilor pentru operatorii de transport și la imposibilitatea derulării contractelor de transport, întrucât timpul de lucru se reduce semnificativ.

Referitor la textul proiectului, cu toate că MTIC nu a răspuns UNTRR și nu a clarificat care sunt documentele care atestă îndeplinirea obligațiilor prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1054, firmele sunt sancționate dacă ”întreprinderea/operatorul de transport rutier nu respectă obligația de a

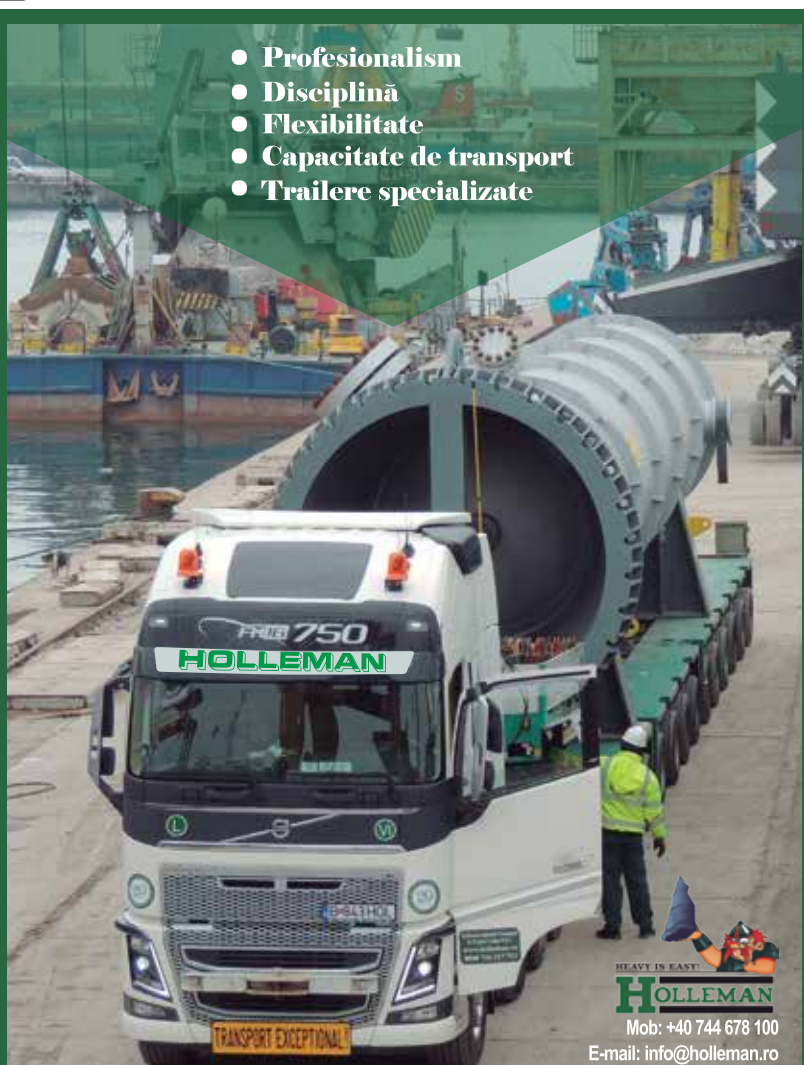
păstra la sediu documentele care atestă îndeplinirea obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8a din Regulamentul CE nr. 561/2006, pentru a le prezenta la cererea personalului de control autorizat și dacă nu respectă obligația de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8a din Regulamentul CE nr. 561/2006”.

UNTRR avertizează că Pachetul Mobilitate 1 va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore. În următorii 2 ani, România va pierde peste 5% din PIB datorită migrării activității de transport rutier internațional, inclusiv a personalului direct implicat și a familiilor. Se estimează că 30% din operatorii de transport români care nu vor putea supraviețui crizei coronavirus, iar jumătate din firmele rămase care operează transport rutier internațional vor părăsi România înainte de 18 luni, termenul de intrare în vigoare al tuturor prevederilor Pachetului Mobilitate 1.

UNTRR solicită Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor să întreprindă toate demersurile pentru suspendarea aplicării Regulamentului (UE) 2020/1054 și anularea acestuia.”, se spune în comunicatul UNTRR din data de 20 august 2020.

Pachetul

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



HEAVY IN EAST!
HOLLEMAN

Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

Preferanții transporturilor agabaritice.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR GERMAN: ÎNTOARCEREA ACASĂ A ȘOFERILOR NU ESTE OBLIGATORIE

UNTRR salută interpretarea Ministerului Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale din Germania care precizează că întoarcerea acasă a șoferilor nu este obligatorie.

"Ministerul Federal al Transporturilor și al Infrastructurii Digitale din Germania – BMVI a adus recent precizări privind posibilitatea și nu obligația ca șoferii să se întoarcă în mod regulat la locul de reședință sau la centrul operațional al companiei, având în vedere intrarea în vigoare pe 20.08.2020 a Regulamentului nr. 1054/2020 de modificare a Regulamentului nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor. Conform noilor reguli ale Pachetului Mobilitate 1 aduse prin Regulamentul 1054/2020, întreprinderile de transport trebuie să planifice activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată, la fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, să se întoarcă la locul de reședință sau la centrul operațional al angajatorului pentru a începe perioada de repaus săptămânal de cel puțin 45 de ore. Compania trebuie să documenteze modul în

care îndeplinește această obligație, să păstreze documentele relevante la sediul său și să le prezinte autorităților de control competente, la cerere.

Ministerul Federal al Transporturilor și al Infrastructurii Digitale din Germania precizează că această obligație a companiilor de a permite șoferilor să se întoarcă regulat acasă nu înseamnă că și șoferii au obligația să realizeze acest lucru. Aceștia au încă posibilitatea de a decide unde să-și petreacă perioadele săptămânale de odihnă de peste 45 de ore - cu condiția să le petreacă în afara vehiculului.

UNTRR salută interpretarea Ministerului Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale din Germania, care precizează că întoarcerea acasă a șoferilor nu este obligatorie. Pentru a documenta acest lucru, menționăm că șoferii care nu vor să revină acasă pot face inclusiv declarații notariale în acest sens, în limba română și traduse și legalizate în limbi de circulație UE, iar firmele au obligația să organizeze întoarcerea acasă pentru șoferii care doresc să revină acasă. Totodată, încurajăm transportatorii români să participe, până pe

25.09.2020, la studiul Comisiei Europene de evaluare a obligației de întoarcere a camioanelor în mod regulat în statul membru de stabilire. Reamintim că Pachetul Mobilitate 1 a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene pe 31 iulie 2020, iar anumite prevederi din acest pachet legislativ cu impact devastator pentru industria transporturilor rutiere din România, precum obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină, au intrat în vigoare din 20 august 2020.

Cu toate că UNTRR a solicitat clarificări privind aplicarea noilor reguli autorităților române și europene imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1, pentru asigurarea unui cadru legal clar și armonizat la nivel european, în scopul prevenirii controalelor și amenziro abuzive ale autorităților din Vestul UE, UNTRR nu a primit încă niciun răspuns din partea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și a Comisiei Europene, deși noile reguli sunt în vigoare din 20.08.2020.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 03 septembrie 2020.

DE CE SE OPUNE LETONIA PACHETULUI MOBILITATE 1?

Transportatorii și părțile interesate din Letonia au început să facă demersuri împotriva Pachetului Mobilitate 1 al UE, care pretinde că ar fi fost introdus pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale șoferilor.

În Germania, șoferii de pe camioanele din Europa de Est care stau în parări sunt considerați „sclavi de stradă”. Acum, Pachetul Mobilitate 1 al UE ar trebui să le îmbunătățească condițiile de lucru. Eurodeputații letoni au votat însă împotriva, se spune într-o analiză făcută de presa germană. Munca zilnică a șoferilor din Europa de Est a dat mereu titluri incendiare în presa din Vest: stresul cu durate de conducere excesiv de lungi, luni de viață nomadă în cabina șoferului, făcând totul pentru salarii mici ("sclavi de stradă").

La presiunile tot mai puternice ale proprietarilor de firme de transport rutier din Vest, Strasbourgul și Bruxelles-ul au avut o reacție legislativă. După lungi negocieri cu Consiliul European, Parlamentul UE a votat, pe 8 iulie 2020, Pachetul Mobilitate 1, care ar trebui să remedieze cele mai grave nemulțumiri ale patronilor firmelor de transport din Vest. Afacerile acestora din urmă au fost grav afectate de invazia pe piețele lor a firmelor de transport rutier din Est dar și de măsurile luate pentru combaterea epidemiei de Covid-19.

Potrivit "specialiștilor în relații publice" ai UE de la Strasbourg, "normele revizuite au eliminat denaturările concurenței și au îmbunătățit condițiile de muncă". Pachetul intră în vigoare în etape. Noii timpi de conducere și de odihnă sunt în vigoare începând cu 20 august 2020. De la această dată, transportatorul trebuie să finanțeze un adăpost adecvat pentru șofer, astfel încât acesta din urmă să nu mai fie nevoit să petreacă perioada de odihnă săptămânală de 45 de ore în cabina camionului. Angajatul trebuie să se întoarcă la locul sau

tap1sa

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

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





reședința companiei o dată la trei sau patru săptămâni. Controversatul dreptul la cabotaj va fi restricționat. Aceasta este ceea ce industria numește posibilitatea de a transporta mărfuri suplimentare în țara de destinație după un transport transfrontalier. Astfel de sarcini ar trebui să evite circulația camioanelor fără marfă. Trei astfel de cabotaje sunt permise pe o perioadă de șapte zile. După aceea, camionul trebuie să facă o pauză de 4 zile înainte de un alt transport care se încadrează la categoria "cabotaj".

Germania are un interes direct în restricționarea cabotajului, care este un model de afaceri profitabil pentru industria logistică din Europa de Est. Conform datelor UE, aproape jumătate din traficul de marfă al camioanelor de pe drumurile germane, în 2017, a fost realizat prin cabotaj de către transportatorii străini. În UE, 40% din aceste comenzi au fost preluate de companii poloneze.

În principiu, sindicatele europene ale transportatorilor salută noile reglementări. Ver.di (o confederație germană a sindicatelor) dorea reglementări mai extinse dar, din punct de vedere al confederației, Pachetul este văzut ca un pas în direcția corectă. Andrea Kocsis, vicepreședinte al Ver.di, solicită o „creștere semnificativă a personalului de la Oficiul Federal pentru Transportul de Marfă (BAG) și vama” pentru aplicarea noilor reguli.

În cadrul organizației comune ETF (European Transport Workers' Federation), potrivit Ver.di, reprezentanții sindicatelor occidentale și unii dintre colegii lor din Europa de Est au convenit asupra unei poziții comune. Unii sindicaliști din România, Bulgaria și Polonia au salutat, de asemenea, reglementările mai stricte.

Cu toate acestea, reprezentanții sindicatului leton al lucrătorilor în transporturi - LAKRS, care este listat ca membru al ETF, nu au participat la întâlniri. Chiar și după o cerere scrisă, LAKRS nu a fost

pregătit să comenteze. Un scurt rezumat al noilor reglementări a fost postat pe site-ul web LAKRS doar la sfârșitul lunii august 2020.

Parlamentarii letoni ai UE au votat în unanimitate împotriva Pachetului

Europarlamentarul de stânga Tatjana Zdanoka, europarlamentar din Strasbourg, și-a exprimat opinia că votul a fost unul geografic și nu în funcție de domeniile politice. Colegul său și oponent politic al UE, Roberts Zile, un conservator național, vede noile reglementări ca pe o strategie pentru a scoate Europa de Est de pe piață: „Nimănui la Bruxelles, Paris sau oriunde nu îi pasă de un șofer român care își pierde slujba pentru că firma sa nu mai poate opera. Vă veți întoarce în țara de origine ca șomeri și atunci nimeni din Paris sau Bruxelles nu se va îngrijora că circumstanțele voastre sociale au devenit chiar mai grave decât ceea ce ei numesc muncă de sclav pe piețele vest-europene.”.

În timp ce Zile apreciază dreptul șoferului de a se întoarce acasă o dată la patru săptămâni, el se întreabă de ce trebuie să-și ia vehiculul cu el: „Acest lucru nu are nicio legătură cu drepturile sociale ale șoferului. Acest lucru se face pur și simplu pentru că este dezavantajos pentru aceste companii de transport să funcționeze pe piețele din Europa de Vest.”.

Salariul minim brut pe oră în 2020 și în unele țări ale UE

Germania 9,35 euro
Lituania 3,72 euro
Polonia 3,5 euro
România 2,81 euro
Letonia 2,54 euro
Bulgaria 1,87 euro

Sursa: statista.com

În al doilea rând, dintre lobbyiștii letoni, Aleksandrs Pociluiko, reprezentant al asociației «Latvijas Auto», și-a exprimat opinia că

Pachetul Mobilitate 1 nu aduce beneficii angajaților săi. În viitor va trebui să trimită mai mulți șoferi și există deja o penurie severă de personal. Angajatorul se plânge că trebuie să caute șoferi în străinătate. Evident, el se referă la șoferii din Ucraina și din alte țări din afara UE, unde salariile medii sunt chiar mai mici decât în țările din Europa de Est.

Mulți salariați letoni au emigrat deja în Europa de Vest, unde salariile sunt mai bune și standardele sociale sunt mai atractive. Un membru al consiliului de administrație al unei companii letone de transport de mărfuri se plânge că programul este acum fragmentat, ceea ce afectează și șoferii. Angajații săi au respins noile reglementări, au familii, case și au vrut să câștige bani, dar șoferii înșiși nu au niciun cuvânt de spus în acest raport LSM. Kristians Godins, șeful direcției de stat pentru transportul auto din Letonia, vede Pachetul Mobilitate 1 nu numai în contradicție cu principiile liberei circulații a mărfurilor, ci și cu politica UE de acord verde, care prevede reducerea CO².

Industria transportului de marfă este foarte importantă pentru Letonia. Dacă o mare parte a bunurilor industriale provin din fabrici occidentale, est-europenii vor cel puțin să le transporte. Letonia este una dintre țările UE cu cel mai mare trafic transfrontalier de marfă cu camionul. 81,3% din mărfuri traversează frontiera națională. În Slovacia, Luxemburg, Slovenia și Lituania această proporție este chiar mai mare.

Aceste țări au interesul ca șoferii să transporte în străinătate. Conform statisticilor, în Letonia, care are mai puțin de două milioane de locuitori, 75.000 de persoane se ocupă direct cu transportul și depozitarea mărfurilor. Salariile mici fac parte din modelele de afaceri pentru a face față concurenței de pe drumurile Europei de Vest. Compania de transport Riga Kreiss a făcut furori în ianuarie. Autoritățile norvegiene i-au acordat o interdicție



temporară de transport, deoarece nu puteau fi de acord cu angajatorii letoni cu privire la salariul șoferului. În Norvegia, salariul minim pe oră este de aproximativ 18 euro, în Letonia 2,51 euro. Șeful Kreiss, Andrejs Kuznecovs, consideră că standardele sociale și de muncă ale țărilor din vestul UE sunt „termeni și condiții subiectiv exagerate”. El lucrează pe piețele occidentale, în special Germania, cu peste 1.400 de vehicule.

