

INVESTIGATORUL'S



DRULĂ: TAXAREA CAMIOANELOR SE SCHIMBĂ

PG.26



IUNIE 2021
9.9 LEI

www.tirmagazin.ro



STEFANO ALBAROSA,
CEO CEFIN TRUCKS
PG.06

CEFIN
TRUCKS



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 IMMIDIO 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



09 UN COPAC PLANTAT
PENTRU FIECARE
VEHICUL MAN VÂNDUT



15 NOUL IVECO S-WAY:
CAMIONUL 100%
CONECTAT DUCE
CONCENTRAREA
PE ȘOFER ȘI
PRODUCTIVITATEA
AFACERII LA NIVELUL
URMĂTOR



20 SCHMITZ CARGOBULL-
O NOUĂ FABRICĂ ÎN
MANCHESTER, MAREA
BRITANIE



32 MANIPULAREA
TAHOGRAFULUI DUCE LA
IMOBILIZAREA CAMIONULUI.
ISCTR VA PLĂTI DACĂ
ȘOFERUL E CORECT



UNTRR- PROTEJAREA ȘOFERILOR ȘI VEHICULELOR CARE TRANSPORTĂ MARFĂ

UNTRR solicită Guvernului României și autorităților franceze și europene protejarea șoferilor și vehiculelor care transportă mărfuri pe relația UE - Regatul Unit.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României, Ambasadei României în Franța și Ambasadei Franței în România intervenția pe lângă autoritățile franceze și europene pentru a apăra transportatorii rutieri de atacurile imigranților din parcuri și din zona portului Calais.

Leșirea Regatului Unit din Uniunea Europeană a condus la scăderea numărului de transportatori care operează pe relația cu Marea Britanie, în timp ce numărul de imigranți a continuat să crească, iar automat camioanele au devenit o țintă sigură pentru furturi și în încercarea acestora de a trece Canalul Mânecii. În ultima perioadă, situația este

total pierdută de sub control, autoritățile nu se implică în prevenție, doar amendează transportatorii rutieri atunci când găsesc imigranți care se ascund în camioane. Deși camioanele sunt dotate cu lacăte speciale și șoferii sunt instruiți, imigranții tot găsesc modalități de a se urca în vehicule, iar dacă sunt descoperiți, uneori aceștia recurg la violență, astfel că viața șoferilor este în pericol. În ciuda faptului că schema de acreditare privind prevenirea migrației ilegale, implementată de autoritățile din Regatul Unit, este benefică sectorului de transport rutier, iar firmele de transport rutier investesc în sisteme eficiente pentru a reduce intrarea pe teritoriul Marii Britanii a imigranților clandestini, totuși există situații în care șoferi onești sunt amendați dacă sunt descoperiți imigranți clandestini în camion. În plus, infrastructura europeană duce lipsă acută de locuri de parcare securizate și de locuri de cazare adecvate șoferilor profesioniști. 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. Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) estimează că la nivel european pierderile anuale cauzate de furturile de mărfuri se ridică la 7 miliarde de euro. Conform IRU, 75% din astfel de incidente au loc în locuri de parcare.

UNTRR a raportat încă din 2014 problema lipsei de parcări securizate din Franța, când mai multe camioane românești și poloneze au fost vandalizate în timpul repausului de noapte al șoferilor. Cu toate acestea, autoritățile franceze și europene au preferat să ia măsuri protecționiste împotriva operatorilor de transport străini, decât măsuri de creștere a siguranței în parcări.

UNTRR solicită intervenția autorităților franceze și europene și implicarea Guvernului României pentru protejarea șoferilor profesioniști, cât și a vehiculelor care transportă mărfuri către Regatul Unit.

Nu în ultimul rând, UNTRR solicită autorităților române să creeze locuri de parcare sigure în

România pentru a preveni ca astfel de incidente, precum cel din Franța, să aibă loc.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 24 mai 2021.



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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



VIDEO: CAMION FEST - EDIȚIA SPORTULUI REGE

Cel mai mare centru multibrand pentru vehicule comerciale uzate din România, CEFIN TRUCKS, a organizat, pe 11 iunie 2021, evenimentul devenit deja tradițional Camion Fest.



Festivalul din acest an a fost dedicat primului meci al Campionatului European de Fotbal, în care s-au întâlnit, la Roma, echipele Italiei și Turciei.

A fost o zi cu mult fotbal pentru cei de la Cefin și invitații lor. A fost, de asemenea, o zi cu super oferte pentru o gamă diversă de:

- autotractoare;
- basculante;
- betoniere;
- semiremorci;
- alte tipuri de camioane.

"Toate plasate pe teren, tu doar marchezi cel mai bun deal!

Toate în același loc, verificate tehnic și gata de plecare.

Distracția din partea casei și multe surprize!", ne-au asigurat organizatorii evenimentului.

Camioane garantate Ford Trucks

Cu prilejul primei ediții din acest an a Camion Fest, am realizat un videoclip în cadrul căruia i-am intervievat pe Stefano Albarosa, CEO, și pe Paul Drăniceanu, Director Departament Uzate – Cefin Trucks.

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

Ce aduce nou ediția din acest an a Camion Fest?

Stefano Albarosa, CEO-Cefin Trucks: Desigur, o oportunitate de





a ne afla față în față cu clienții noștri, un lucru care mă bucură foarte mult. Întâlnirea ne permite să schimbăm opinii și să înțelegem și mai bine care sunt nevoile lor. Aducem nou, noua divizie de camioane second-hand, garantate Ford Trucks. Este un model de vânzare care se aplică tuturor vehiculelor rulate Ford Trucks vândute de noi. Un camion rulat, pregătit, performează aproape ca un vehicul nou. Camionul vine cu tot felul de garanții, inclusiv la driveline.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





Două provocări

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

Care este principala provocare pentru perioada următoare pentru Divizia de vehicule rulate Cefin Trucks?

Paul Drăniceanu, Director Departament Uzate – Cefin Trucks:

Piața de vehicule rulate suportă, permanent, noi provocări. Pentru noi, Divizia Cefin Trucks de vehicule rulate, provocarea acestui an este să convingem clienții de vehicule rulate să acceseze vehiculele rulate Ford Trucks, pe care le-am vândut noi, le-am întreținut, le-am luat înapoi la finalul contractului de leasing operațional și, acum, le punem la dispoziția lor. Sunt vehicule revizionate, verificate, cu baterii și anvelope noi, gata de lucru.