Kreiss este descrisă de presa germană drept una dintre cele mai active companii de cabotaj din Europa. Printre clienții Kreiss se numără magazinele locale Rimi și Maxima, precum și grupurile internaționale Amazon, Ferrero, Danone și Ikea.

„Salariu egal pentru locuri de muncă egale”

Vicepreședintele Ver.di, Kocsis, e supărat pe Pachetul Mobilitate 1, pentru că „transporturile internaționale între două țări vor fi efectuate în viitor în condițiile locului de încărcare și nu în condițiile statelor de tranzit”. Aceasta înseamnă că, pentru astfel de transporturi, salariile din Europa de Est vor fi plătite în continuare.

Anja Piel, membru al consiliului de administrație al DGB (o confederație germană a sindicatelor), consideră că noile reglementări ale UE sunt de puțin ajutor: „Pachetul prevede unele îmbunătățiri, dar nu este mare lucru să punem capăt exploatării precariatului mobil pe străzile Europei odată pentru totdeauna

[...] Deoarece caută principiul <<salarizare egală pentru muncă egală>>, regulamentul prevede prea multe excepții pentru transporturile internaționale.”.

Sloganul sindical „egalitate de remunerare pentru muncă egală” este o provocare pentru societățile comerciale europene. Angajații lor sunt concurenți pe o piață internă comună, caracterizată prin diferențe semnificative de salarii și standarde sociale în statele membre.

Interesele angajaților se pot ciocni cu ușurință. În Germania, doar o minoritate de șoferi sunt sindicalizați și doar câteva companii de transport lucrează în conformitate cu convențiile colective. Plângerile multor șoferi germani sunt că „presiunea masivă a flotelor din Europa de Est este evidentă în salariile stagnante”.

Locurile de muncă pentru șoferi cu salarii lunare de patru cifre în euro sunt cu siguranță o opțiune pentru lucrătorii salariați din Europa de Est. Cu salarii brute lunare de 1.004 EUR, industria transporturilor a fost chiar ușor peste media din Letonia în 2018. În cadrul unei industrii, „plata egală pentru muncă egală” nu ar putea fi realizată la nivel internațional, ceea ce ar însemna șomaj pentru angajații din cele mai sărace țări, deoarece companiile lor își desfășoară activitatea într-un mediu cu niveluri de preț mai mici. Nu doar precariatul continuu face parte din problema europeană, în general, angajații din toate sectoarele din Est primesc salarii semnificativ mai mici decât în vest.

Nemulțumirea și migrația forței de muncă sunt consecințele.

Un salariu minim german este pentru un șofer leton o sursă mai mare de venit în țara sa de origine. Salarii egale în întreaga Europă ar necesita o convergență a nivelurilor de productivitate între Europa de Vest și de Est. Pentru a face acest lucru, conform logicii capitaliste, ar trebui investit mai mult în locațiile industriale din Europa de Est, în cele mai moderne fabrici, mașini și infrastructură. Cu toate acestea, pentru europenii occidentali acest lucru ar însemna să cedeze o parte din valoarea adăugată colegilor lor din Europa de Est. Dincolo de „discursurile de duminică”, este solidaritatea europeană atât de mare?

Activitatea de expediție a mărfurilor este doar o mică parte a strategiilor cuprinzătoare de externalizare a costurilor economice descrise de sociologul Stephan Lessenich. În condițiile actuale, șoferii de camioane se dovedesc a fi importanți din punct de vedere sistemic, iar consumatorii îi pot aplauda atunci când livrează hârtia igienică dorită.

Costurile de transport la cele mai mici prețuri permit Amazon & Co. oferte atractive cu servicii de livrare gratuită. Camionul înlocuiește depozitul: tarifele de transport scăzute încurajează companiile și consumatorii să trimită produse inutile și să le recupereze gratuit. Și aici mediul este cel care pierde din cauza maniei generale a motorizării.



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



LITUANIA A ATACAT LA C.J.U.E. PACHETUL MOBILITATE 1

Lituania este prima țară din estul Europei care a intentat un proces la Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) împotriva dispozițiilor Pachetului Mobilitate 1, care reglementează activitățile de transport.

Informația a fost oferită, în premieră, de către Boris Billich, CSO al Schmitz Cargobull, la conferința de presă a companiei germane producătoare de semiremorci din data de 03 septembrie 2020.

"Așa cum am aflat în această dimineață, Lituania a protestat împotriva Pachetului Mobilitate 1 și depus o plângere la Curtea de Justiție a Uniunii Europene.", a declarat Boris Billich.

Lituania și alte țări din estul și centrul Europei consideră inacceptabile unele dintre dispozițiile Pachetului Mobilitate 1, care a intrat în vigoare la 20 august 2020.

La o întâlnire cu reprezentanții transportatorilor desfășurată în partea a doua a lunii august 2020, ministrul Transporturilor din Lituania, Jaroslav Narkevic a declarat că o astfel de plângere era în curs de elaborare. El a adăugat că Lituania nu a decis încă dacă o va depune împreună cu celelalte țări care se

opun Pachetului Mobilitate 1 sau o va face singură.

"Am întreprins diverse acțiuni înainte pentru ca Pachetul Mobilitate 1 să nu intre în vigoare.

Dar am spus că, dacă va fi adoptat, ne pregătim pentru apel și această acțiune este acum pusă în aplicare", a spus Narkevic.

Potrivit lui, guvernul lituanian



intenționa să decidă în legătură cu depunerea unei astfel de plângeri și apoi să ordone Ministerului Justiției să o pregătească.

Printre dispozițiile Pachetului Mobilitate 1 care au intrat în vigoare pe 20 august 2020 se numără și obligația șoferului de a se odihni în afara cabinei camionului în timpul pauzei săptămânale de 48 de ore. Narkevic a declarat că, luând în considerare răspândirea coronavirusului, petrecerea nopților în cabina unui camion este cea mai acceptabilă opțiune.

"Situația hotelieră este complicată, deoarece sunt puține hoteluri. În al doilea rând, proprietarii lor sunt prudenți cu privire la șoferi din cauza COVID-19", a spus el.

Agne Margeviciute, președintele consiliului de administrație al Alianței Internaționale de Transport și Logistică, spune că cerința de a se odihni în afara cabinelor camioanelor ar trebui suspendată temporar în contextul pandemiei. "Instituțiile UE ar trebui abordate pentru a amâna cel puțin dispozițiile

care au intrat în vigoare astăzi (joi, 20 august 2020, n.red), până când situația COVID-19 se îmbunătățește", a spus Margeviciute.

Parlamentul European a adoptat Pachetul Mobilitate 1 în iulie. Cea mai controversată dispoziție este legată de obligația camioanelor de a se întoarce în țara de înmatriculare la fiecare opt săptămâni.

Europenii occidentali spun că returnarea obligatorie a camioanelor va contribui la combaterea practicii înregistrării companiilor de transport fictive în țările cu taxe mai mici.

Transportatorii lituanieni și guvernul spun că europenii occidentali încearcă să-și împingă concurenții din piață și că returnarea obligatorie a camioanelor va crește poluarea rutieră.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





MERCEDES-BENZ GENH2 - PRIMUL CAMION CU HIDROGEN DE LA DAIMLER TRUCKS

• Mercedes-Benz GenH2 Truck este un camion cu celule de combustibil (hidrogen) și cu o autonomie de peste 1.000 de kilometri pentru transportul pe distanțe lungi – clienții îl pot proba începând cu 2023. Producția de serie va începe în a doua jumătate a acestui deceniu • Mercedes-Benz eActros LongHaul, un camion electric cu baterii cu o autonomie de aproximativ 500 de kilometri pentru transport eficient din punct de vedere energetic. Este proiectat să fie gata pentru producția de serie în 2024 • Mercedes-Benz eActros, un camion electric cu baterii cu o autonomie de peste 200 de kilometri pentru distribuția urbană. Va intra în producția de serie în 2021 • Arhitectura platformei ePowertrain oferă economie • Martin Daum, președinte al Consiliului de Administrație al Daimler Truck AG și membru al Consiliului de Administrație al Daimler AG: „Clienții noștri iau decizii raționale de cumpărare și nu sunt dispuși să facă compromisuri cu privire la caracterul adecvat al camioanelor lor pentru utilizarea zilnică, tonaj și autonomie. Cu conceptele noastre alternative - camioanele GenH2, eActros LongHaul și eActros - și camioanele noastre electrice Freightliner și FUSO, ne concentrăm asupra cerințelor clienților. Noi creăm alternative autentice la nivel local, neutre din punct de vedere al emisiilor de carbon.” • Andreas Scheuer, ministrul federal al Transporturilor și infrastructurii digitale: „Avem nevoie de vehicule pentru mărfuri fără carbon pe drumurile noastre. Aici, includ camioanele cu celule de combustibil cu hidrogen. Există un potențial imens al hidrogenului pentru protecția mediului nostru și pentru o economie puternică. De aceea, finanțăm hidrogenul drept combustibil de transport de peste zece ani. Un exemplu de reușită este conceptul de camion prezentat astăzi. Vom continua să oferim un sprijin puternic dezvoltării de motoare și inovații ecologice în Germania și pentru Germania.” •



Producătorul de camioane Daimler Trucks și-a prezentat strategia pentru electrificarea vehiculelor sale, de la distribuția urbană la transportul internațional pe distanțe lungi, reafirmându-și astfel angajamentul față de obiectivele Convenției de la Paris privind protecția climei. Evenimentul s-a axat pe tehnologia camioanelor cu celule de combustibil pe bază de hidrogen pentru segmentul de transport pe distanțe lungi. Camionul Mercedes-Benz GenH2, care a avut premiera mondială pe 16 septembrie 2020,



ca vehicul conceput, marchează începutul erei bazate pe celule de combustibil.

Cu camionul GenH2, Daimler Trucks arată, pentru prima dată, spre ce tehnologii specifice avansează cu viteză maximă, astfel încât camioanele cu celule de combustibil pentru vehicule grele să poată efectua operațiuni de transport pe distanțe lungi. Distanța acoperită va fi de peste 1.000 de kilometri, cu un singur rezervor de hidrogen. Daimler Trucks intenționează să permită testarea camioanelor de către clienți pentru camionul GenH2 în 2023. Producția de serie va începe în a doua jumătate a deceniului. Datorită utilizării de hidrogen lichid în loc de hidrogen gazos, performanța vehiculului este planificată să fie egală cu cea a unui camion diesel convențional.

Daimler Trucks a prezentat, de asemenea, pentru prima dată, o previzualizare a unui camion de cursă lungă alimentat de baterii. Mercedes-Benz eActros LongHaul este conceput pentru a acoperi transporturi regulate pe rute deja planificate, într-un mod eficient

din punct de vedere energetic. Daimler Trucks intenționează să aibă eActros LongHaul pregătit pentru producția de serie în 2024. Autonomia bateriei va fi de aproximativ 500 de kilometri. Mercedes-Benz eActros, pentru transportul de distribuție, a fost prezentat deja în 2018 și a fost testat intens de atunci de către clienți în operațiunile de transport zilnice. Daimler Trucks va începe producția în serie a acestui camion pe baterii anul viitor. Autonomia eActros va depăși în mod semnificativ bariera celor aproximativ 200 de kilometri ai

prototipului.

Daimler Trucks urmărește lansarea de vehicule similare pentru piețele nord-americane și japoneze, ca și pentru Europa. Până în anul 2022, portofoliul Daimler Trucks din principalele sale regiuni de vânzări - Europa, SUA și Japonia - va include producerea în serie de vehicule cu acționare electrică. Compania are, de asemenea, ambiția de a oferi doar vehicule care sunt neutre din punct de vedere al CO₂, în Europa, America de Nord și Japonia până în 2039.

Ca nouă platformă modulară la nivel mondial, așa-numitul



LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Cu conceptele noastre alternative de la Mercedes-Benz - camioanele GenH2, eActros LongHaul și eActros - și camioanele noastre electrice Freightliner și FUSO, ne concentrăm clar asupra cerințelor clienților și creăm alternative autentice la nivel local, neutre din punct de vedere al CO2. Depinde acum de factorii de decizie politică, de alți actori și de societate în ansamblu să ofere condițiile cadru potrivite. Pentru a face vehiculele electrice complet neutre din punct de vedere al emisiilor de CO2, sunt necesare acțiuni de reglementare și guvernamentale, inclusiv infrastructura necesară pentru încărcarea cu energie electrică ecologică și pentru producția, stocarea și transportul de hidrogen lichid verde”, a continuat Daum.

ePowertrain va fi baza tehnologică a tuturor camioanelor produse în serie. Va avea niveluri ridicate de performanță, eficiență și durabilitate. Cu ePowertrain, Daimler Trucks intenționează să realizeze economii pentru toate vehiculele și piețele relevante.

Martin Daum, președinte al Consiliului de Administrație al Daimler Truck AG și membru al consiliului de administrație al Daimler AG, și Sven Ennerst, membru al consiliului de administrație al Daimler Truck AG pentru dezvoltare, achiziții și regiunea Chinei, au prezentat tehnologia companiei la STATION-Berlin. A vorbit și Andreas Scheuer, ministrul federal al transporturilor și infrastructurii digitale.

Alternative fără dioxid de carbon pentru clienții de camioane

Martin Daum: „Urmăm viziunea noastră asupra transportului neutru de CO2, concentrându-ne pe tehnologiile alimentate de baterii sau pe bază de hidrogen. Această combinație ne permite să oferim clienților noștri cele mai bune opțiuni de vehicule, în funcție de aplicație. Puterea bateriei va fi utilizată mai degrabă pentru transporturi mai mici și pe distanțe mai mici. Puterea celulelor de combustibil va fi opțiunea preferată pentru sarcini mai mari și distanțe mai lungi.”. "Clienții noștri iau decizii raționale de cumpărare și nu sunt dispuși să facă compromisuri cu privire la camioanele lor, raportat la utilizarea zilnică, tonaj și autonomie.

Camionul GenH2 pentru distanțe lungi

Inginerii de dezvoltare de la Daimler Trucks au pus la baza camionului GenH2 aptitudinile camionului convențional Mercedes-Benz Actros pentru distanțe lungi în ceea ce privește puterea, autonomia și performanța. De exemplu, versiunea de serie a camionului GenH2 trebuie să aibă o greutate brută a vehiculului de 40 de tone și o sarcină utilă de 25 de tone. Două rezervoare speciale de hidrogen lichid și un sistem de celule de combustibil deosebit de puternice vor face posibilă această sarcină utilă. Prin urmare, ele vor forma nucleul conceptului GenH2 Truck. Experții Daimler se pot baza pe expertiza existentă pentru dezvoltarea rezervoarelor de





hidrogen lichid și cooperează îndeaproape cu un partener. În ceea ce privește celulele de combustibil, producătorul beneficiază de experiența de zeci de ani a experților săi, în ceea ce privește tehnologia, precum și metodele și procesele de producție. Aceasta reprezintă un avantaj enorm. În luna aprilie a acestui an, Daimler Truck AG a încheiat un acord preliminar, fără caracter obligatoriu, cu Volvo Group, pentru a înființa o nouă societate mixtă pentru dezvoltarea, producția și comercializarea sistemelor de celule de combustibil și pentru utilizarea lor pentru vehiculele comerciale grele. Unirea forțelor va reduce costurile de dezvoltare pentru ambele companii și va accelera introducerea pe piață a sistemelor cu celule de combustibil.

Interacțiunea dintre baterie și sistemele cu celule de combustibil

Cele două rezervoare de hidrogen lichid din oțel inoxidabil destinate versiunii de serie a camionului GenH2 vor avea o capacitate de stocare deosebit de mare, de 80 de kilograme (40 kg fiecare), pentru acoperirea distanțelor mari. Sistemul de rezervoare din oțel inoxidabil este format din două tuburi conectate între ele și izolate. În versiunea de serie a camionului GenH2, sistemul cu celule de combustibil trebuie să furnizeze 2 x 150 kilowați, iar bateria să furnizeze temporar încă 400 kW. La 70 kWh, capacitatea de stocare a bateriei este relativ redusă, deoarece nu este destinată să satisfacă nevoile de energie. Ea urmează să ofere suport pentru celulele de combustibil, de exemplu în timpul sarcinilor de vârf, în timp ce camionul accelerează sau urcă spre vârf complet încărcat. În același timp, bateria relativ ușoară permite o sarcină utilă mai mare. Aceasta va fi reîncărcată prin energia de frânare. Un element

esențial al strategiei sofisticate de funcționare a sistemului de celule de combustibil și baterii este sistemul de răcire și încălzire, care menține toate componentele la temperatura de funcționare ideală, asigurând astfel o durabilitate maximă. Într-o versiune pre-serie, cele două motoare electrice sunt proiectate pentru un total de 2 x 230 kW putere continuă și 2 x 330 kW putere maximă. Cuplul este de 2 x 1577 Nm și respectiv 2 x 2071 Nm.

Avantajele Mercedes-Benz eActros LongHaul

Camionul Mercedes-Benz eActros LongHaul cu baterii va fi în aceeași clasă de vehicule ca și camionul GenH2. Caracteristicile sale vor fi în mare parte identice cu cele ale camionului GenH2 produs în serie sau cu ale unui camion diesel convențional.

eActros LongHaul are o eficiență energetică ridicată, deoarece acționarea electrică a bateriei are cea mai mare eficiență dintre sistemele de acționare alternative. Acest lucru oferă companiilor de transport avantaje semnificative în scenariile de aplicare avute în vedere pentru eActros LongHaul. Multe din transporturile pe distanțe lungi ale companiilor de transport nu necesită o autonomie mai mare decât cei aproximativ 500 de kilometri pe care eActros LongHaul îi va putea parcurge cu o singură încărcare. În plus, cerințele legale privind duratele de conducere ale șoferilor de camioane limitează necesitatea unor distanțe mai mari.

Infrastructura de încărcare

pentru eActros LongHaul poate fi disponibilă relativ curând. Odată cu lansarea pe piață la mijlocul deceniului, eActros LongHaul va fi disponibil cu ceva timp înainte de GenH2 Truck. Infrastructura necesară poate fi, de asemenea, configurată mai devreme - și la un cost relativ scăzut - chiar de către companiile de transport

pentru încărcare la depozit. Această așa-numită încărcare depozit este cel mai important pas pentru utilizarea eActros LongHaul și înseamnă că primele domenii de aplicare pot fi deja acoperite. În viitor, încărcarea la stațiile accesibile publicului de-a lungul principalelor rute de transport va deveni tot mai importantă - o infrastructură de încărcare la nivel național va maximiza gama de funcționare a camioanelor electrice cu baterii. Bateriile noi, mai durabile, vor contribui, de asemenea, la competitivitatea camioanelor electrice.

Mercedes-Benz eActros va fi integrat în serviciile complete de consultanță

La Salonul Internațional al Vehiculelor Comerciale din 2016, Daimler Trucks a fost primul producător din lume care a prezentat un camion electric de mare tonaj. La începutul anului 2018, Daimler Trucks a sărbătorit premiera mondială a Mercedes-Benz eActros, iar testele practice intensive au avut loc cu clienții începând din toamna anului 2018. De atunci, rezultatele testelor efectuate de clienți au intrat direct în transformarea ulterioară a prototipului într-un vehicul de serie. Până în prezent, testele au arătat că eActros pur electric-baterie este extrem de potrivit pentru transportul durabil de distribuție grea. Nu este în niciun caz inferior unui camion diesel convențional în ceea ce privește disponibilitatea și performanța. Cu toate acestea, eActros de serie va fi semnificativ superior prototipului actual în anumite aspecte, cum ar fi autonomia, puterea de acționare și siguranța.

Daimler Trucks & Buses: expertiză practică extinsă în vehiculele electrice

Prima operațiune practică a camionului cu podea joasă



Mercedes-Benz eEconic, care se bazează pe eActros și a fost anunțată de Daimler Trucks anul acesta, este planificată pentru 2021, iar producția de serie este programată să înceapă în 2022. eEconic va fi utilizat în principal ca vehicul de colectare a deșeurilor în aplicațiile de gestionare a deșeurilor urbane. Aceasta este o alegere foarte bună pentru camioanele alimentate cu baterii, datorită traseelor relativ scurte și planificate ferm de până la aproximativ 100 de kilometri. În Statele Unite, Freightliner eM2 pentru transporturi medii și Freightliner eCascadia pentru cele grele sunt, în prezent, supuse testelor practice cu clienții. Producția de serie a eCascadia este programată să înceapă la jumătatea anului 2022 și a Freightliner eM2 la sfârșitul anului 2022. O serie mică, de peste 170 de camioane ușoare FUSO eCanter, este utilizată în Japonia, Statele Unite și Europa; primele dintre ele au fost predate clienților deja în 2017. eCanter oferă o autonomie de 100 km. La Daimler Buses, Mercedes-Benz eCitaro se află în producție de serie din toamna anului 2018. Va fi urmat

în 2022 de versiunea cu celule de combustibil.

ePowertrain modular pentru diverse piețe și segmente

În contextul strategiei sale globale, Daimler Trucks folosește, de asemenea, o arhitectură de bază la nivel global pentru camioanele sale complet electrice: ePowertrain. Inima tehnologică a ePowertrain este unitatea electrică integrată, așa-numită eDrive. Aceasta este utilizată sub forma unui concept e-carrier, cu unul sau două motoare electronice integrate, inclusiv transmisia.

eDrive este un concept dezvoltat intern de către experții Daimler și oferă numeroase avantaje față de concepte cu un singur motor central. De exemplu, designul mai compact permite un spațiu mai mare pentru a instala o baterie mai mare, cu o capacitate mai mare, ceea ce are un efect pozitiv asupra autonomiei. Capacitatea ridicată a bateriei asigură, de asemenea, o transmisie mare de putere către e-axă, permițând astfel livrarea continuă de energie. Potențialul de recuperare crește.

eDrive urmează să fie aplicat pe diferite vehicule de la Daimler Trucks, din segmentul de sarcini medii și grele din întreaga lume - fie acționat cu baterie electrică sau cu celule de combustibil pe bază de hidrogen. Conceput ca sistem modular, eDrive poate fi adaptat pentru a se potrivi pieței, segmentului și tipului de vehicul.

Consultanța Daimler Trucks reflectă complexitatea sistemului de acționare a camioanelor

În următorii ani, clienții camioanelor se vor confrunta cu provocarea de a alege tehnologia de acționare care este cea mai bună pentru ei - în funcție de industrie, segment și aplicație specifică. Scopul consultanților Daimler Trucks este de a veni cu oferte personalizate la momentul potrivit. Aceștia vor însoți clienții la fiecare pas al alegerii lor și vor lucra împreună pentru a dezvolta soluții adecvate pentru a înțelege mobilitatea electrică. Experții de la Daimler Trucks analizează în detaliu modul în care infrastructura de încărcare și procesele de încărcare pot fi optimizate.

Daimler Truck urmărește o metodă holistică și globală care se concentrează pe nevoile individuale ale clienților. Producătorul cooperează cu parteneri specializați în toate sectoarele relevante pentru a le oferi clienților acces la componentele necesare. La începutul anului, Daimler Trucks a făcut un pas suplimentar prin lansarea unei inițiative mondiale pentru stabilirea unei infrastructuri de încărcare pentru camioane electrice cu baterii.

În cadrul eTruck Charging Initiative, Daimler Trucks a reunit principalii jucători - clienți de camioane electrice, operatori ai rețelelor electrice și furnizori de energie, precum și producători de hardware de încărcare și furnizori de software de încărcare.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



VERSUS S02E05 - PORTRETUL ȘOFERULUI PROFESIONIST ROMÂN

"Ați putea să faceți un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele?"- aceasta este întrebarea episodului 05 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

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

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

George Niță, director general Holleman: Șoferul profesionist român este la fel ca poporul român, cu bune și rele, cu temperament mai puternic sau mai slab, mai pregătit sau mai puțin pregătit. Nu aș putea generaliza, pentru că am și șoferi foarte buni, cu care fac treabă foarte bună, un nucleu

deosebit de oameni cu experiență, alături de firmă în toate situațiile. Cum am și oameni care vizează doar bani, situații, nu au grijă de mașini, nu își fac îndatorirea de bază, de șofer și cu care putem lucra mai mult sau mai puțin.

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

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Apreciez șoferul profesionist datorită muncii prestate în condiții foarte grele, din pricina drumurilor foarte proaste și a traficului foarte aglomerat din România.

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

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

S02E04 - SOLUȚIA: ADUCEREA DE ȘOFERI EXTRACOMUNITARI?

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



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

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

S02E03 - AUTORITĂȚI, PATRONATE, SINDICATE ȘI TRANSPORTUL RUTIER

"Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?" - aceasta este întrebarea episodului 03 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA:

Autoritățile ar trebui să vină în sprijinul firmelor de transport, așa cum au făcut în domeniul construcțiilor, reducând taxele salariale pentru șoferii profesioniști cât și mărirea diurnei pe România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

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

S02E02 - MIGRAREA SPRE VEST A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI ROMÂNI

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

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

În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?

George Niță, Director General Holleman:

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



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

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

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

Cosmin Pândaru, Director General TAP 1 SA:

Cu siguranță, șoferii vor migra către firmele din Vest din cauza condițiilor salariale oferite de firmele din Occident, față de firmele din România. Asta pentru că firmele din Occident practică alte tarife față de cele din România.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

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

S02E01- ANUL 2020

"Care sunt așteptările și prognozele dumneavoastră în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere

pentru anul 2020?" - aceasta este întrebarea care a deschis cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Am întrebat mai mulți transportatori care sunt așteptările și prognozele lor în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020.

Georghe Niță, Director General Holleman:

Transporturile urmează tendința economiei. Dacă există probleme în economie, apar probleme în transporturi. Iar transportatorii simt între primii problemele din economie, pozitive sau negative. Simt creșterile, simt crizele. Din ceea ce știu, din analizele pe care le-am ascultat, recent, pentru anul 2020 nu sunt vești prea bune. Europa are destule probleme în multe țări și, în mod deosebit, în Germania, care stagnează. Economia României este legată de economia

Germaniei și prevăd că vor fi mai puține comenzi de transport. Acest fapt trebuie să ne alerteze și să ne determine să fim atenți la activitatea noastră, la modul în care dispunem de resurse, la modul în care găsim clienți la momentul oportun. Așa vom putea contrabalansa aceste tendințe care par negative.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

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

Cosmin Pândaru, Director General General TAP 1 SA:

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

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

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





VIDEO: CONTROALELE ISCTR S02E03: CINE MUNCEȘTE GREȘEȘTE!

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

1.000 de lei

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. Inspectorul ISCTR oprește un șofer de camion în trafic. El verifică actele șoferului profesionist, îi cere copia conformă, rovinieta și cere să verifice tahograful. Șoferul de camion i le înmânează, apoi inspectorul îi cere cardul tahograf pentru verificare.

Inspector: Vă aștept cu el la mașină.

Șofer: Și rovinieta?

Inspector: Și rovinieta, obligatoriu.

Inspectorul se îndepărtează și se duce la mașina ICSTR pentru o verificare online.

Inspector: În perioada cuprinsă între 30.05, orele 21,02, și 31.05, orele 04,51, ați efectuat o odihnă normală, minimă de doar 7 ore și 49 de minute, odihna minimă fiind de 9 ore. Avem aici diagrama dumneavoastră din acea perioadă.

Șofer: Mă mir. Se poate.

Inspector: Ați mai lucrat ulterior o oră



și 11 minute dar ziua se închide la ora 4 și 51 de minute, iar în perioada asta odihna minimă efectuată este de 7 ore și 49 de minute.

Șofer: Se poate. Cine nu muncește, nu greșește.

Inspector: O să vă dau o amendă.

Șofer: E posibil, dar mă mir. Eu la orele

17-18 mă opresc.

Inspector: Facem un proces-verbal și o amendă în cuantum de 1.000 de lei și 300 de lei plătibili în 15 zile.

Șoferul semnează actele prin care își recunoaște fapta.

Inspector: Amenda va veni la sediul societății comerciale și aveți 15 zile de când ajunge să plătiți suma minimă. Șoferul primește toate documentele înapoi.

Șofer: Toți greșim, se mai întâmplă. Nu trebuie făcut un caz sau să te certî cu inspectorii ISCTR care își fac datoria.

600 de lei

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

Inspectorul ISCTR verifică documentele șoferului de autocar.

Inspector: Vreau să vă întreb. Ați băgat diagrama la ora 16 și aici aveți pauza...15 cu 30 de minute?

Șofer: Asta e singura pe care am...

Inspector: Este încălcată cumva?

Șofer: Nu. M-a trimis să iau oamenii de la angajare.

Inspector: Trebuia să faceți pauza de 45 de minute.

Șofer: Am făcut-o pe aia de 15 minute.





Inspector: ... și următoare de 30 dar nu ați... (inspectorul verifică documentele) ați plecat la 3 și 5 minute.

Șofer: Da, dimineața.

Inspector: Dumneata, exact cinci ore și 35 de minute ai condus ieri continuu. Prima pauză de cât este? Pauza este de 15 minute și apoi găsim și a doua pauză (inspectorul verifică documentele).

Șofer: De la 6 jumătate la 7 fără un sfert.

Inspector: Ați stat 15 minute. Și obligat ești să faci 15 minute cu 30. Ori 45, ori 15 cu 30. Aveți 6 ore și 35 conduse. Pentru încălcarea conducerii continue cu până la 0,5 ore maxim la o oră, jumătate se sancționează societatea comercială cu o amendă de 600 de lei, 300 de lei plățibili în 15 zile.

Șofer: Procesul verbal ajunge la firmă?

Inspector: Evident. Am rugăminte să semnați.

Șoferul semnează de luare la cunoștință. Diagrama rămâne la inspectorul ISCTR.

300 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.

Inspectorul analizează documentele șoferului.

Inspector: Dânsul a scos cartela tahograf la un kilometru și a băgat cartela tahograf la alt kilometru pe aceeași mașină. În perioada respectivă nu știu cine a condus. Dânsul a făcut înregistrarea manual pe internațional. Dacă era acasă era posibil orice, să fie alt coleg sau să conducă în garaj. Dar, fiind pe internațional, să vedem cine a

condus.

Inspectorul îi spune șoferului să parcheze camionul. Șoferul se conformează și mută camionul în parcare. Șoferul de camion nu cunoaște limba engleză și nu îi poate spune inspectorului ISCTR cine a condus în perioada indicată de inspector. Sau poate nu vrea pentru că a condus el peste program. Șoferul semnează documentele că a luat la cunoștință.