A doua provocare este de a îmbunătăți relația cu clienții. Pentru noi este important ca acel client să cumpere în fiecare an un camion de la noi. Nu ne interesează profitul imediat, ci o relație pe termen lung în care clientul poate cumpăra tot timpul de la noi camioane, având și o ofertă diversificată.

Camion Fest a respectat toate regulile de siguranță impuse în contextul actual. Purtarea măștii în cadrul evenimentului a fost obligatorie. Pentru o bună desfășurare, participarea a fost limitată la 70 de persoane simultan în locație.



UN COPAC PLANTAT PENTRU FIECARE VEHICUL MAN VÂNDUT

MHS Truck & Bus Group susține protecția mediului și reducerea emisiilor de CO2 prin proiectul „MAN plantează un viitor curat”.

Grija față de oameni și, implicit, față de mediul în care trăim este o prioritate a MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România. Grupul este implicat în mod constant în proiecte de responsabilitate socială, precum dezvoltarea satelor săsești din Țara Ovăzului și a turismului în zona respectivă.

Anul acesta, la mijlocul lunii mai, a fost demarat proiectul “MAN plantează un viitor curat”, de către echipa MHS Bacău, prin implicarea activă a reprezentanței de vânzări camioane noi din zona respectivă, Claudia Munteanu. Proiectul a constat în plantarea, în zona Ghimeș Făget, a 5000 de puii: molid, brad și larice, la o altitudine de 1360 de metri și a fost realizat cu sprijinul Regiei Publice Locale Ocolul Silvic Ghimeș Făget RA.

Astfel, pentru fiecare vehicul MAN vândut, a fost plantat un copac, care va contribui la reducerea emisiilor de CO2 și la asigurarea unui viitor curat. “Responsabilitatea față de comunitate, față de angajații, partenerii și clienții noștri, precum și față de viitorul pe care îl clădim pentru generațiile viitoare a reprezentat întotdeauna un subiect important în activitatea companiei noastre. Proiectul <MAN plantează un viitor curat> este una dintre aceste inițiative, pe care dorim să o dezvoltăm.”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.



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

www.man.ro



**Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.**





VIDEO. IVECO - UN EVENIMENT INTELIGENT DE LANSARE INTERNAȚIONALĂ

Cea mai nouă generație a Noului Daily și a modelului IVECO S-Way a fost dezvăluită în cadrul unui show live digital inovativ, difuzat pe IVECO Live Channel.

În show-ul de 60 de minute, IVECO a adresat oaspeților invitația „Go Smart”, alături de noile vehicule, care duc inovația, conectivitatea, îmbunătățirea TCO și sustenabilitatea la nivelul următor.



IVECO a dezvăluit, pe 1 iunie 2021, rețelei sale de dealeri și presei auto cea mai recentă generație a vehiculelor sale comerciale, Noul Daily și IVECO S-Way, în cadrul unui eveniment digital care a fost difuzat în direct pe IVECO Live Channel, noua platformă dedicată lumii transporturilor. Evenimentul a adoptat un concept inovativ: un show virtual de 60 de minute, produs pe un platou de filmare special creat. Concentrarea pe client a fost firul care a legat narațiunea evenimentului, care a subliniat vocația Noului Daily și a modelului IVECO S-Way. Două tipuri de vehicule inteligente care duc

conectivitatea și sustenabilitatea la nivelul următor. Acest lucru a fost ilustrat prin însăși forma circulară a scenei pe care a avut loc întreaga prezentare.

Formatul evenimentului de lansare a reflectat conținutul înalt inovativ al noilor game. El a subliniat, de asemenea, nivelul fără egal al interacțiunii oferite prin intermediul IVECO Driver Pal. Noul asistent vocal de la IVECO a participat la prezentări, interacționând cu vorbitorii via Amazon Alexa, pe parcursul întregului eveniment. Thomas Hilse, IVECO Brand President, a spus: „Ne-am dorit un eveniment de lansare capabil să aducă în atenția tuturor, în mod clar și într-un format antrenant, punctele forte unice ale Noului Daily și ale IVECO S-Way. În deschiderea evenimentului, am demonstrat felul în care revoluționăm modul de comunicare a clienților noștri cu vehiculele. Am arătat cum îi punem în prim plan atunci când ne dezvoltăm produsele și serviciile, propulsându-ne ideea singulară de a le face viața și activitatea mai inteligentă, mai ușoară, mai plăcută

și mult mai productivă. Acesta este motivul pentru care le adresăm invitația Go Smart, de a trece împreună cu noi la nivelul următor!” După remarcile de deschidere, a început prezentarea Noului Daily. A fost creat pe scenă efectul unei piețe aglomerate a unei mari



metropole, cu ajutorul imaginilor de pe panourile LED. Noul Daily a fost arătat în activitate în această piață, în timp ce reprezentanții IVECO i-au prezentat în detaliu noile sisteme. Spectacolul a fost readus pe scenă prin intermediul unei reprezentații realizate de dansatori urban-style, acompaniați de muzică beat-box, pentru dezvăluirea modelului IVECO S-Way. Camionul a apărut pe scenă însoțit de efecte speciale luminoase. O coregrafie de trupuri luminescente, proiecții pe podea, lumini și filme au conferit ritm narațiunii, urmată de partea finală a show-ului, cu declarațiile de încheiere.





VIDEO. NOUL DAILY: VEHICULUL INTELIGENT PENTRU TRANSPORTUL VIITORULUI

IVECO deschide un nou drum, cu noua sa familie Daily Air-Pro, echipată cu sistem unic de suspensie pneumatică inteligentă, cu control electronic – o premieră la nivelul industriei – care îmbunătățește confortul în conducere, protejează șoferul și încărcătura vehiculului și se adaptează cerințelor misiunii de transport.

Noul Daily duce conectivitatea și colaborarea la un nou nivel, cu IVECO Driver Pal powered by Alexa, noul asistent vocal, care îi permite șoferului să interacționeze cu vehiculul și cu comunitatea șoferilor prin intermediul comenzilor vocale, oferind o experiență de conducere sigură, confortabilă și fără stres. Tehnologia de ultimă generație a motorului și sistemul de post-tratare asigură o conformitate deplină cu reglementările Euro 6-D Final și Euro VI-E, în condiții reale de utilizare și pe toată durata de viață a vehiculului (Factor de Conformitate =1). Motorul optimizat, de 2,3 litri, oferă economii de combustibil de până la 6% și îmbunătățește versatilitatea modelului Daily cu o creștere a cuplului de până la 15%, pentru aplicații solicitante. IVECO a prezentat Noul Daily rețelei sale de dealeri și presei internaționale în cadrul unui eveniment digital difuzat pe platforma sa, IVECO Live Channel. Cea mai recentă evoluție a familiei

de vehicule comerciale ușoare Daily deschide noi drumuri, prezentând noi soluții adaptive și inteligente care ridică interacțiunea și colaborarea cu șoferul la un nou nivel, transformând vehiculul într-un adevărat partener al succesului în afaceri.