Inspector: Trebuie să mergeți la Poșta Română să achitați suma de 300 de lei în termen de două săptămâni. Șoferul este supărat pentru că nu poate plăti cu cardul direct la autovehiculul inspectorilor ISCTR.

Fără amendă

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

Șoferul de camion așteaptă să i se verifice documentele după ce a fost tras pe dreapta.

Inspector: Nu aveți abateri.

Șofer: Sunt disciplinat. Nu ne jucăm. Facem extern – Germania. E pentru siguranța mea.

Alergăm, ne plimbăm, vedem și lumea. Mai rău cu drumurile de la noi că sunt așa cum sunt, sunt parcuri puține. Mergem stresați de la un punct la altul să ne facem programul. Nu m-am dat înapoi de la niciun control. Sunt legal, nu am abateri.

Primul sezon al serialului

CONTROALELE ISCTR a fost filmat pe raza Inspectoratului Teritorial nr. 1- municipiul București și județul Ilfov. Cel de-al doilea sezon vă prezintă situații din activitatea de zi cu zi a inspectorilor de trafic din județul Giurgiu (Inspectoratul Teritorial nr. 7). Vă întâlniți astfel cu situații în care șoferii profesioniști controlați sunt găsiți în regulă din punct de vedere legal, dar și cazuri în care sunt amendați.

SEZONUL 02 EPISODUL 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.





NOUA GENERAȚIE DE CAMIOANE MAN: PROMISIUNILE AU FOST ONORATE

• **Experiență de primă clasă pentru utilizator, aspect onorat cu două premii de design** • **Eficiență ridicată a consumului de combustibil pentru noua generație MAN Truck confirmată în testul TÜV** • **Mai multe servicii digitale noi care vizează optimizarea exploatării vehiculelor, acum online** • **Cu o abordare personală și o vastă expertiză din industrie, MAN este un partener puternic pentru clienții săi** •

Noua generație MAN Truck a obținut un feedback extrem de pozitiv în cele șapte luni de la lansare, datorită mai multor factori: orientarea către șofer, ușurința utilizării, eficiența consumului de combustibil și pachetul general orientat către client. Toate aceste trăsături au fost evidențiate și laudate.

Noua generație MAN Truck stabilește standarde în materie de confort, siguranță, rentabilitate, fiabilitate și service, precum și în ceea ce privește conectivitatea și digitalizarea, făcând afacerea clientului mai eficientă și mai de succes - în conformitate cu deviza MAN „Afaceri simplificate”. Acum, la aproximativ șapte luni de la evenimentul de lansare de la Bilbao, Spania, este clar că noua generație MAN Truck și-a îndeplinit promisiunile.

Locul de muncă inovator al șoferului, câștigător a două premii de proiectare, potențialul de economisire a combustibilului, confirmat de testul TÜV Süd, recenziile pozitive ale presei comerciale din Europa și feedback-ul excelent din partea clienților care folosesc deja noul MAN, atestă succesul noii generații.

O experiență de primă clasă onorată cu premii de design „Suntem deosebit de mulțumiți de interiorul noului MAN, de controlul practic oferit de SmartSelect”, spune Johann Krieger, directorul Spedition Johann Krieger GmbH & Co. KG cu sediul în Rottenburg în Bavaria,

Germania. Juriile a două concursuri de design renumite sunt de acord cu el în această privință. Proiectarea cabinei digitalizate a șoferului în noua generație MAN Truck oferă o experiență de primă clasă și a primit un Red Dot Award la categoria Brands & Communication Design 2020 și un Gold German Design Award 2021.

Cabina reproiectată i-a cucerit pe experți prin formă, conceptul și spațialitatea sa, deoarece permite șoferului să opereze numeroasele funcții de asistență și confort fără a le distra atenția de la drum.

Un exemplu al acestui concept de design este MAN SmartSelect, care este în prezent singurul sistem de acest gen utilizat în vehiculele comerciale. Cu funcția de rotire și apăsare, minimizează nevoia șoferului de a privi în altă parte decât la drum atunci când acționează meniurile de informare și navigare. Cabina bine gândită a șoferului oferă același nivel ridicat de confort.

„Când MAN a dezvoltat noua generație de camioane, era evident că șoferul trebuie să fie implicat de la bun început și să fie în centrul atenției. Aceasta este singura modalitate pentru noi, ca producători, de a ști de ce au nevoie șoferii. Am primit o mulțime de feedback-uri pozitive de la clienți și mass-media, iar câștigarea acestor premii extraordinare subliniază încă o dată că suntem pe drumul cel bun”, spune dr. Andreas Tostmann, Chairman of the Executive Board of MAN Truck & Bus.

În urma testelor inițiale, efectuate de presa internațională și pe baza feedback-ului clienților care utilizează deja noua generație MAN TGX, îmbunătățirea semnificativă a eficienței consumului de combustibil se dovedește la fel de apreciată ca și noua experiență din cabina șoferului. „Consumul redus de combustibil - care este chiar mai mic decât modelul predecesor - este un adevărat plus”, spune Daniel Hoppenstock, director al HVL Transporte GmbH din Pattensen de lângă Hanovra, care a cumpărat șapte noi MAN TGX.

Eficiență maximă și rentabilitate, confirmate oficial

Noile concepte de transmisie, aerodinamică și MAN EfficientCruise fac ca noua generație MAN Truck să fie cu până la 8,2% mai economică decât generația anterioară de vehicule. Această potențială economie a fost prezisă de MAN și a fost confirmată oficial de un test drive TÜV Süd. După un total de 684 de kilometri parcurși, rezultatul a fost clar: noul MAN TGX 18.470 Euro 6d a necesitat în medie cu 8,2% mai puțin combustibil în comparație cu MAN TGX 18.460, versiunea anterioară.

„Costurile generale ale vehiculului sunt esențiale pentru succesul clienților noștri. Am dezvoltat în mod constant noua generație MAN Truck în vederea maximizării eficienței și economiei și ne-am atins pe deplin obiectivele! Suntem foarte mulțumiți că acest lucru a fost confirmat și



de un test efectuat de o organizație independentă de testare. Un mare mulțumesc întregii noastre echipe” a spus dr. Frederik Zohm, membru al Comitetului executiv pentru cercetare și dezvoltare la MAN Truck & Bus.

Noile servicii digitalizate optimizează disponibilitatea vehiculelor

Cu MAN Now, MAN duce managementul digitalizat al vehiculelor la un nou nivel. Acest nou serviciu digitalizat, care a fost lansat alături de noua generație MAN Truck, permite clienților să-și echipeze noua generație MAN cu funcții suplimentare printr-un upgrade online, fără a fi nevoie să mergi cu vehiculul la un atelier mecanic. Aplicația „Trafic online” oferă șoferului date actualizate despre situația traficului, facilitând evitarea blocajelor, în timp ce „Map Update” oferă cele mai recente informații despre ruta care trebuie urmată. Mai multe funcții sunt setate pentru a fi adăugate în timp util. O parte din ceea ce face special MAN Truck & Bus este concentrarea

pe relațiile personale cu clienții, precum și expertiza excepțională din industrie pe care compania a dezvoltat-o în peste 100 de ani de experiență în sectorul vehiculelor comerciale.

MAN se concentrează pe parteneriate puternice

„Simply My Truck” - așa vrea MAN să simtă șoferii și clienții în legătură cu noua generație MAN Truck. Dar cum pot oamenii să cunoască camioanele din noua generație dacă evenimentele de lansare locale nu pot fi organizate din cauza pandemiei de coronavirus? Pentru a rezolva această problemă, echipa de la MAN Truck & Bus Germany a organizat în luna mai o „primă întâlnire” spontană și neobișnuită: peste 400 de invitați la un drive-in cinema pentru a experimenta live noul MAN TGX. Vehiculele au fost prezentate pe ecrane uriașe. Pentru a ajunge la un public mai larg, MAN a produs, de asemenea, o serie de videoclipuri în care experții au explicat caracteristicile tehnice ale noii generații de camioane. Videoclipurile pot fi găsite pe canalele de socializare MAN

Truck & Bus.

Exclusivistul TGX, cu cea mai mare cabină GX, prezintă pachetul complet de confort pentru șofer, precum și echipamentul de ultimă generație care poate fi comandat la cerere. Detaliile exterioare, cum ar fi elemente din oțel inoxidabil strălucitor și caracteristicile interioare, cum ar fi iluminarea ambientală LED multicoloră, bucătăria de la bord cu cuptor cu microunde și aparat de cafea și un televizor LED îl fac regele leilor. Odată cu lansarea noilor MAN TGL, TGM, TGS și TGX pentru construcții și aplicații speciale și pentru transportul de distribuție, mândria leilor MAN este acum completă. În ambele segmente, noua generație de camioane MAN se mândrește cu un portofoliu de produse diverse, care permite companiei să ofere soluții perfecte pentru toate cerințele industriei. MAN oferă clienților din industrie vehicule perfect echipate și asigură cea mai bună coordonare și colaborare posibilă cu diferiții producători de caroserii.





NOILE MAN TGL, TGM ȘI TGS PENTRU DISTRIBUȚIA MĂRFURILOR

• **MAN Truck & Bus susține distribuitorii cu expertiza sa din industrie** • **Noile MAN TGL, TGM și TGS plasează șoferul în centrul preocupărilor sale** • **MAN oferă soluția perfectă pentru fiecare cerință din sectorul de distribuție** • **Noua generație de camioane MAN reprezintă eficiență maximă și disponibilitate optimă** •

Cu noile camioane MAN TGL, TGM și TGS, MAN Truck & Bus introduce vehiculele din noua generație de camioane MAN pentru a fi utilizate în sectorul de distribuție. MAN aduce cea mai modernă tehnologie orientată spre viitor și maximum de eficiență pentru clienții săi.

Transportul de mărfuri în zonele urbane este în continuă creștere, pe măsură ce tot mai mulți oameni locuiesc în orașe și în zonele înconjurătoare. Este sarcina distribuitorilor de mărfuri regionale și din interiorul orașului să furnizeze, în mod continuu, bunuri acestor aglomerații citadine.

Datorită creșterii neîncetate a comerțului online, cantități din ce în ce mai mari de tot felul de bunuri trebuie livrate din ce în ce mai repede, adesea chiar la ușa clientului final. În același timp, drumurile devin din ce în ce mai aglomerate, iar traficul tot mai ucigător. La aceste lucruri se adaugă restricțiile de la intrarea în orașe, cerințele de mediu și

protecția împotriva zgomotului.

Funcționarea fără probleme a acestui lanț de aprovizionare este o provocare logistică de fiecare zi.

MAN Truck & Bus sprijină clienții din sectorul de distribuție cu experiența sa de peste 100 de ani în domeniul vehiculelor comerciale. Noua generație de camioane MAN, MAN TGL, TGM și TGS este și mai bine adaptată cerințelor speciale de distribuție.

Acest lucru a fost posibil după ce MAN a pus șoferii și nevoile lor în prim plan: „Simply my Truck” este sentimentul pe care șoferul ar trebui să-l aibă în noul lui camion MAN.

În acest scop, dezvoltatorii MAN au implicat peste 700 de șoferi pe diferite modele, simulatoare de conducere și studii și le-au arătat, în avans, diverse soluții prototip de la actuala generație de camioane MAN. Feedback-ul profesioniștilor și cerințele lor de proiectare personală a cabinei șoferilor au intrat direct în noua serie MAN. Prin urmare, funcționalitatea, confortul în timpul conducerii, sistemele de asistență și securitate și designul au fost concepute pentru a fi cât mai practice și plăcute.

Datorită focus-ului exclusiv pe dezvoltarea și fabricarea vehiculelor comerciale, MAN este un partener competent și puternic pentru

companiile de transport și poate, datorită unei game cuprinzătoare de tehnologii moderne, să ofere soluții holistice pentru toate cerințele de transport din sectorul de distribuție. Indiferent dacă este vorba despre mărfuri generale, transporturi frigorifice sau construcții. MAN Trucks se caracterizează printr-o eficiență remarcabilă și un excelent cost de operare. Cu MAN TGL, TGM și TGS din noua generație de camioane MAN, clienții din industria de distribuție pot conta, de asemenea, pe servicii complementare after-sales perfect coordonate. În cele din urmă, „Simplifying Business” facilitează munca clientului. Clientul ar trebui să poată spune exact același lucru despre noua generație de camioane ca șoferul - acesta este „pur și simplu camionul meu” („Simply my truck”).

Noile MAN TGL, TGM și TGS – focus pe șofer

Aspectul vizual și caracteristicile conving imediat.

Un leu este și va fi întotdeauna un leu: un șofer își va recunoaște noul camion MAN la prima vedere, indiferent dacă are un TGL, TGM sau TGS. Designul inconfundabil, atent dezvoltat este păstrat pentru fiecare serie. El are un impact vizual



NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





puternic, dar și un aer modern, practic dar și, prin caracteristicile sale tehnice, ultramodern.

Șoferul observă asta înainte să intre în cabină. Când activează luminile folosind telecomanda de acces la distanță, farurile marca inconfundabilă MAN se aprind. Datorită sistemului modular, toate vehiculele pot fi echipate cu tehnologia LED. Faza scurtă, faza lungă, luminile diurne, luminile de navigație, precum și banda de iluminat de ceață sunt disponibile la cerere, parte din cea mai modernă tehnologie de iluminare.

Aspectul vizual este important pentru șoferii pasionați, dar caracteristicile sunt și mai importante. Când vine vorba de zona de acces, șoferii din transportul de distribuție știu exact ce este în joc. De obicei, au multe puncte de încărcare și trebuie să intre și să iasă din vehicul frecvent. Noua configurare, în formă de scară a treptelor, iese în evidență. Acestea sunt mai late și poziționate mai aproape de secțiunea roții, ceea ce face ca urcarea în vehicul să fie mai sigură și mai ergonomică. Unghiul de deschidere a ușii este de până la 89 de grade. Este disponibil, de asemenea, iluminatul pentru intrare. După urcarea în cabină, interiorul întâmpină șoferul cu un amestec de tonuri de gri rece.

Suprafețele sunt foarte practice, fiind ușor de curățat. Dacă se preferă culori mai calde, se poate selecta designul alternativ Desert Beige.

MAN SmartSelect oferă confort utilizatorului

La cerere, sistemul media MAN poate fi operat prin noul MAN SmartSelect cu funcție touchpad. Inelul rotativ mare, din partea de jos, vă ghidează prin meniul principal, în timp ce inelul mai mic din partea de sus permite să faceți clic pe submeniuri și să selectați funcții. În plus, puteți introduce litere și cifre cu ajutorul butonului de rotație folosind funcția de scriere. SmartSelect este intuitiv, fără distragerea șoferului și poate fi ajustat la înălțimea ideală pentru scaunul șoferului. Un suport pentru încheietura mâinii stabilizează mâna de acționare și scoate tensiunea de pe brațul șoferului. MAN SmartSelect este disponibil pentru toate modelele TGL, TGM și TGS cu variantele de cabină FM și FN.

Locul de muncă al șoferului, conceput pentru a fi ergonomic și confortabil

Doar un loc de lucru adaptat, cu distanțe optime de operare și citire ideale din punct de vedere ergonomic, face munca mai ușoară. De aceea, MAN a împărțit cabina din noua generație de camioane MAN pe două niveluri. Fără să își mute privirea, șoferul poate găsi toate elementele de control de care are nevoie în imediata apropiere. Afișajele pentru informațiile vizuale, pe de altă parte, sunt situate oarecum mai departe, dar cât mai aproape posibil de linia vizuală a drumului. Asta înseamnă că ochii șoferului pot trece mai ușor dinspre cabină spre drum. Acest aranjament ajută, de asemenea, șoferii mai în vârstă care au o acuitate vizuală mai scăzută.

Asistență și sisteme de siguranță de top

Încărcarea și descărcarea rapidă, la diversele puncte de oprire, ocupă



o mare parte din timpul de lucru al șoferului. Acest aspect este adesea destul de stresant. De aceea este important ca măcar partea de condus să fie una ușoară. MAN TGL, TGM și TGS oferă numeroase sisteme noi de asistență și siguranță în acest scop.

În primul rând MAN vine cu a doua generație a asistenței la frânare EBA, încorporată standard. Avertizează treptat șoferul de o coliziune iminentă de la viteze de la 15 km/h în sus. În situații de urgență, frânele sunt acționate automat până la o frânare completă. Printr-o combinație de date obținute prin radar și camera video, sistemul evaluează în mod fiabil scenariul de trafic solicitant și declanșează frâna de urgență numai atunci când este o nevoie reală de a face acest lucru.

Sistemele de camere VAS (sistem de virare video) și Bird View (asistent panoramic), care pot fi adaptate, sunt de mare folos. VAS arată șoferului tot ce se întâmplă pe partea pasagerului cu ajutorul camerei video. Un total de patru camere dă posibilitatea unui live de 360 de grade pentru Bird View, care acoperă o zonă de până la patru metri în jurul vehiculului. Ambele sisteme sunt disponibile pentru fiecare serie și pot ajuta la evitarea situațiilor periculoase. Asistentul de virare complet integrat cu senzori radar este deja disponibil pentru MAN TGS.

Utilizabil, chiar și la plecare

O altă inovație practică este panoul de control MAN Easy-Control. Activarea luminilor de avarie, închiderea ferestrelor și a trapei, blocarea ușii pasagerului și activarea controlului ridicării sunt lucrurile pe care le va putea face un șofer la locul de încărcare înainte de a ieși din vehicul.

Cu noul MAN Easy-Control, aceste manevre nu mai reprezintă nicio problemă, nici după ieșirea din vehicul. Inconvenientul de a fi nevoit să urci pe jumătate înapoi în vehicul pentru a acționa un comutator este un lucru ce aparține trecutului.

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.





NOUA GAMĂ MAN PENTRU CONSTRUCȚII

- Expertiza îndelungată în industrie, tehnologia modernă, de pionierat fac noua generație de camioane MAN ideală pentru utilizarea în condiții grele, atât în construcții cât și și pentru acele aplicații unde e nevoie de tracțiune integrală • Clienții implicați în construcții și care au nevoie de tracțiune integrală se pot baza pe expertiza din domeniul construcțiilor industriale a MAN Truck & Bus • „Simply my Truck” - cu noile vehicule MAN, focusul este pe șofer, atunci când vine vorba de construcții și aplicații cu tracțiune integrală • „Simplifying Business” - MAN furnizează antreprenorilor soluții ideale pentru toate cerințele industriei construcțiilor.
- Vehiculele MAN pentru construcții îi cuceresc pe utilizatori cu eficiența remarcabilă a costurilor și disponibilitatea optimă •

Există o varietate extrem de mare de aplicații în care pot fi utilizate vehicule de construcție. De la șantierele mari de construcții pentru locuințe sau infrastructurile pentru reciclare și eliminarea deșeurilor, până la livrarea materialelor de construcție direct către clienții finali - pentru a da doar câteva exemple. Aici, cerințele pentru camioanele standard din industrie, cum ar fi basculantele, camioanele cu corpuri de macara, cu bene pentru încărcare, pentru încărcat dispozitive speciale, cum ar fi malaxoare și pompe de beton, sunt deosebit de mari.

Acestea trebuie să poată călători pe drumuri normale într-un mod extrem de eficient și economic, trebuie să se dovedească a fi extrem de robuste și capabile să îndeplinească sarcini grele atunci când sunt folosite pe șantier. Șoferii și transportatorii din industria construcțiilor doresc și trebuie să se bazeze 100% pe vehicule. Din acest motiv, noua generație de camioane MAN a fost concepută astfel încât să poată fi adaptată nevoilor individuale ale diferitelor ramuri din segmentul construcțiilor.

Elementele de comandă aranjate în mod ideal facilitează utilizarea camioanelor. Gama de reglare sporită a noului volan multifuncțional ia în considerare nevoile șoferilor. Pentru a asigura o poziție ajustabilă a volanului, înălțimea poate fi reglată în intervalul de 110 milimetri. Poziția de conducere poate fi modificată de la 20° la 55° și poate pune șoferul într-o poziție similară cu poziția în care s-ar afla dacă ar conduce o mașină obișnuită.

Când vehiculul este parcat, volanul poate fi complet împins înainte orizontal pentru a oferi șoferului mai mult spațiu atunci când coboară din cabină. Atunci când este utilizat pentru cea mai importantă funcție a sa, direcționarea camionului, volanul oferă un confort maxim de operare. Datorită grosimii volanului, care variază în anumite locuri pentru a-l face mai ergonomic, acesta stă confortabil în mâinile șoferului, iar butoanele multifuncționale sunt așezate în mod optim.

Puteți găsi mai multe inovații care ușurează munca șoferului, cum ar fi noul sistem media MAN, în cabină. Cu un design profesional, sistemul de infotainment are un ecran deosebit de mare, cu reflexie redusă de 12,3 inci, cu o rezoluție HD. Garantează o citire rapidă și sigură a informațiilor afișate în timpul drumului. Funcția de ecran divizat înseamnă că poate fi afișat conținut diferit de imagini în același timp. Datorită rezoluției HD, hărțile din sistemul de





navigație sau imaginile de la sistemul de asistență video, de exemplu, pot fi văzute foarte clar.

În plus, șoferul își poate conecta cu ușurință telefonul prin Bluetooth® la sistem și poate rămâne disponibil în orice moment în „biroul său mobil”, datorită sistemului hands-free integrat. Sistemul media MAN extrage automat informațiile salvate în telefonul șoferului, precum agenda de adrese, jurnalele de apeluri sau mesaje text și îndeplinește funcțiile asociate, de ex. inițiază apeluri telefonice și trimite texte.

Pe lângă faptul că oferă funcții practice în timpul călătoriei, sistemul media oferă și divertisment. Există o varietate de opțiuni de conectare care îi permit șoferului să prindă posturi de radio standard și digitale, să redea propriile fișiere de sunet sau să redea muzică.

Cabina șoferului, cu un design ergonomic și confortabil

Majoritatea șoferilor care lucrează în industria construcțiilor își petrec serile acasă și nu în cabina camionului. Totuși, ei au nevoie de mult spațiu de depozitare. Din acest motiv, în funcție de tipul cabinei, există o varietate de compartimente de diferite dimensiuni, sertare glisante în secțiunea centrală și un raft multifuncțional de depozitare cu suporturi pentru pahare. Există, de asemenea, o cantitate tot mai mare de echipamente pe care șoferul le folosește zilnic, care necesită o conexiune electrică. Din acest motiv, în funcție de designul cabinei, există prize de 12, 24 sau chiar 230 Volți și porturi USB disponibile pentru șofer.

Șoferul poate aduce, de asemenea, băuturi și gustări la bord, deoarece, în funcție de dimensiunea cabinei, există, opțional, o cutie de răcire cu o capacitate de până la 32 de litri. În cabina DN și în cabinele scurte CC și NN, coolbox-ul poate fi găsit între scaunele șoferului și copilotului. În cabinele FN și FM mai lungi și în cabina

mare TGX cu pat, coolbox-ul este ascuns și poate fi extras atunci când este necesar.

Climatronica opțională, complet automatizată, oferă posibilitatea de încălzire sau răcire a cabinei pentru a menține șoferul confortabil în timpul călătoriei și pauzelor. Poate fi controlat din consola centrală și poate menține temperatura selectată prin reglarea fluxului de aer. Distribuția ideală a aerului face ca geamurile și parbrizele aburite sau înghețate să fie curățate rapid pentru a-i oferi șoferului vizibilitate în exterior.

În plus, sistemul de circulație automată a aerului împiedică pătrunderea în cabină a prafului din exterior, provenit de la carierele de piatră, fabrici de beton sau în timpul condusului off-road. Există, de asemenea, un sistem auxiliar de aer condiționat electric pentru camioanele MAN TGS și pentru camioanele TGX.

Tehnologie pentru toate cerințele clienților

Pe lângă confortul din cabină, există momentele de încărcare și descărcare a mărfurilor. Modul în care se face acest lucru este important pentru șoferi. Dar nu doar pentru ei. Companiile de transport, care achiziționează un autovehicul nou, cum ar fi o basculantă sau un camion pentru transportat materiale de construcții, au o idee foarte clară despre ce tip de vehicul

este cel mai potrivit pentru sarcina lor de transport. În timpul dezvoltării noilor MAN TGL, TGM, TGS și TGX, MAN a invitat 300 de clienți internaționali la München pentru a discuta despre cerințele lor legate de noua generație de vehicule.

Sfaturi competente pentru a găsi produsul potrivit

Clienții din sectorul construcțiilor pot alege dintr-o gamă largă de operațiuni de configurare specifice pentru camioanele din noua generație MAN. Pentru a produce un vehicul adaptat nevoilor clientului, MAN a dezvoltat și a introdus un nou configurator. Acesta le permite clienților să utilizeze în mod flexibil întregul portofoliu de produse și poate implementa modificări ușor și rapid.

Vehiculele standard sunt utilizate ca punct de plecare și apoi pot fi adaptate nevoilor și dorințelor clientului în timpul consultării și configurării. Pentru clienții care au deja o idee foarte precisă despre ceea ce doresc, agentul de vânzări poate începe procesul de configurare pe un vehicul tehnic de bază.

Noul configurator oferă, de asemenea, o mulțime de informații suplimentare interesante: poate calcula datele tehnice ale vehiculului în timp real, poate afișa vehiculul configurat 3D și poate oferi informații mai detaliate despre specificațiile produsului.





SMART TRAILER
DAYS

SCHMITZ CARGOBULL: SMART TRAILER DAYS - EFICIENȚĂ DURABILĂ ȘI CONEXIUNI DIGITALIZATE

SMART TRAILER DAYS - acesta este motto-ul sub care s-a desfășurat conferința de presă a Schmitz Cargobull, din data de 3 septembrie 2020, în cadrul căreia liderul european al producției de remorci și-a prezentat cele mai noi produse și inovații.

Conferința de presă a fost susținută de trei membri ai executivului Schmitz Cargobull:

Andreas Schmitz, CEO - Business Development & Strategy

Boris Billich, CSO - News Vehicles & Services

Roland Klement, CTO - Innovations Research & Development

Emil Pop, Director General, revista TIR Magazin: Cum va influența Pachetul Mobilitate I, care a fost votat în Parlamentul

European, echilibrul vânzărilor Schmitz Cargobull între Vest și Est?

Boris Billich, CSO Schmitz Cargobull: Incertitudinea se naște atunci când ne întrebăm

dacă Pachetul Mobilitate va fi cu adevărat adoptat. Am înțeles că, ieri, ca măsură de protest privind introducerea Pachetului Mobilitate, Lituania a făcut o plângere la Curtea Europeană de Justiție.

De aceea, vă îndemn să vedem cum se va rezolva această plângere în instanță. Poziția noastră este că, în general, transportul este

indispensabil. Astfel, ar putea să nu existe un impact asupra nivelului general al pieței. Sprijinim puternic îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale șoferilor, asta este dincolo de orice îndoială.

Dacă Pachetul Mobilitate este corect... sunt o mulțime de experți care analizează acest aspect.

Ceea ce cu siguranță nu sprijinim este creșterea factorului „cost” în transporturi. Dacă Pachetul Mobilitate este implementat într-un mod care crește costurile pentru companiile de transport, va fi un mare obstacol pentru clienții noștri,



care vor să își conducă afacerea eficient și, de asemenea, va avea influențe vătămătoare asupra mediului înconjurător.

În orice caz, suntem încredințați că toți clienții noștri își pot asuma aceste cerințe legale și pot găsi cele mai bune și economice modalități pentru a le îndeplini.

Vehiculele noastre pot fi conduse pretutindeni și pot fi achiziționate de peste tot. Schmitz Cargobull este prezentă în 34 de state ale Europei. Nu ne temem de schimbările de pe piață, care pot apărea de la o țară la alta. Îi sprijinim pe clienții noștri oriunde merg ei. Aceasta este o promisiune pe care Schmitz Cargobull o face. Pachetul de Mobilitate – da sau nu, noi suntem alături de clienții noștri.

CELE MAI RECENTE INOVAȚII ÎN MATERIE DE PRODUSE ȘI SERVICII DE LA SCHMITZ CARGOBULL

În conformitate cu deviza „Smart Trailer Days”, Schmitz Cargobull prezintă cele mai noi produse și servicii care ajută la reducerea costurilor totale de operare (TCO) ale flotei. Un punct culminant este introducerea telematicii ca echipament standard. Principalul obiectiv al dezvoltărilor produselor a fost reducerea greutateii, menținând în același timp robustețea, eficiența răcirii pentru transportul de marfă

cu temperatură controlată, dar și coeziunile digitalizate.

Iată un sumar al inovațiilor Schmitz Cargobull:

S.CS cu prelate: GENERAȚIA SMART

- Șasiul îmbinat și galvanizat stă la baza tuturor produselor, de la noua remorcă X-LIGHT optimizată în funcție de greutate până la versiunea pentru vehicule grele, cu capacitate mare de încărcare. Se oferă o garanție de 10 ani împotriva ruginii pe toate piesele șasiului galvanizat.

- Puternică și ușoară: Noua semiremorcă cu prelată X-LIGHT, cu o greutate începând de la 4.975 kilograme, combină sarcina utilă maximă cu robustețea dovedită a lui Schmitz Cargobull. Șasiul poate fi combinat cu diferite variante de caroserie, precum MEGA, COIL sau PAPER.

- 100% SMART: toate S.CS-urile cu prelată sunt acum echipate standard cu sistemul telematic TrailerConnect® CTU. Oferind un control deplin și transparent flotei de remorci.

- Noua prelată POWER CURTAIN, complet certificată pentru transportul de anvelope și mărfuri instabile.

Gama S.KO COOL SMART (semiremorcă)

- Răcire în siguranță: noul sistem robust de distribuție al aerului optimizează fluxul de aer din remorcă, pentru o răcire eficientă și uniformă a sarcinii.

- Dispozitivul de înregistrare a temperaturii, de ultimă generație, poate reține datele curente din ultimele 12 luni în 21 de limbi.

- Control automat al încuietorii ușii folosind geofencing: Blocarea și deblocarea sistemului de blocare a ușii TL3 fără efort manual din partea șoferului. Acest lucru economisește timp și crește siguranța.

- S.KO E-Trailer este perfect pentru zonele cu „zero emisii” din orașe: unitatea de răcire electrică S.CUe folosește energia de la noua punte electrică a remorcii, ceea ce înseamnă că emisiile de NOx și CO2 sunt reduse la zero.