Thomas Hilse, IVECO Brand President, a declarat: „Cu Noul

Daily, trecem la un alt nivel în mod inteligent. Acesta oferă un nivel de inovație fără egal pe piață. Aduce la bord cel mai înalt nivel de confort și siguranță din clasa sa, o flexibilitate extraordinară și concentrare pe misiunea de transport, alături de o reducere substanțială a Costului Total de Proprietate (TCO) și de o extindere constantă a portofoliului



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



de servicii IVECO ON. Pentru noi, cei de la IVECO, îmbunătățirea reprezintă un proces fără de sfârșit – atunci când atingem un obiectiv, începem imediat să lucrăm la următorul. Nu ne oprim niciodată.”

Davide Diana, IVECO Light Business Line Director, a declarat: „Fiecare generație Daily a stabilit noi standarde, iar acest lucru a făcut din Daily «un Nume



în cadrul Mărcii Iveco», având un succes durabil. Daily este fidel vocației sale de sustenabilitate, constituind punctul de referință în domeniul vehiculelor comerciale ușoare propulsate cu combustibili alternativi. Noul Daily intră pe piața vehiculelor comerciale ușoare într-un an în care este de așteptat să se ridice la cel mai înalt nivel din istorie. Înmatriculările au crescut consistent pe parcursul ultimelor 3 trimestre, iar IVECO a urmărit

aceeași tendință.”

Tendențele cheie din industria vehiculelor comerciale au fost cele care au condus cea mai recentă evoluție a Noului Daily. Acesta utilizează valorile sale de bază: versatilitatea, robustețea, durabilitatea și performanța, care l-au făcut favorit pe segmentul său, pentru mai bine de 40 de ani. Modelul prezintă soluții inovative, concentrate pe client, care îl fac un vehicul adaptiv, interactiv, cooperativ și conectat – cel mai inovativ vehicul comercial ușor din generația sa și companionul inteligent al clientului. Noul Daily anticipează cerințele clienților de pe o piață a vehiculelor comerciale în schimbare rapidă, pandemia de COVID-19 amplificând și accelerând tendințele deja existente. Sectorul livrărilor către clientul final (last mile) a cunoscut un boom, deoarece consumatorii și-au crescut în mod dramatic dependența de e-commerce și de serviciile de livrare la domiciliu, în timpul lockdown-urilor. Această schimbare a obiceiurilor de cumpărare este de așteptat a se permanentiza într-o anumită măsură la ușurarea restricțiilor –antrenând o creștere a cererii pentru vehiculele comerciale ușoare. Conectivitatea a devenit o necesitate a vieții de zi cu zi –personală sau profesională– iar vehiculele trebuie să îndeplinească această cerință. Sustenabilitatea

și aerul curat au dobândit o și mai mare importanță, conducând la standarde din ce în ce mai provocatoare în ceea ce privește emisiile poluante ale vehiculelor.

Suspensia inteligentă AIR-PRO: deplasare unică, lină și confortabilă

Noul Daily prezintă revoluționara suspensie pneumatică AIR-PRO, care se adaptează constant la condițiile de utilizare, pentru a oferi o deplasare lină și sigură șoferului și încărcăturii vehiculului. Unitatea exclusivistă de control a amortizării AIR-PRO Continuous Damping Control (CDC) reacționează aproape instantaneu la denivelările drumului, calculând la fiecare 10 milisecunde presiunea ideală pentru fiecare amortizor, pentru a livra cea mai bună reacție dinamică. Vibrațiile reduse cu 25% contribuie, la rândul lor, la o experiență suprem de confortabilă în conducere. Sistemul inteligent AIR-PRO se adaptează, de asemenea, la cerințele șoferilor, care pot controla





comportamentul suspensiei. Șoferii pot alege să prioritizeze confortul, prin setarea Soft, să selecteze Load pentru optimizarea manevrabilității și a controlului rulării în condiții de încărcare completă, sau pot lăsa la latitudinea auto-ajustării parametrilor de către sistem, prin setarea Auto. Suspensia AIR-PRO se adaptează la gradul de încărcare a vehiculului, reducând unghiul de rulare cu 30% în curbe, îmbunătățind siguranța șoferului și protejând încărcătura.



Suspensia AIR-PRO face operațiunile de încărcare și descărcare mai ușoare și eficiente, ajustând înălțimea șasiului vehiculului în mai puțin de 10 secunde. O funcție de memorie permite, de asemenea, înregistrarea înălțimii de aliniere cu rampele uzuale de încărcare, facilitând și mai mult pregătirea vehiculului. Sistemul inteligent AIR-PRO este ușor de acționat, prin intermediul unui buton rotativ de pe bord și datorită unor elemente grafice noi, intuitive.

IVECO Driver Pal powered by Alexa: companionul vocal al șoferului

Noul Daily este echipat cu IVECO Driver Pal, companionul vocal și digital inovativ al șoferului. Acesta este integrat complet cu tehnologia Alexa, permițând șoferului să-și aducă la bord viața digitală, să comunice vocal cu vehiculul și cu comunitatea șoferilor și să acceseze serviciile conectate ale IVECO.

IVECO Driver Pal oferă două abilități unice dezvoltate de Amazon Web Services Professional Services și echipa Alexa Auto. Prima, MYIVECO, care îi permite șoferului să verifice starea de funcționare a vehiculului, să seteze și să administreze sistemul de navigație, să solicite asistență în caz de necesitate și să ceară sfaturi privind stilul de conducere, pentru a economisi combustibil și a călători în siguranță.

IVECO Driver Pal ridică aptitudinile de conectivitate ale lui Daily pe noi culmi, permițând un acces facil la serviciile conectate IVECO ON, dezvoltate pentru a susține afacerile clienților în mod proactiv și eficient. O a doua funcțiune exclusivă, MYCOMMUNITY, pune conducătorul auto în legătură cu comunitatea șoferilor. Aceștia pot face schimb de recomandări și pot solicita ajutor pentru a evita opririle neplanificate și întârzierile, cu informații despre ambuteiaje sau alte perturbări ale traficului.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Traducerea automată rezolvă problema barierei lingvistice.