Caroserii pentru camioane

- Noua generație de caroserii M.KO / Z.KO pentru camioane și remorci cu tracțiune: certificare ATP / FRC pentru modelele M.KO COOL - cu un design optim al caroseriei pentru o izolare chiar mai bună.

- Reducerea greutateii pentru mai multă sarcină utilă și posibilități îmbunătățite de încărcare.

- Flexibilitate maximă și performanțe mari de răcire pentru operațiuni MultiTemp, cu pereți despărțitori care permit divizarea 1/3 și 2/3 a corpului.





- Protecție nouă împotriva coliziunilor laterale.

Vehicule/remorci basculante: greutate redusă - flexibilitate crescută

- Noua generație a remorcii basculante S.KI oferă o încărcătură utilă cu până la 180 kg mai mare, la o calitate înaltă și cu o protecție îmbunătățită împotriva coroziunii.
- Vehiculul basculant din gama Z.KI, cu corp nou dezvoltat, oferă cu 60 kg mai multă sarcină utilă.
- Corpul basculant rigid M.KI oferă acum o izolare termică optimizată pentru sarcina utilă adaptată cerințelor din sectorul construcțiilor de autostrăzi. Aplicabil universal: cu o capacitate de 18 m³, M.KI este ideal pentru transportul unor cantități mici de asfalt și materiale vrac.

Pentru o gestionare eficientă și digitalizată a transportului - TrailerConnect® telematics face remorcile SMART

- Nou: Telematica este acum în dotarea standard pentru semiremorcile cu prelată S.CS SMART.
- TrailerConnect® CTU - noua soluție telematică în special pentru prelate și remorci.
- TrailerConnect® Portal - pentru a vă monitoriza flota în direct.
- TrailerConnect® TyreManager.
- Comanda automată a blocării ușii TrailerConnect®.

Conceptul de transport EcoDuo

- În combinația EcoDuo, două semiremorci standard - conectate

între ele printr-un boghiu sunt cuplate la un cap tractor.

- Schmitz Cargobull susține introducerea la nivel european a unui concept de transport care ameliorează infrastructura existentă, reduce emisiile de CO₂, ia în considerare standardele actuale din industria transporturilor - în special în transportul combinat - și este ideal pentru utilizarea în transportul pe distanțe lungi.

100% SMART - Telematica este acum în dotarea standard și pe semiremorci cu prelată

Nou: TrailerConnect® CTU în semiremorca S.CS SMART Cu „100% SMART”, Schmitz Cargobull urmărește strategia de a face din TrailerConnect® o caracteristică standard pe întreaga gamă de produse. Sistemul telematic și diferitele servicii sunt adaptate la cerințele specifice ale sarcinii de transport și ale remorcii. Semiremorca frigorifică S.KO COOL SMART și-a sărbătorit debutul la IAA 2018, cu echipamente telematice standard furnizate din fabricație. Acum, urmează semiremorca cu prelată S.CS SMART. Echipamentul telematic standard creează o bază solidă pentru un control optim asupra unui lanț logistic integrat și interconectat și ajută la creșterea utilizării remorcii și la obținerea unei eficiențe mai mari. Crește, de asemenea, transparentizarea operațiunilor și ajută la reducerea costului total de exploatare (TCO). Noul hardware TrailerConnect® Telematics CTU este echipare standard pentru

semiremorcile cu prelată S.CS.

TrailerConnect® CTU este o unitate de control nou dezvoltată, care are clasa de protecție IP6K9K împotriva corpurilor străine și a apei. Este echipată standard cu o baterie reîncărcabilă, precum și cu o conexiune de rețea LTE. Unitatea de comandă pentru semiremorca cu prelată poate fi instalată fără efort sau chiar adaptată. În plus față de datele de poziționare - fără costuri suplimentare pentru client - oferă și informații suplimentare, cum ar fi date EBS sau monitorizarea fără fir a presiunii pneurilor.

Optimizarea proceselor (grație telematicii), reducerea consumului de combustibil (datorită monitorizării presiunii și temperaturii anvelopelor) și economisirea resurselor (prevenirea defecțiunilor, detectarea uzurii) contribuie la protejarea mediului.

În cazul remorcilor montate din fabrică, produsul ajunge la client deja activat.

Clienții noi primesc un link pentru a se înregistra pe portalul TrailerConnect®, ușor de utilizat. Aici pot configura setări individuale și vizualiza toate datele din unitatea telematică, pot configura alarme și își pot gestiona întreaga flotă. Sistemele telematice externe pot fi, de asemenea, integrate în portalul TrailerConnect® prin interfața API.

Prelata potrivită pentru fiecare transport

- 100% SMART: Noua remorcă telematică/telematizată TrailerConnect® CTU este acum disponibilă și pentru semiremorcile cu prelată.
- Semiremorcile cu prelată S.CS X-LIGHT sunt făcute pentru sarcini utile ridicate din sistemul modular Schmitz Cargobull.
- CURTAIN POWER deosebit de puternică: complet certificată pentru transportul anvelopelor.
- 10 ani garanție împotriva ruginii pe șasiu galvanizat.

În conformitate cu motto-ul 100% SMART, noua semiremocă cu prelată este acum echipată din fabrică cu telematică Schmitz Cargobull ca standard. Ca o continuare a strategiei sale de standardizare, Schmitz Cargobull a customizat, ca standard, hardware-ul său telematic TrailerConnect® CTU pe semiremorcile cu prelată S.CS și pentru S.KO EXPRESS. Toate semiremorcile S.KO COOL SMART au fost echipate din fabrică cu TrailerConnect® CTU3, începând cu 2018.

Nou: semiremorca cu prelate S.CS X-LIGHT cu sistemul modular Schmitz Cargobull

Schmitz Cargobull oferă clienților săi soluții pe baza unui sistem modular sofisticat care poate gestiona eficient orice sarcină de transport. Fiecare remorcă se bazează pe șasiu galvanizat cu bare transversale pentru a se potrivi cerințelor individuale ale clientului: de la șasiul optimizat pentru diverse greutăți în funcție de cerințele de încărcare utilă deosebit de ridicate, la șasiul pentru vehicule grele care acoperă drumuri extreme. Șasiul poate fi combinat cu diverse variante de caroserie, cum ar fi caroserii MEGA, COIL sau PAPER, precum și o gamă de opțiuni de echipare, cum ar fi POWER CURTAIN sau SPEED CURTAIN cu deschidere rapidă. Cel mai recent produs din sistemul

modular Schmitz Cargobull este semiremorca cu prelată S.CS UNIVERSAL X-LIGHT. Aceasta are o greutate (neîncărcată), începând de la 4.975 kg. Permite o sarcină utilă maximă combinată cu robustețea dovedită de Schmitz Cargobull. Designul șasiului X-LIGHT a fost optimizat în funcție de greutate. Schmitz Cargobull oferă o garanție de 10 ani pentru toate piesele galvanizate ale șasiului. Schmitz Cargobull a lansat șasiul galvanizat în 2002 și a livrat aproximativ 500.000 de semiremorci de atunci.

Caracteristici inteligente pentru sarcini reci Semiremorca frigorifică S.KO COOL SMART

- Nou sistem de distribuție a aerului: eficient, uniform, robust
- Comunicare de înaltă performanță: New Cargobull Interface System (CIS) - Noul sistem de interfață Cargobull (CIS)
- Factor de siguranță: TrailerConnect® KeyPad.

Corpul de semiremorca frigorifică S.KO COOL SMART cu înregistrator digital de temperatură și telematica echipată standard, montate din fabrică - TrailerConnect® și-a sărbătorit premiera la IAA 2018. Acum, inginerii Schmitz Cargobull au îmbunătățit sistemul de distribuție a aerului pentru o mai mare eficiență, uniformitate și robustețe. Scopul principal al acestor îmbunătățiri a fost de a preveni „cuiburile de căldură” și de a simplifica manipularea pentru a îmbunătăți eficiența în transportul de zi cu zi.

Acoperitoarele din material flexibil și rezistent la coliziuni asigură legătura dintre unitatea de răcire și conducta de aer. Designul lor flexibil oferă, de asemenea, protecție împotriva deteriorării la coliziune.

Circulația uniformă a aerului în întreaga structură asigură faptul că mărfurile se mențin întotdeauna la o temperatură fiabilă.

Noul sistem de distribuție îmbunătățește, de asemenea, eficiența manipulării. Peretele despărțitor poate fi acum poziționat fără nicio lucrare suplimentară. Peretele despărțitor

permite distribuirea automată a aerului doar în zona frontală până la peretele despărțitor.

Noul sistem de interfață Cargobull Interface System (CIS) asigură o comunicare de înaltă performanță între șofer și remorcă. Unitatea de control CIS oferă trei funcții esențiale:

Monitorizează bateria și oprește consumatorii suplimentari dacă tensiunea unității frigorifice conectate este sub un nivel specificat. De asemenea, oferă informații proactive portalului web TrailerConnect® și aplicației beUpToDate.

Sistemul folosește algoritmi stocați pentru a recunoaște în mod fiabil ce remorcă este cuplată și la ce captractor. Astfel, posibilele daune sau chiar furturi pot fi depistate.

Un alt avantaj al recunoașterii sistemului tractor - remorcă este că operațiunea de cuplare a camionului și remorcii nu este gestionată de portal. Acest lucru are ca rezultat o cuplare extrem de fiabilă pentru camioane și remorci.

Schimbare de generație pentru combinația caroserie și remorcă frigorifice M.KO / Z.KO

Izolație sporită pentru un transport mai sigur și o reducere a greutății pentru o sarcină utilă mai mare. Combinația de caroserie și remorcă frigorifice M.KO / Z.KO.

- Certificare ATP / FRC pentru suprastructura frigorifică M.KO COOL: design optim al caroseriei printr-o izolație și mai bună.
- Capacitate de încărcare optimizată în combinația de caroserie și remorcă pentru încărcare completă pe rampă.

Combinația de caroserie și remorcă frigorifice M.KO COOL și remorca frigorifică Z.KO COOL cu ax central Z.KO COO au finalizat, de asemenea, tranziția către noua generație. Inginerii s-au concentrat pe o izolație sporită pentru un transport și mai sigur, reducerea greutății pentru o sarcină utilă mai mare, o manipulare sigură și ușoară pentru mai multe economii de timp și o încărcare eficientă. Pereții laterali mai groși au îmbunătățit capacitatea de izolare. În plus, structura M.KO COOL



Îndeplinește cerințele solicitante ale certificării ATP / FRC pentru alimentele perisabile, în funcție de specificații. M.KO cântărește în total cu 60 kg mai puțin, datorită designului optimizat, care permite o sarcină utilă mai mare.

La fel ca și caroseria semiremorcii S.KO COOL, M.KO COOL poate fi echipat și cu podea multifuncțională pentru asigurarea simplificată a sarcinii. Podeaua multifuncțională oferă o rezistență excelentă la alunecare, o durată de viață mai lungă, împreună cu o structură integrată de siguranță a sarcinii. Atunci când suprastructura M.KO COOL este cuplată cu remorca cu osie centrală Z.KO COOL, combinația poate fi utilizată ca remorcă cu încărcare directă. Aceasta permite șoferului să încarce și să descarce M.KO folosind un stivuitor direct prin Z.KO. Partiția transversală Schmitz Cargobull oferă remorcii o opțiune flexibilă pentru transportul MultiTemp cu răcire în toate camerele. Peretele despărțitor este proiectat pentru diviziunea 1/3 și 2/3 a corpului și se bazează pe tehnologia FERROPLAST ThermoTechnology. Aceasta oferă o izolație maximă nu numai pentru corp, ci și pentru peretele despărțitor. Peretele despărțitor poate fi deplasat longitudinal, pliat până la acoperiș.

Nou șasiu (pentru remorca) basculantă: optimizat pentru o sarcină utilă mai mare

Remorca basculantă Schmitz Cargobull S.KI

- Design nou al șasiului: optimizat pentru o sarcină utilă mai mare.
- 10 ani garanție împotriva ruginii pentru generația S.KI.
- Redesenarea gârzii pentru respectarea noii legislații.

Cadrul șasiului din oțel a remorcii



basculante S.KI a fost întotdeauna caracterizat de un echilibru ideal între optimizarea greutății, robustețe și stabilitate la basculare. Reproiectarea fundamentală a cadrului modular a permis cu 180 kg mai multă sarcină utilă pentru remorca basculantă S.KI, în funcție de lungime și de designul specific al cadrului. Designul revizuit oferă stabilitate și mai mare și asigură o durată de viață mai lungă a șasiului, datorită protecției optime împotriva coroziunii. Schmitz Cargobull acordă clienților o garanție de 10 ani împotriva ruginii pentru generația de cadre S.KI.

Noul cadru LIGHT al variantelor scurte S.KI a fost dezvoltat special pentru utilizarea optimizată a încărcăturii utile pe drumuri, șantieri și rute ușoare off-road. Această inovație reprezintă una dintre cele mai ușoare cadre de șasiu din oțel de pe piață.

Sistemul modular oferă cadrul potrivit pentru fiecare aplicație: sunt disponibile patru lungimi diferite ale cadrelor (lungimile sistemului 7.2, 8.2, 9.6, 10.5), în funcție de volumul corpului dorit. În plus față de versiunile STANDARD, o versiune LIGHT pentru sarcini utile deosebit de mari sau o versiune HEAVY-DUTY pentru o utilizare în condiții deosebit de grele sunt disponibile pentru fiecare lungime a cadrului, în funcție de aplicație și cerințe. Toate variantele cadrelor vor fi convertite la noua generație începând cu primăvara anului 2021 și vor fi apoi disponibile cu noul design.

Program de transport flexibil Remorca cu basculare pe trei părți cu osii centrale Schmitz Cargobull Z.KI

- Nou dezvoltat și înapoi în portofoliul de produse.
 - Flexibilitate.
 - 60 kg mai ușor decât modelul anterior.
- Remorca basculantă cu ax central

Z.KI este cea mai mică dintre remorcile basculante. Ca răspuns la numeroase solicitări, Schmitz Cargobull a reproiectat Z.KI ca o basculantă cu trei fețe cu un volum de încărcare de peste 10 m³ și l-a inclus din nou în portofoliul de produse.

Remorca robustă se remarcă în special prin versatilitatea, flexibilitatea, funcționarea ușoară și manevrabilitatea optimă datorită designului axului central. Greutatea sa neîncărcată a fost redusă cu aproximativ 60 kg, în comparație cu predecesoarea sa. Aceasta oferă transportatorului o sarcină utilă mai mare.

Peretele din spate și cei laterali permit descărcarea convenabilă și ușoară a Z.KI din trei părți și în spații restrânse.

Mărfuri fierbinți transportate în mod fiabil: Suprastructura de camion M.KI Thermo

Schmitz Cargobull oferă acum și suprastructura basculantă M.KI cu izolație termică, extinzându-și portofoliul cu o altă variantă termică. Suprastructura izolată termic are o capacitate de 18 m³ și este concepută pentru a transporta cantități mai mici de asfalt.

Companiile de construcții de drumuri au înregistrat o creștere a cerințelor pentru transportul de bitum în ultimii ani. Suprastructura trebuie să fie izolată termic (în Germania) și trebuie să includă o acoperitoare rezistentă la căldură pentru a preveni pierderile de căldură din partea superioară. Înainte de basculare, calitatea asfaltului încins trebuie verificată printr-o măsurare validă a temperaturii.

De aceea, Schmitz Cargobull oferă acum atât semiremorca basculantă S.KI, cât și suprastructura basculantă M.KI cu izolație termică. Izolația termică a adăugat doar în jur de 195 kg în greutate remorcii. Volumele mai mici, agilitatea îmbunătățită și manevrabilitatea sunt deosebit de utile în condiții de trafic limitat, așa cum se întâmplă adesea pe șantierele de construcții.



Telematică în semiremorca cu prelată S.CS SMART

După ce a fost introdusă pe semiremorcile frigorifice în 2018, telematica TrailerConnect® devine acum o caracteristică standard pentru semiremorcile cu prelate. Nou: TrailerConnect® CTU: Pentru caroserii cu prelată și pentru remorcile care transport produse uscate.

Nou: TrailerConnect®: Portal ca platformă de consolidare

Nou: TrailerConnect® TyreManager

Nou: control automat al blocării ușii prin TrailerConnect®.

Pentru a sprijini digitalizarea proceselor logistice și ca o continuare a strategiei de standardizare, Schmitz Cargobull echipează acum semiremorcile cu prelată S.CS cu hardware-ul său telematic TrailerConnect® CTU ca o caracteristică standard. Toate semiremorcile S.KO COOL SMART sunt echipate din fabrică cu TrailerConnect® CTU3, începând din 2018. Schmitz Cargobull este primul și singurul producător care instalează sisteme telematice standardizate chiar și în remorci nefrigorifice.

Versiunea telematică TrailerConnect® CTU, la un preț atractiv, este adaptată în mod special nevoilor de transport general de marfă și este proiectată în mod optim pentru gama S.CS și S.KO EXPRESS.

Cu soluția sa telematică standardizată, Schmitz Cargobull oferă transmiterea sigură a datelor și a semnalului de la

senzorii conectați prin „One Single Gateway”.

Portalul TrailerConnect®

Totul dintr-o privire. Acum, disponibil și în portalul TrailerConnect®. Indiferent de furnizorul de servicii telematice, toate datele despre flota respectivă de remorci pot fi acum afișate în portalul TrailerConnect®, chiar dacă nu toate remorcile sunt echipate cu hardware TrailerConnect®.

Noua aplicație TrailerConnect® TyreManager

TrailerConnect TireManager este o nouă aplicație de monitorizare a presiunii în anvelope. Această funcție necesită doar un computer, smartphone sau tabletă. Datele sunt afișate în portalul TrailerConnect® imediat după schimbarea anvelopei.

Control automat al încuietorii ușii

Un sistem electronic de control al încuietorii ușii asigură protecția mărfurilor împotriva accesului neautorizat. Această funcție inteligentă, sigură și inovatoare permite utilizatorilor să controleze automat sistemul de blocare a ușilor, sporind astfel siguranța transportului.



Trailer Service Basic - O introducere în lumea serviciilor Schmitz Cargobull

Trailer Service Basic - Întotdeauna în siguranță pe drum

„Trailer Service Basic” oferă clienților o nouă poartă de acces în lumea serviciilor Schmitz Cargobull. Acest serviciu acoperă costurile pentru înlocuirea și uzura tuturor componentelor frânei și osiei contra unei taxe lunare fixe. Sunt incluse: plăcuțe de frână, discuri de frână, etriere de frână și supape de frână, modulator EBS, rulmenți roți, burduf suspensie pneumatică, amortizoare și ansambluri arc.

În timpul verificărilor periodice, remorcile sunt deservite de unul dintre cei 1.700 de parteneri de service ai Schmitz Cargobull.

Focus pe conceptele de mobilitate electrică cu Schmitz Cargobull eTrailer

Conceptele de mobilitate electrică joacă un rol din ce în ce mai important în reducerea emisiilor dăunătoare mediului. Având în vedere acest lucru, Schmitz Cargobull a echipat semiremorca S.KO COOL SMART cu o axă electrică și o unitate de răcire electrică și un sistem de baterii. Unitatea de răcire pur electrică S.CUe nu este echipată cu un motor cu ardere și este proiectată să se răcească și să se încălzească fără a genera emisii. Aceasta oferă răcire (până la 15.900 W) și încălzire (9.100 W) fără restricții. În locul rezervorului de motorină, acum sunt baterii. Cea mai mică variantă de baterie (34 kWh) este capabilă să funcționeze cu energie electrică până la 4,5 ore, în funcție de utilizare și cerințe. Bateriile sunt reîncărcate. Reîncărcarea durează





aprox. 1,5 ore (pentru o încărcare completă a bateriei) cu versiunea de baterie de 34 kWh.

În plus, sistemul este echipat cu un ax Schmitz Cargobull care recuperează energia în timpul frânării reducând timpul necesar pentru reîncărcarea bateriei. Pe un vehicul fără ax electricat, bateria nu se reîncarcă în timpul conducerii. În schimb, un vehicul cu o axă electricată reîncarcă bateria în timpul călătoriei.



La lansare, sistemul va fi complet integrat în sistemul telematic Schmitz Cargobull, permițând monitorizarea stării sistemului respectiv, cum ar fi nivelul de încărcare al bateriei, intervalul rămas până la încărcarea completă etc..

Produsul este o soluție ideală pentru companiile de transport care oferă servicii de distribuție urbană și folosesc rutele dintre diferite centre

de distribuție. Întregul sistem este special adaptat acestor aplicații. În multe orașe mari, în special în Olanda, traficul de distribuție va fi caracterizat prin „zone cu emisii zero” în interiorul orașelor. Cu acest produs, Schmitz Cargobull oferă soluții pentru a asigura clienții că pot continua să ajungă în centrul orașului fără probleme, datorită unității de răcire alimentată electric. În plus, Schmitz Cargobull oferă o soluție complet integrată de la un singur furnizor, spre deosebire de alți producători. Toate componentele sunt armonizate între ele. Integrarea în soluția telematică inteligentă de la Schmitz Cargobull oferă clienților valoare adăugată. Bateria integrată înlocuiește rezervorul de motorină. În consecință, versiunea de 34 kWh nu necesită spațiu suplimentar.

Conceptul de transport Schmitz Cargobull EcoDuo

Cu conceptul EcoDuo, Schmitz Cargobull pledează pentru introducerea la nivel european a unui concept de transport care reduce povara asupra infrastructurii existente, reduce emisiile de CO₂, ia în considerare standardele actuale din industria transporturilor și poate în mod ideal să fie utilizat pentru transportul extraurban. Sistemul EcoDuo constă din două semiremorci cu prelată standard conectate printr-o remorcă cuplată și ele cuplate, la rândul lor, la un cap tractor. Greutatea totală a

cap-tractorului și a primei remorci rămâne neschimbată la 40 de tone; greutatea celei de-a doua remorci poate varia, dar poate ajunge la 36 de tone, pentru a se conforma reglementărilor scandinave actuale. Această combinație de remorci este în prezent testată în Spania. Acest concept flexibil - bazat în principal pe remorci standard - are un număr de puncte forte. În conceptele de camioane lungi convenționale, lungimea suporturilor de încărcare utilizate pot diferi, ceea ce înseamnă că nu pot fi combinate pentru o utilizare flexibilă. Întrucât această combinație nu este permisă peste tot și fiecare țară are legislație diferită, transportul transfrontalier este mai dificil. În schimb, combinația de remorci EcoDuo poate fi ușor împărțită între două capete tractor în punctele de frontieră.

În comparație cu combinațiile tradiționale cap-tractor și remorcă, conceptul EcoDuo oferă următoarele avantaje:

- Reduce consumul de combustibil și, ca urmare, emisiile de CO₂ sunt mai reduse;
- Sarcini reduse pe o singură osie;
- Reduce traficul prin utilizarea unui număr redus de remorci cu capacitate mai mare;
- Pune mai puțină sarcină pe drumuri și poduri;
- Ameliorează criza șoferilor.



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

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



CONCEPTUL SERIALULUI

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

cunoscut publicului pentru rolul "Americanul" din serialul "La bloc" de la Pro TV, și Nae Alexandru, starul noii generații de actori ai Teatrului "Constantin Tănase" din București.

Serialul prezintă episoade diferite din viața de zi cu zi a doi șoferi profesioniști, Ghiță și Liță. Pentru că își propune nu doar să amuze, ci și să sondeze preferințele tuturor celor care compun piața transporturilor rutiere din România, fiecare episod vine cu un gen diferit de umor.

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

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

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

Cu alte cuvinte, am decupat de la început din scenariul serialului "DOI



ȘOFERI" așa-numitele "glume de autobază", chiar dacă pentru unii doar acesta este genul de umor pe care îl agreează.", a mai spus Emil Pop.

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

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

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

Episodul 01

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

Episodul 02

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

Episodul 03

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

Episodul 04

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

În luna septembrie 2019, Pistruiatul s-a întors, în cel de-al patrulea episod al serialului "DOI ȘOFERI".

După 46 de ani, Costel Băloiu, actorul care a dat viață rolului "Pistruiatul", din serialul cu același nume, a revenit la actorie, în primul serial de comedie din istoria transporturilor românești.

Episodul 05

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

GUEST STAR este, în episodul 05 al serialului, Cristian Simion, cunoscutul actor al Teatrului "Constantin Tănase" din București.

Episodul 06

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





CELE MAI IMPORTANTE PREVEDERI PRIVIND TIMPII DE CONDUCERE ȘI DE ODIHNĂ PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI

Pachetul Mobilitate 1 a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene pe data de 31 iulie.

Pe data de 20 august a intrat în vigoare REGULAMENTUL (UE) 2020/1054 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor. Revista TIR Magazin vă prezintă cele mai importante elemente și punerea loc în context. După cum îi spune lungul titlu, este vorba de modificarea a două acte normative comunitare mai vechi.

De ce a fost nevoie de aceste modificări

Necesitatea acestor modificări, extrem de contestate de transportatorii din Estul Europei, a fost publicată într-o expunere de motive. Sunt 37 de astfel de motive, expuse pe 5 din cele 16 pagini ale documentului. Cei care au redactat documentul vorbesc despre necesitatea unei legislații unitare (unele state precum Franța cu Legea Macron), îmbunătățirea vieții șoferilor prin specificarea locului unde se poate efectua odihna, verificarea mai eficientă a timpilor de conducere, etc. Comisia Europeană se angajează să asigure locuri sigure de parcare pentru camioane, dar asta se va întâmpla abia de anii viitori. De

asemenea, se sugerează că este nevoie ca toate camioanele să fie echipate cu tahografe inteligente. Normele neclare referitoare la perioadele de repaus săptămânal, la locurile de repaus și la pauze în cazul conducerii în echipaj, precum și absența unor norme privind întoarcerea conducătorilor auto la domiciliul lor au dus la interpretări și practici de asigurare a respectării normelor divergente în statele membre. Mai multe state membre au adoptat recent măsuri unilaterale, care sporesc și mai mult insecuritatea juridică și inegalitatea de tratament al conducătorilor auto și al operatorilor. Cu toate acestea, duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime contribuie în mod eficient la îmbunătățirea condițiilor sociale ale conducătorilor



auto și la siguranța rutieră în general. Sunt necesare eforturi susținute pentru a se asigura conformitatea.

Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri pe distanțe lungi petrec perioade lungi departe de domiciliul lor. Cerințele actuale privind perioada de repaus săptămânal normală pot prelungi în mod inutil aceste perioade.

Ca atare, este oportună adaptarea dispozițiilor privind perioadele de repaus săptămânal normale, astfel încât să fie mai ușor pentru conducătorii auto să efectueze operațiuni de transport internațional cu respectarea normelor și să ajungă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală, fiind compensați în întregime pentru toate perioadele de repaus săptămânal reduse. Având în vedere diferențele dintre transportul de persoane și transportul de mărfuri, această posibilitate nu ar trebui să se aplice conducătorilor auto atunci când efectuează transport de persoane.

Orice flexibilitate în ceea ce privește



programarea perioadelor de repaus ale conducătorilor auto ar trebui să fie transparentă și previzibilă pentru conducătorul auto, să nu periclitizeze în niciun fel siguranța rutieră prin creșterea gradului de oboseală a conducătorilor auto și să nu deterioreze condițiile de muncă. Prin urmare, această flexibilitate nu ar trebui să modifice timpul de lucru actual al conducătorului

auto sau durata maximă de conducere de două săptămâni pentru conducătorul auto și ar trebui să fie supusă unor norme mai stricte privind compensația pentru perioadele de repaus reduse.

Tahografele, verificate în trafic

Pentru a asigura faptul că această flexibilitate nu este utilizată în mod abuziv, este esențial să se definească în mod clar domeniul său de aplicare și să se prevadă controale corespunzătoare. Prin urmare, domeniul de aplicare ar trebui să fie limitat la conducătorii auto care, în perioada de referință, își petrec perioadele de repaus săptămânal reduse în afara statelor membre ale întreprinderilor și în afara țării de reședință a conducătorului auto. Verificarea se poate efectua prin consultarea înregistrărilor tahografelor în trafic și la sediul întreprinderii de transport, deoarece acestea cuprind localizarea la începutul și la sfârșitul perioadei de repaus, precum și informații privind fiecare conducător auto.

Pentru a promova progresul social, este oportun să se specifice unde poate fi luată perioada de repaus săptămânal, asigurându-se faptul că toți conducătorii auto beneficiază de condiții de odihnă adecvate. Calitatea spațiului de cazare are o importanță deosebită în timpul perioadelor de repaus săptămânal normale, pe care conducătorul auto ar trebui să le petreacă în afara cabinei vehiculului, într-un spațiu de cazare adecvat, costurile fiind suportate de întreprinderea de transport în calitate de angajator.

Comisia se anjajează să asigure parcuri sigure

Cu toate că perioadele de repaus săptămânal normale și perioadele de repaus mai lungi nu pot fi efectuate în vehicul sau într-un

spațiu de parcare, ci doar într-un spațiu de cazare adecvat, este deosebit de important ca toți conducătorii auto să poată să localizeze spații de parcare sigure și securizate, care să asigure un nivel adecvat de securitate și să fie dotate cu utilități corespunzătoare. Comisia a examinat deja modalitățile de încurajare a amenajării unor spații de parcare de înaltă calitate, inclusiv cerințele minime necesare. Prin urmare, Comisia ar trebui să elaboreze standarde pentru spații de parcare sigure și securizate. Aceste standarde ar trebui să contribuie la promovarea unor spații de parcare de înaltă calitate. Standardele ar putea fi revizuite pentru a asigura un acces îmbunătățit la combustibili alternativi, în concordanță cu politicile de dezvoltare a acestor infrastructuri. De asemenea, este important ca spațiile de parcare să fie menținute neacoperite cu gheață și zăpadă.

Tahograful inteligent, aproape o obligativitate

Pentru a se asigura că operatorii, conducătorii auto și autoritățile de control beneficiază cât mai curând posibil de avantajele tahografelor inteligente, inclusiv de înregistrarea automată de către acestea a trecerii frontierelor, parcurile de vehicule existente ar trebui echipate cu astfel de instrumente într-o perioadă de timp adecvată după intrarea în vigoare a dispozițiilor tehnice detaliate. O astfel de perioadă asigură suficient timp pentru pregătire.