Nouă transmisie manuală: o experiență confortabilă de conducere, cu cele mai bune caracteristici de schimbare a vitezelor și de precizie din clasa din care face parte

Nouă Daily prezintă o nouă transmisie manuală cu 6 trepte, care oferă o experiență excelentă de conducere, având cele mai bune caracteristici de schimbare a vitezelor și de precizie a acționării din clasa sa. Acest lucru va face din Daily vehiculul favorit al șoferilor din aplicații urbane, care vor beneficia de un grad mai mare de confort, în timpul lungilor zile de lucru de la volan.

Noua transmisie va contribui, de asemenea, la reducerea Costului Total de Proprietate (TCO). A fost posibilă cuplarea motorului de 2,3 l cu același ambreiaj ca și motorul de 3,0 l, fapt care îmbunătățește robustețea în cadrul celor mai dificile misiuni și crește durabilitatea cu până la 18%. Noua transmisie nu va avea nevoie de schimbarea uleiului, intervalul fiind prelungit până la 350.000 km, contribuind la o reducere suplimentară a costurilor de întreținere și reparații, cu până la 4%.

Noi scaune cu spumă cu memorie: se adaptează șoferului, pentru un grad suprem de confort

Noul Daily este echipat cu scaune cu totul noi, cu zonele centrale ale șezutului, spătarului, precum și cu tetiera din spumă cu memorie – o premieră la nivelul industriei pentru vehiculele comerciale ușoare. Spuma se mulează pe corpul șoferului, distribuind greutatea în mod egal, reducând vârfurile de presiune cu până la 30%. Acest fapt are ca rezultat un nivel suprem de confort și protejează împotriva durerilor de spate. Secțiunile laterale au fost îngroșate cu 15 mm de spumă cu densitate înaltă, pentru îmbunătățirea suportului lateral, crescând gradul de siguranță și de confort în conducere. Șoferii mai înalți se vor simți mai confortabil datorită pernelor față mai lungi cu 20 mm și mai groase cu 15 mm, care oferă un suport mai bun pentru picioarele lor lungi. Mânerele laterale ale scaunului au fost reproiectate, pentru a facilita urcarea în și coborârea din vehicul, ideal pentru livrările din ușă în ușă și aplicațiile de coletărie, care necesită urcări și coborâri frecvente.

Ofertă unică de motorizări: performanță și

sustenabilitate pentru orice misiune de transport

Noul Daily rămâne fidel reputației sale în ceea ce privește versatilitatea cu oferta sa extinsă de motoare. Este singurul vehicul care oferă două motoare optimizate pentru a livra cea mai bună performanță în orice misiune de transport. Motorul F1A de 2,3 litri, cu puteri de la 116 la 156 CP (disponibil atât cu omologare Light Duty, cât și Heavy Duty și propulsorul F1C, cu puteri cuprinse între 160 și 207 CP. Motorul F1A de 2,3 l se remarcă prin economia de combustibil, de până la 6% în ciclu WLTP, comparativ cu modelul anterior. Noua transmisie manuală a permis o creștere a cuplului de până la 15%, îmbunătățind performanțele Noului Daily în aplicații solicitante și îmbunătățind versatilitatea pentru carosierii care au nevoie de prize de putere. Noul Daily rămâne fidel vocației sale sustenabile, cu motorul său GNC de 3,0 l, care livrează o performanță puternică și sensibilă, cu 136 CP și 350 Nm de cuplu. Noul Daily îndeplinește standardele Euro 6-D Final și Euro 6-E, obținând Factorul de Conformitate 1 (CF=1) înainte de intrarea în vigoare a reglementărilor respective. Acest lucru înseamnă că se încadrează în limitele de emisii în condiții reale de utilizare și pe toată durata de viață a vehiculului. Acesta utilizează un sistem dublu de post-tratare a gazelor care a fost reproiectat complet, pentru a ocupa același spațiu ca în cazul modelelor precedente, astfel încât să nu aibă niciun impact asupra opțiunilor de carosare ale vehiculului, menținând legendara versatilitate a lui Daily.





VIDEO. NOUL IVECO S-WAY: CAMIONUL 100% CONECTAT DUCE CONCENTRAREA PE ȘOFER ȘI PRODUCTIVITATEA AFACERII LA NIVELUL URMĂTOR

IVECO S-Way ridică ștacheta în ceea ce privește productivitatea afacerii, cu o nouă ofertă de motoare și echipamente, care livrează economii de combustibil de până la 3%, reducând și mai mult Costul Total de Proprietate.

IVECO S-Way marchează un punct de cotitură în industrie, prin schimbarea modului în care șoferii interacționează cu vehiculele lor, cu ajutorul companionului vocal exclusivist, IVECO Driver Pal powered by Alexa.

IVECO a dezvăluit rețelei sale de dealeri și presei auto, la 1 iunie 2021, noul vehicul on-road din gama heavy IVECO S-Way, în cadrul unui eveniment digital difuzat pe platforma IVECO Live Channel. Noua gamă duce conectivitatea și concentrarea pe șofer la un alt nivel, prin intermediul noului companion vocal IVECO Driver Pal, prin noi funcțiuni avansate și servicii conectate. Modelul a fost conceput pentru a oferi valoare și productivitate remarcabile proprietarilor de flote, cu noua

sa gamă de motoare și cu axa spate de nouă generație, cu tehnologii avansate și servicii inovative, personalizate în funcție de necesitățile acestora. IVECO S-Way este soluția ideală de afaceri

pentru proprietarul de flotă, prietenul sustenabil al mediului înconjurător și companionul de călătorie perfect pentru șofer.

Thomas Hilse, IVECO Brand President, a spus: „Noul IVECO



MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 13 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



S-WAY este un adevărat vehicul progresist. Este sustenabil și eficient, proiectat cu o mentalitate antreprenorială adânc înrădăcinată. Camionul îl pune pe client în prim plan, revoluționând modalitatea de comunicare cu vehiculele sale. Lumea se schimbă rapid, iar lumea transporturilor trebuie nu numai să țină pasul, ci și să anticipeze și să conducă schimbarea. IVECO face exact acest lucru. Noul IVECO S-WAY reprezintă viitorul lumii transporturilor – și este aici acum. El ne va duce clienții la un alt nivel!”

Giuliano Giovannini, Head of Medium & Heavy Line Product Management, a

declarat: „Este neobișnuit pentru un producător să realizeze o actualizare substanțială a produselor la numai doi ani după lansarea unui model nou-nouț. Dar aceasta este exact ceea ce facem cu noul IVECO S-Way – și îmbunătățim un produs care se afla deja în rândul celor mai bune din categorie. Astăzi, cu noul IVECO S-Way, trecem la nivelul următor, cu un nivel de inovație fără echivalent pe piață. Oferim clienților noștri un vehicul care le anticipează necesitățile și care le va depăși așteptările.”

Noul IVECO S-Way se construiește pe succesul obținut de această gamă încă de la lansarea sa, din 2019. Modelul s-a dovedit extrem de popular în rândul șoferilor, datorită nivelurilor sale înalte de confort.

Clienții apreciază îmbunătățirile în performanță și în Costul Total de Proprietate (TCO), care însoțesc conectivitatea și serviciile personalizate ale vehiculului. Aceasta a avut ca rezultat faptul că 4 din 5 clienți se abonează la servicii telematice complete, iar rata de penetrare este în creștere constantă. În general, vânzările au depășit toate așteptările, conducând la creșteri semnificative ale cotei de piață. Modelele IVECO S-Way pe gaz natural sunt lideri absoluți în Europa, adjudecându-și, astăzi, peste un sfert din numărul unităților vândute. Proprietarii sunt mândri de camionul lor IVECO S-Way și o demonstrează prin personalizarea acestuia și prin distribuirea de fotografii ale camioanelor lor în social media.

Productivitate ridicată a afacerii, datorită unei eficiențe înalte adevărate a consumului de combustibil și a performanțelor în domeniul TCO

IVECO S-WAY este vehiculul ideal pentru misiunile de transport de lungă distanță și soluția perfectă pentru proprietarul de flote. Acesta ridică ștafeta în domeniul performanței și al eficienței consumului de combustibil datorită unei selecții de îmbunătățiri și noi elemente, obținând o reducere generală a consumului de combustibil de până la 3%.

Noua selecție de motoare îndeplinește standardele Euro VI/E și a fost proiectată pentru funcționarea cu bio-diesel de a doua generație, cum ar fi HVO. Gama Cursor 13 a fost extinsă cu două noi versiuni 490 și 530 CP. Eficiența motoarelor Cursor 11 și Cursor 13 a fost îmbunătățită prin rapoarte de compresie crescute și printr-o nouă strategie a managementului combustiei.

Motoarele de 13 litri au fost cuplate cu noile punți spate de înaltă eficiență, cu reducere simplă, iar cu rapoartele mai lungi ale punților spate, de până la 2.31:1, sunt disponibile cu anvelope standard. Aceasta permite o reducere substanțială a turației, având ca rezultat o mai mare eficiență în cursele de lungă distanță. Aceste elemente fac din noul model echipat cu Cursor 13, 490 CP un adevărat campion al TCO și vehiculul perfect pentru transportul de lungă distanță. Și alte elemente suplimentare contribuie la eficiența consumului de combustibil al modelului IVECO S-Way. Acestea includ noul Eco Mode pentru sistemul automat de aer condiționat, care elimină absorbția inutilă de energie, și noile deflectoare aerodinamice care îmbunătățesc și mai mult aerodinamicitatea cabinei.

Experiența șoferului: evoluția inteligentă a camionului 100% conectat

IVECO S-Way transformă modul în care șoferii interacționează cu vehiculele lor și îi introduce într-o nouă eră de suport proactiv și predictiv. Vehiculul face viața la bord mai ușoară și mai productivă, prin intermediul unicului asistent vocal IVECO Driver Pal, al unor noi funcțiuni avansate și al serviciilor conectate.

IVECO Driver Pal schimbă cu adevărat regulile jocului. Sistemul îi permite șoferului să interacționeze cu vehiculul, sistemul său de control, IVECO Control Room și toate funcțiunile de management al flotei folosind comenzi vocale, prin intermediul unui dispozitiv Alexa complet integrat. Cu funcțiunea exclusivistă MyIVECO, nu numai că pot activa elementele de control din cabină și utiliza elementele de info-divertisment, ci pot utiliza și sistemul de navigație, pentru a-și planifica traseul, și pot verifica starea de funcționare a vehiculului și Scorul de Evaluare al stilului de conducere. IVECO Driver Pal îi pune în contact,



de asemenea, cu comunitatea șoferilor, făcând posibil schimbul de mesaje cu alți șoferi de pe traseu sau de la destinație. Pot împărtăși informații utile despre traseu și se pot susține unii pe ceilalți.

IVECO prezintă un nou serviciu inovator care le oferă liniște deplină șoferului și proprietarului de flotă, în caz de accident sau altă problemă cu vehiculul. Șoferul poate activa serviciul IVECO Top Care, prin intermediul IVECO Driver Pal. Cel mai apropiat atelier service IVECO va fi alertat și va fi găsită rapid o soluție. Serviciul oferă un pachet inovativ de ospitalitate pentru șofer, dacă vehiculul nu se întoarce pe șosea în termen de șase ore. Acesta include transfer și cazare gratuite și, la nevoie, asistență medicală.

Campionul Sustenabilității

Versiunile IVECO S-Way pe Gaz Natural Comprimat (GNC) și Gaz Natural Lichefiat (GNL) sunt echipate, acum, cu noi elemente auxiliare inteligente, cum ar fi compresorul de ambreiaj și pompă de direcție cu debut variabil, care cresc și mai mult eficiența consumului. Îmbunătățirile la nivelul motorului și noile elemente pe care aceste modele le au în comun cu versiunile diesel, alături de noile elemente auxiliare inteligente, asigură o și mai mare reducere a emisiilor de CO2. Acest lucru face din camioanele IVECO S-Way pe gaz natural liderii sustenabili incontestabili pentru transportul de lungă distanță.



Încărcare optimizată. Produse robuste

Semiremorca basculantă S.KI cu izolație termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Bena basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcții.

Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro

Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 • Iași 0727.770.326 • Cluj - tel. 0726.678.316;

0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052



The Trailer Company.



IVECO DRIVER PAL: COMPANIONUL VOCAL DE BORD AL ȘOFERULUI

Proiectul de înaltă tehnologie de la IVECO, realizat pe baza Amazon Web Services (AWS), stabilește noi standarde în domeniul serviciilor inovative pentru șoferi, prin introducerea unei funcții cu activare vocală, prin intermediul Amazon Alexa.

IVECO Driver Pal, noul companion al șoferului, de la IVECO, care include funcțiunile MYIVECO și MYCOMMUNITY, le permite șoferilor să își aducă la bord viața digitală și să interacționeze cu vehiculul și cu comunitatea șoferilor, prin intermediul comenzilor vocale, via Amazon Alexa, oferind o experiență de conducere confortabilă, sigură și lipsită de stres. IVECO Driver Pal duce conectivitatea

la nivelul următor, permițând, de asemenea, accesul la portofoliul în expansiune de servicii IVECO ON, prin intermediul comenzilor vocale, precum și la portofoliul extensiv al Amazon Web Services și la funcțiunile Amazon Alexa. IVECO a lansat, la 1 iunie 2021, IVECO Driver Pal, companionul vocal inovator al șoferului, pe noile game Daily și IVECO S-WAY, în cadrul unui eveniment digital în direct dedicat rețelei sale

de dealeri și presei internaționale de afaceri.