În cazul vehiculelor care nu sunt echipate cu tahografe inteligente, trecerea frontierelor statelor membre ar trebui înregistrată în tahograf la cel mai apropiat loc de oprire cu putință, la frontieră sau după trecerea frontierei. Înregistrarea activităților în tahograf este un element important al



activității conducătorilor auto. Prin urmare, este esențial să li se ofere conducătorilor auto o formare adecvată referitoare la modul de utilizare a noilor caracteristici ale tahografelor care sunt introduse pe piață. În calitate de angajatori, întreprinderile de transport ar trebui să suporte costurile aferente acestei formări.

Cum se conducea până acum

Modificări importante au fost aduse în ceea ce privește timpii de odihnă. Regulamentul 561/2006 (care a fost modificat prin documentul prezentat aici) reglementa timpii legali de conducere și perioadele de repaus zilnice și săptămânale. El prevedea printre altele: Durata de condus zilnică nu depășește nouă ore. Cu toate acestea, durata de condus zilnică poate fi prelungită la maximum zece ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii. JO L 74, 20.3.1992, p. 1, regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Actul de aderare din 2003. (2) Durata de condus săptămânală nu depășește cincizeci și șase de ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilită de Directiva 2002/15/CE. (3) Durata de condus totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive. (4) Durata de condus zilnică și săptămânale cuprind toate duratele de condus înregistrate pe teritoriul Comunității sau al unei țări terțe.

Conducătorul respectă perioadele de repaus zilnic și săptămânal.

(2) Pe parcursul fiecărei perioade de douăzeci și patru de ore de

după perioada de repaus zilnic sau săptămânal, conducătorul trebuie să efectueze o nouă perioadă de repaus zilnic. În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în această perioadă de douăzeci și patru de ore este de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.

(3) O perioadă de repaus zilnic se poate prelungi pentru a deveni perioadă de repaus săptămânal normală sau perioadă de repaus săptămânal redusă.

(4) Un conducător nu poate efectua mai mult de trei perioade de repaus zilnic reduse între două perioade de repaus săptămânal.

(5) Prin derogare de la alineatul (2), atunci când vehiculul este condus de un echipaj, un conducător trebuie să fi efectuat o nouă perioadă de repaus zilnic de cel puțin nouă ore pe parcursul celor treizeci de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal.

Care erau timpii de conducere și odihnă (înainte de noile reglementări)

Șoferul trebuie să aibă asupra sa, în cazul tahografului mecanic, diagrama pentru ziua respectivă, precum și pentru ultimele 28 de zile calendaristice.

În cazul tahografului digital, trebuie să prezinte cartelă și/sau printul pentru pentru ultimele 28 de zile calendaristice.

Durata de conducere zilnică

- Durata maximă de conducere continuă: 4 ore și 30 minute
- Durata de conducere zilnică: 9 ore

Durata de conducere zilnică poate fi prelungită de două ori pe

săptămână, la maximum 10 ore.

Pauza

După 4 ore și 30 minute de conducere conducătorul auto trebuie să facă o pauză de cel puțin 45 minute. Această pauză poate să fie înlocuită cu o pauză neîntreruptă de cel puțin 15 minute, urmată de o altă pauză de cel puțin 30 minute, luată înainte să conducă din nou. Durata de conducere săptămânală nu poate depăși 56 ore.

O nouă perioadă de odihnă săptămânală începe până la sfârșitul a 6 perioade de conducere (24 h) de la începerea muncii după o perioadă de repaus anterioară.

Durata de conducere în două săptămâni consecutive

Durata de conducere acumulată în două săptămâni consecutive nu poate depăși 90 ore.

Perioada de odihnă zilnică normală

Perioada de odihnă zilnică 11 ore. O perioadă de odihnă zilnică poate să fie prelungită pentru a deveni o perioadă de odihnă săptămânală redusă. Perioada de odihnă zilnică redusă trebuie să fie de cel puțin 9 ore dar să nu depășească 11 ore. Un conducător auto nu poate lua mai mult de trei perioade de odihnă zilnică redusă între două perioade de odihnă săptămânală.

Un conducător care face parte dintr-un echipaj pe un vehicul trebuie să aibă luată o perioadă de odihnă zilnică de cel puțin 9 ore în 30 de ore care urmează perioadelor de odihnă zilnică sau săptămânală.

Perioada de odihnă săptămânală

În fiecare săptămână conducătorul auto trebuie să se odihnească în



total minim 45 ore consecutive. Perioada de odihnă săptămânală începe cel mai târziu după cel mult 6 perioade de 24 ore calculate după perioada de odihnă săptămânală precedentă.

În cursul a două săptămâni consecutive, un conducător trebuie să se odihnească cel puțin două perioade de odihnă săptămânală normală sau o perioadă de săptămână normală și o perioadă de odihnă redusă de cel puțin 24 ore.

Reducerea este compensată într-o perioadă de odihnă echivalentă luată în bloc înainte de respective.

Perioada de odihnă săptămânală redusă

Perioada de odihnă săptămânală de 45 ore consecutive poate fi redusă la 24 ore. Perioada de odihnă zilnică și/sau perioada de odihnă săptămânală, pot fi petrecute în vehicul cu condiția că acesta să fie echipat cu o cabină de dormit și să fie în staționare.

Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător trebuie să efectueze cel puțin: două perioade de odihnă săptămânală normale sau o perioadă de odihnă săptămânală normală și o perioadă de odihnă săptămânală redusă de cel puțin 24 de ore.



Perioada de odihnă, în echipaj

Conducerea în echipaj apare când, în timpul unei perioade de conducere cuprinse între două perioade de odihnă zilnică consecutive sau între o perioadă de odihnă zilnică și o perioadă de odihnă săptămânală, există doi conducători auto la bordul vehiculului pentru a asigura schimbul. În cursul primei ore de conducere în echipaj, prezența unuia sau a altor conducători este facultativă, dar aceasta este obligatorie pentru restul perioadei rămase, spunea Regulamentul 561/2006.

O primă modificare a acestui regulament spune că „un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul.”

Cele mai importante modificări legate de timpii de conducere și odihnă

În oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin: (a) două perioade de repaus săptămânal normale; sau (b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore. O perioadă de repaus săptămânal începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente.

Prin derogare de la primul paragraf, un conducător auto care efectuează

operațiuni de transport internațional de mărfuri poate, în afara statului membru de stabilire, să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, acel conducător auto să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal dintre care cel puțin două perioade de repaus săptămânal să fie perioade de repaus săptămânal normale. În sensul prezentului alineat, se consideră că un conducător auto efectuează operațiuni de transport internațional în cazul în care conducătorul auto începe cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în afara statului membru de stabilire al angajatorului și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.

Se introduce un nou tip de transport

Este vorba despre „transport în scopuri necomerciale” care este definit astfel: orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți, și care nu este legată de o activitate profesională sau comercială.”

Perioadele de repaus săptămânal, într-un spațiu de cazare corespunzător

Orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză. În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse. Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal

reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate. Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.

La fiecare patru săptămâni, șoferul se întoarce la „bază”

Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului, unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse.

Cu toate acestea, în cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație. Întreprinderea de transport documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cererea autorităților de control.

Când poți conduce o oră în plus

Depășirea duratei de conducere zilnice și săptămânale cu până la o oră se permite pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră.

În aceleași condiții, conducătorul



auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu până la două ore, cu condiția să facă o pauză neîntreruptă de 30 de minute imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normale. Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

Orice perioadă de prelungire se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

Precizări pentru transportul camionului cu vaporul

Atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal reduse,

conducătorul auto are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă aflată la dispoziția sa.

În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, derogarea respectivă se aplică deplasărilor cu feribotul sau cu trenul numai în cazul în care:

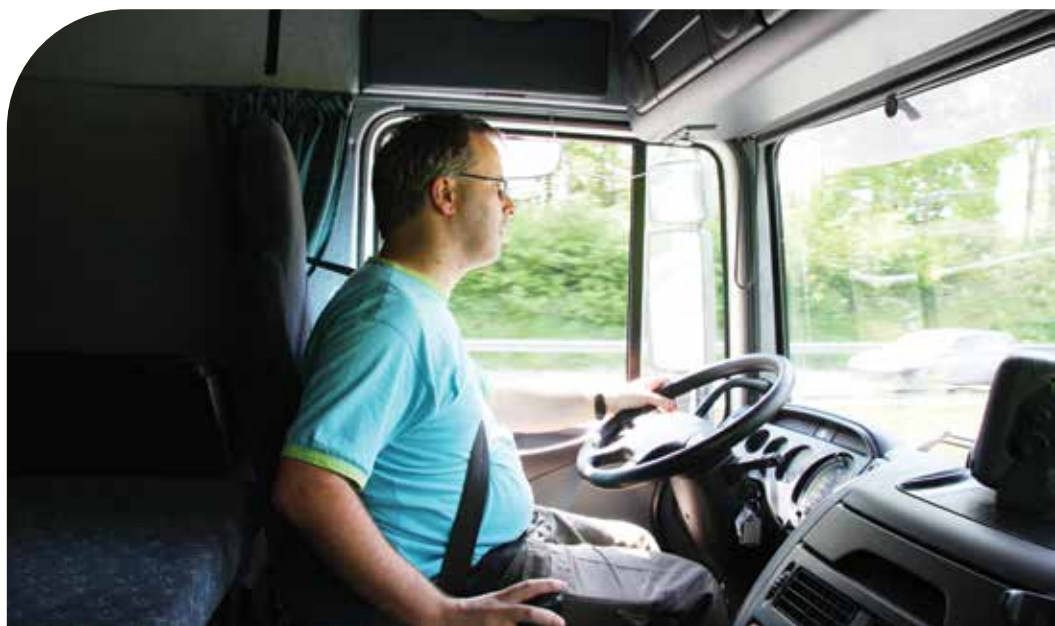
- (a) durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și
- (b) conducătorul auto are acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.

Cușetă pentru șofer

Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, "cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă".

Dispoziții detaliate pentru tahograful inteligent

O secțiune importantă este dedicată tahografelor inteligente și a modului în care sunt și trebuie folosite. Astfel s-a introdus următorul paragraf:



„Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil:

- locul de începere a zilei de lucru;
- de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru;
- de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere; și
- locul de încheiere a zilei de lucru.

Pentru a facilita verificarea de către autoritățile de control a respectării normelor, tahograful inteligent înregistrează, de asemenea, dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau de persoane, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 561/2006. În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit. Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță și la al doilea paragraf se aplică vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11.

Clarificare:

Articolul 11 se modifică astfel: „Până la 21 august 2021, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind orice trecere de frontieră a vehiculului”.



Cum acționează organele de control

Sigiliile îndepărtate sau rupte se înlocuiesc de către un montator sau un atelier aprobat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile de la îndepărtarea sau ruperea acestora. În cazul în care sigiliile au fost îndepărtate sau rupte în scopul controlului, acestea pot fi înlocuite de un agent de control echipat cu aparatură de sigilare și cu o marcă specială unică, fără întârzieri nejustificate.

Atunci când un agent de control îndepărtează un sigiliu, cardul de control se introduce în tahograf din momentul îndepărtării sigiliului și până la încheierea inspecției, inclusiv în cazul aplicării unui nou sigiliu.

Agentul de control emite o declarație scrisă care cuprinde cel puțin următoarele informații:

- numărul de identificare al vehiculului;
- numele agentului;
- autoritatea de control și statul membru;
- numărul cardului de control;
- numărul sigiliului îndepărtat;
- data și ora îndepărtării sigiliului;
- numărul noului sigiliu, atunci când agentul de control a aplicat un nou sigiliu.

Înainte de înlocuirea sigiliilor, un atelier aprobat efectuează o verificare și calibrare a tahografului, cu excepția cazului în care un sigiliu a fost îndepărtat sau rupt în scopul controlului și înlocuit de un agent de control.

Foi de înregistrare zilnice

Autoritatea competentă a statului membru emitent poate impune unui conducător auto să preschimbe cardul de conducător auto cu unul nou dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante.

Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, în afara cazului în care retragerea foi sau a cardului respectiv este autorizată sau este necesară pentru a introduce simbolul țării după

trecerea unei frontiere. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.

Ce nu se schimbă

Următoarele prevederi rămân în vigoare exact cum era și până acum:

- „Fiecare conducător auto al unui vehicul echipat cu un tahograf analogic înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare: (a) când a început să folosească foaia de înregistrare - numele și prenumele său;
- (b) data și locul începerii folosirii foi de înregistrare și data și locul încetării acestei folosiri;
- (c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare, cât și mai târziu, în timpul folosirii foi de înregistrare, în eventualitatea schimbării vehiculului;
- (d) citirea contorului kilometric: (i) la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare; (ii) la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare; (iii) în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru, citirea contorului kilometric al primului vehicul pe care conducătorul auto îl utilizează și citirea contorului kilometric al vehiculului următor;
- (e) ora la care a avut loc o schimbare a vehiculului.”

Noutatea simbolului național

Se introduce următorul paragraf:

„(f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.”; Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării în

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):



care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. Începând cu 2 februarie 2022, conducătorul auto introduce și simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei oprii a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire. Statele membre pot impune conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul lor să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statele membre respective să fi notificat Comisiei acele specificații geografice detaliate înainte de 1 aprilie 1998. Introducerea informațiilor menționate mai sus de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat datele de localizare.

Înregistrările efectuate de către conducătorul auto

Foarte important de știut: se dublează perioada pentru care trebuie stocate informațiile. În cazul în care un conducător auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf analogic, conducătorul auto este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

- „(i) foile de înregistrare din ziua în curs și din cele 56 de zile precedente.”; (Până acum era vorba de doar 28 de zile.)
- (ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.”;
- (Anterior erau doar 28 de zile.)

În cazul în care conducătorul auto

conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital, este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

- (i) propriul card de conducător auto;
- (ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente;
- (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade ca cea menționată la punctul (ii), pe parcursul căreia a condus un vehicul echipat cu un tahograf analogic.

Plata nu poate fi condiționată de rapiditatea livrării

Pe vechile reglementări, se stipula că: „O întreprindere de transport este ținută responsabilă de încălcările comise de către conducătorii întreprinderii, chiar dacă aceste încălcări au fost comise pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe... Întreprinderile, exportatorii, expeditorii, operatorii din turism, furnizorii principali de transport, subcontractanții și agenții care utilizează conducători auto se asigură ca orarele de transport convenite prin contract să fie conforme cu prezentul regulament”. Noul Pachet Mobilitate prevede, în plus că: „se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.”

Parcările vin peste 4 ani

Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport

privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate



certificate în conformitate cu actele delegate menționate la alineatul (2). Acest raport poate cuprinde o listă de măsuri pentru sporirea numărului și a calității spațiilor de parcare sigure și securizate.

Camioane autonome într-un cincinal

Până la 31 decembrie 2025, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre. Respectivul raport se axează în mod special pe impactul potențial al acestor sisteme asupra normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus. Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.

Când intră documentul în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Cu toate acestea, articolul 1 punctul 15 și articolul 2 punctul 12 se aplică de la 31 decembrie 2024. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Adoptat la Bruxelles, 15 iulie 2020.

**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**



Forța inteligentă din construcții.

Noul Arocs impresionează prin forță și inteligență. Chiar și într-un mediu rigid, detaliile fac diferența. Din acest motiv, Arocs impresionează, pe lângă robustețea sa, prin caracteristici noi și inteligente, precum sistemul inovativ MirrorCam și Multimedia Cockpit futurist. Prin acestea el pune bazele unei activități confortabile și pline de succes. Mai multe informații la adresa www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