IVECO Driver Pal a fost realizat cu suportul AWS Professional Services și este sprijinit de AWS Machine Learning, tehnologii de voce, de securitate și fără servere, inclusiv Amazon Comprehend, Amazon DynamoDB, AWS Lambda, Amazon Translate, utilizând serviciul vocal Amazon's Alexa pe bază de cloud, pentru a îmbogăți experiența șoferului. Soluția le oferă șoferilor o experiență utilă de Inteligență Artificială vocală, permițându-le să-și aducă la bord viața digitală și să interacționeze cu camionul prin comenzi vocale.

IVECO Driver Pal este proiectat pentru a sprijini șoferul să-și optimizeze traseul și opririle, adaptându-se la evenimentele de pe traseu, bazându-se pe informații în timp real obținute de la comunitatea de șoferi IVECO, de la serviciile de suport IVECO și de pe internet. Acest lucru le permite să realizeze sarcini secundare fără să-și îndepărteze





măinile de pe volan sau privirile de la drum.

„Suntem încântați de lansarea IVECO Driver Pal, care stabilește un nou standard în industria automotive,” a spus Fabrizio Conicella, Global Head of Digital & Adv Technology Commercial & Specialty Vehicles.

„Profitând de amploarea portofoliului AWS și de metodologia inovatoare Amazon Working Backwards aplicată pe parcursul Programului de Inovație Digitală AWS, IVECO a fost capabil să inoveze și să livreze în timp record un nou serviciu. Acesta schimbă fundamental modalitatea în care șoferii pot interacționa cu vehiculele lor și cu comunitatea șoferilor. Noul companion vocal al șoferului, de la IVECO, consolidează strategia digitală viitoare a companiei, în efortul de a oferi o modalitate complet nouă pentru șoferi de a-și îndeplini sarcinile și de a interacționa cu vehiculul lor, îmbunătățindu-le, în același timp, nivelul de siguranță și confort.”

IVECO Driver Pal oferă toate elementele care le permit șoferilor să își aducă la bord viața digitală și le facilitează viața personală și profesională: prin intermediul comenzilor vocale, ei pot realiza tot felul de sarcini, minimizând, în același timp, distragerile – să-și administreze calendarul, să pună muzică acționând podcasturile favorite, să telefoneze, să verifice știrile și rapoartele de trafic și chiar să acceseze sistemele automate de acasă, operate de Alexa.

IVECO Driver Pal preia conducerea, cu o premieră la nivelul industriei, prezentând două funcțiuni unice, dezvoltate în colaborare cu AWS Professional Services și cu echipa Alexa Auto: MYIVECO și MYCOMMUNITY. Funcțiunea MYIVECO le permite șoferilor să interacționeze cu vehiculul într-un mod cu totul nou. Ei pot utiliza

comenzi vocale pentru a-și administra cursa și a-și planifica traseul: setarea destinației, găsirea locurilor de parcare și a stațiilor de servicii pe drum cu ajutorul sistemului de navigație, schimbarea traseului pentru evitarea traficului aglomerat și căutarea de hoteluri și restaurante. Șoferii pot, de asemenea, să își verifice scorul de Evaluare a Stilului de Conducere și să ceară sfaturi pentru a conduce mai sigur și mai eficient. În cadrul operațiunilor de transport de lungă distanță, IVECO Driver Pal le va spune chiar și când vor trebui să se oprească pentru pauzele obligatorii, conform informațiilor tahografului.

Funcțiunea MYIVECO le permite, de asemenea, șoferilor să lanseze o listă de verificări ale vehiculului înainte de pornirea în cursă și să se mențină informați în legătură cu mentenanța vehiculului și cu starea tehnică a principalelor componente ale acestuia, cum ar fi anvelopele, bateriile, filtrele, ambreiajul și plăcuțele de frână. Șoferii pot accesa informații despre eficiența camionului, pot vizualiza sfaturi pentru îmbunătățirea acesteia sau pot să realizeze o programare de service la dealerul pe care îl doresc. Dacă se confruntă cu o problemă tehnică, pot solicita ajutorul IVECO Control Room și, dacă este necesar, pot activa serviciul de Asistență Non-Stop și accesa Serviciul de Asistență de la Distanță și

de actualizări Over-The-Air.

Șoferii, pot, de asemenea, să utilizeze funcțiunea MYIVECO pentru a activa diferite funcții din cabină, cum ar fi setarea sistemelor de aer condiționat și de încălzire, aprinderea și stingerea luminilor, pornirea dispozitivelor media și multe altele. Acest lucru înseamnă că pot rămâne atenți la drum.

A doua funcțiune exclusivă, MYCOMMUNITY, acționează ca o stație radio CB digitală, permițându-le utilizatorilor să fie parte dintr-o comunitate de șoferi. Ei pot schimba mesaje vocale cu alți șoferi și pot căuta anumite mesaje de-a lungul traseului sau în zona apropiată destinației, de exemplu. Pot distribui sau asculta informații despre condițiile de trafic sau ambuteiajele de la frontiere, care îi vor ajuta să evite întârzierile neașteptate, sau pot afla ponturi despre cele mai bune zone de parcare sau restaurante, precum și alte informații utile. Limba nu este o barieră, MYCOMMUNITY putând traduce din și în engleză, germană, franceză, italiană și spaniolă – multe alte limbi urmând a fi disponibile, în curând. Funcțiunea MYCOMMUNITY va fi disponibilă pentru toți șoferii (nu numai pentru cei care conduc un vehicul IVECO), permițând crearea unei comunități mai largi, în care pot face schimb de sfaturi, ponturi și prin care pot ține legătura cu alți șoferi, pe traseu.





SCHMITZ CARGOBULL- O NOUĂ FABRICĂ ÎN MANCHESTER, MAREA BRITANIE

Schmitz Cargobull, principalul producător european de semiremorci, deschide o nouă fabrică în Manchester pentru a construi vehicule personalizate pentru operatorii britanici și irlandezi.

Andreas Schmitz, director executiv la Schmitz

Cargobull, spune: „Marea Britanie este o piață cheie pentru transport și logistică și o piață importantă pentru semiremorci și camioane. Cu noua fabrică ne apropiem de clienții noștri și ne asigurăm că le putem răspunde nevoilor, oferind șasiul cel mai fiabil și o caroserie adaptată specificului de transport local.”

pentru echipa completă Schmitz Cargobull UK. Directorilor executivi ai Schmitz Cargobull Marea Britanie li se alătură Paul Avery, pentru operațiuni, și Alan Hunt, pentru activitățile de vânzări și servicii. Noua fabrică se alătură unei extinse rețele de producție Schmitz Cargobull, care include fabricile germane în Vreden, Altenberge, Gotha și Toddin, precum și baze din

vehicule cu caracteristici specifice pieței, timp de livrare cât mai mici, o livrare extinsă de piese de schimb 24/7, precum și gama noastră de servicii, de la finanțare la telematică și vânzarea vehiculelor uzate.” Schmitz Cargobull este capabil să răspundă rapid cerințelor pieței locale și produce în prezent aproximativ 46.000 de remorci anual.

Compania, care este o afacere de familie, este sinonimă cu fiabilitatea și inovația și garantează standarde de calitate înalte în toate operațiunile sale globale, de la configurația vehiculului până la predarea către client.

Suportul său pentru reparații și întreținere se bazează pe o rețea autorizată de 1.700 de service situate în Marea Britanie, Irlanda și Europa.



Producția la fabrica de 7.500 mp din Wythenshawe, Greater Manchester, este programată să înceapă în această vară, cu o capacitate de 50 de unități pe săptămână. Fabrica va dispune, de asemenea, de un depozit de piese de schimb de 1.000 mp pentru aprovizionare locală și, până la sfârșitul acestui an, va deveni sediul principal

Lituania, Rusia, Spania, Turcia și Australia.

Boris Billich, director de vânzări la Schmitz Cargobull,

spune: „Vrem să sprijinim companiile de transport din Marea Britanie și Irlanda în cel mai bun mod posibil cu gama noastră cuprinzătoare de soluții de transport fiabile și inovatoare. Aceasta include





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 03: ROLUL AUTORITĂȚILOR

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

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

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 01

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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





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

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

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții.

I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinietă. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse. Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

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

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

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

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

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

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

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





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

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

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

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

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

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

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

Un șofer turc închide lista

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





DANEMARCA. A ÎNCEPUT PROCESUL ÎMPOTRIVA COMPANIEI KURT BEIER, ACUZATĂ DE EXPLOATAREA ȘOFERILOR

Procesul împotriva companiei de transport Kurt Beier Transport începe în Danemarca, sub acuzația de exploatare a șoferilor, în special a filipinezilor și a srilankezilor. Cei responsabili din companie riscă până la șase ani de închisoare.

A început un proces important privind exploatarea șoferilor în Danemarca.

Ancheta lansată în 2018 de poliția din regiunea daneză Jutland împotriva companiei de camioane Kurt Beier Transport s-a încheiat la Tribunalul Sønderborg pe 10 mai, odată cu începerea procesului împotriva a patru dintre executivii săi, inclusiv proprietarul, acuzați de exploatarea șoferilor, în special filipinieni și srilankezi. Acuzația este de cămătărie agravată, care în Danemarca se aplică și în aceste cazuri și duce la pedepse de până la șase ani de închisoare. După încheierea anchetei, magistrații au stabilit, în octombrie 2020, acuzații în douăzeci și șase de cazuri de exploatare. Șoferii implicați lucrează acum pentru alte companii sau s-au întors în țara lor de origine, dar unii au anunțat deja că fac cereri de despăgubire.

Potrivit rechizitoriului, care se bazează pe mărturia șoferilor, muncitorii imigranți au fost nevoiți să conducă camioanele pentru un

salariu de 15-20 coroane pe oră, ceea ce echivalează cu aproximativ 2-2,7 euro. Acest lucru înseamnă că șoferilor li s-au plătit cu cel puțin 6.000 de euro mai puțin decât cele stipulate în contract, reducând costurile cu cel puțin 4 milioane DKK (aproximativ 538.000 de euro). În plus, compania îi caza în

containere sau remorci umede și murdare. Ancheta a început după o plângere a sindicatului danez Fagbladet 3F cu privire la condițiile de viață a două sute de șoferi din lagărul Padborg, situat pe teritoriul danez lângă granița cu Germania. Verdictul este așteptat în august.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



TAXAREA CAMIOANELOR SE SCHIMBĂ. POLUATORUL PLĂTEȘTE

Modificarea sistemului de taxare pentru rețeaua de Drumuri Naționale și Autostrăzi este stabilită printr-o Directivă Europeană și a fost o condiție pentru finanțarea proiectelor de infrastructură prin Planul Național de Redresare și Reziliență, a anunțat ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă.

Cătălin Drulă: "Este una dintre reformele incluse în PNRR, discutate cu Comisia Europeană - introducerea taxării traficului greu, a camioanelor, să spunem așa, pe distanță parcursă. Deci vor plăti per kilometru parcurs, nu pe timp. În momentul de față, fie că îți iei pentru camion o rovinietă pe o zi, pe o săptămână, e pe timp; pe viitor, vor plăti pentru distanța parcursă. În felul acesta vor plăti mai corect costul drumului, drumurile nu sunt gratis. Așa cum sunt ele în România și totuși rețeaua de autostrăzi crește. Iată, spuneam că la sfârșitul anului ajungem la 1.000 de km în operare. Pe de altă parte, trebuie să ne gândim și la competiția cu sectorul feroviar, care trebuie corectată. În sectorul feroviar, un tren de marfă plătește 13 -14 lei pe kilometru parcurs. Cât despre rovinietă care va rămâne pentru traficul ușor, cred că și aici putem vorbi despre o ajustare de tarif doar în momentul în

care ieșim din pandemie. În prezent, rovinietă pentru autoturisme costă între 15 lei pe săptămână și 137 de lei pe an, iar la camioane de la 54 de lei pe zi la 6000 de lei pe an." Rovinieta a fost introdusă în 2002. Revista Tir Magazin a consultat ce prevede PNRR în domeniul taxării camioanelor.

Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră

Îmbunătățirea cadrului strategic, legal și procedural pentru tranziția către transport sustenabil.

Provocări abordate și obiective

În prezent, sectorul transporturilor beneficiază de o viziune strategică definită prin Master Planul General de Transport și prin reglementări specifice fiecărui mod de transport, în acord cu cele definite la nivel european.

Cu toate acestea, măsurile

necesare pentru a asigura tranziția către un transport sustenabil sunt disparate și lipsește armonizarea cadrului strategic și legislativ sectorial care să conducă spre atingerea acestei viziuni pe termen mediu și lung. Totodată, pregătirea cadrului legal, instituțional și operațional pentru implementarea măsurilor prevăzute în Strategia pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă agreată la nivelul Uniunii Europene necesită eforturi susținute și asigurarea de sinergii între principalii actori naționali afectați sau cu responsabilități în domeniu. Sectorul transporturilor reprezintă un element important în dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor acesteia, influențând în mod direct competitivitatea și coeziunea socială a regiunilor și orașelor și contribuind astfel în mod semnificativ la realizarea pieței unice europene. Documentele strategice europene și naționale subliniază rolul și impactul sectorului

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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

Tabelul 3. Date privind parcursul vehicule/ora și vehicule/km la nivelul rețelei de drumuri naționale și autostrăzi – Modelul Național de Transport

2017	
Veh ora CAR /zi	991848
Veh ora LGV / zi	135434
Veh ora HGV / zi	278088
Veh oră BUS / zi	42161

2020	
Veh ora CAR /zi	1106463
Veh ora LGV / zi	153948
Veh ora HGV / zi	314406
Veh oră BUS / zi	47245

2017	
Veh Km CAR /zi	68010280
Veh Km LGV / zi	9227388
Veh Km HGV / zi	18162454
Veh Km BUS / zi	2861990

2020	
Veh Km CAR /zi	76178310
Veh Km LGV / zi	10560052
Veh Km HGV / zi	20882498
Veh Km BUS / zi	3228612

transporturilor în următoarele domenii:

- Economic, social și de coeziune teritorială, având un rol esențial și în domeniul ocupării forței de muncă;
 - Influență considerabilă asupra mediului, schimbărilor climatice și asupra calității sănătății și a vieții oamenilor;
 - Impact în ceea ce privește siguranța pe toate modurile de transport. Astfel, sunt necesare intervenții care să asigure armonizarea politicilor și reglementărilor sectoriale astfel încât să asigure bazele necesare pentru interconectarea sustenabilă a tuturor modurilor de transport al persoanelor și al mărfurilor. Scopul intervențiilor are în vedere realizarea de lanțuri de transport sigure, sustenabile, coerente din punct de vedere logistic și, prin urmare, eficiente, inclusiv soluții multimodale și de conectare a transportului local cu cel pe distanțe mari. Aceste intervenții sunt corelate cu planurile de dezvoltare locală și de mobilitate urbană, astfel încât să asigure o viziune unitară asupra dezvoltării transportului sustenabil. Având în vedere complexitatea reformei propuse, măsurile de reformă prezentate au fost concepute astfel încât să contribuie în mod integrat la atingerea obiectivelor definite pentru asigurarea implementării unui transport sustenabil, multimodal, într-un orizont de timp mediu și lung. Aceste măsuri sunt:
- a) Aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare pe baza

distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu, pe baza principiilor de taxare ecologică conform principiului „poluatorul plătește”.

În ce constă măsura

Această măsură urmărește elaborarea unei propuneri de politică publică și aprobarea legislației aferente pentru implementarea unui nou sistem de taxare a traficului greu. În acest sens, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) va actualiza cadrul legislativ care reglementează aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România. Corelat cu această măsură, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va pregăti un mecanism de corelare a sistemului de taxare utilizat pentru toate modurile de transport, astfel încât și celelalte moduri de transport, în special cel feroviar, să devină competitive și atractive, în special în ceea ce privește traficul de marfă.

Detaliiere

În prezent, România are un sistem de tip vignette pentru tranzitul rutier. Aplicarea acestui sistem de taxare și impactul său actual este corelată cu evoluția parcului auto al României. Parcul auto din România, analizat pe tip de motorizare, arată un trend general de creștere a ponderii autovehiculelor pe bază de motorină, de la 30% din total în anul 2007, la aproape 50% în anul 2019 (fig.2). O pondere mare a autovehiculelor pe bază de motorină este

identificată și în cazul autocamioanelor (72% în 2007, la 88% în 2019) și a autotractorilor (99.87%).

Analiză preliminară privind Taxarea vehiculelor grele de transport marfă (RUC)

La nivelul anului 2016 a fost realizată o analiză preliminară privind veniturile potențiale aferente unui astfel de sistem de taxare, analiză inclusă în cadrul MPGT.

Aspecte cheie de analizat:

- a) Care va fi justificarea pentru impunerea taxei? De exemplu, va contribui aceasta la costurile de mentenanță și de mediu și va înlocui alte taxe precum acciza la combustibil și rovinietele?
- b) Căror drumuri se vor aplica aceste taxe? Dacă taxa este aplicată doar în cazul autostrăzilor și drumurilor naționale, va exista un transfer de camioane grele (HGV) către drumurile județene, care sunt mai puțin potrivite pentru acest tip de trafic?
- c) Ce proporție a veniturilor se va alocă pentru cheltuielile aferente sistemului de transport?

Intervenția, așa cum a fost testată de AECOM, are următoarele caracteristici:

- A fost utilizată o rată RUC de 0.66 lei (0.15 Euro) pe camion-km. Rata a fost calculată astfel încât să ramburseze deficitul mediu anual al C.N.A.I.R. S.A. înregistrat în perioada 2014 – 2020 și a impactului camioanelor grele asupra mediului în 2020.
- De asemenea, include o marjă de 20% pentru acoperirea costurilor administrative și operaționale. S-a estimat că cei 20% alocați costurilor de administrare nu vor fi disponibili C.N.A.I.R. S.A. pentru alte activități decât administrarea RUC. Astfel justificarea taxării este, în esență, o justificare de mediu iar taxa poate fi descrisă ca o ecotaxă. Pentru a evita redirecționarea traficului camioanelor grele către drumurile județene, taxa a fost aplicată tuturor tipurilor de drumuri. Aceasta implică faptul că tehnologia

Tabelul 2. Total vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe tipuri de combustibili

	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019
TOTAL VEHICULE RO	4.524.163	5.098.874	5.352.524	5.446.362	5.510.495	5.780.773	5.985.085	6.270.582	6.600.325	7.010.608	7.635.775	8.193.278	8.748.390
TOTAL BENZINĂ	2.823.687	3.063.583	3.159.874	3.136.221	3.092.993	3.141.919	3.219.285	3.290.455	3.567.802	3.463.500	3.584.613	3.651.153	3.743.293
TOTAL MOTORINĂ	1.353.856	1.860.084	1.767.272	1.890.486	1.977.228	2.105.261	2.277.585	2.462.911	2.883.489	2.958.862	3.421.918	3.860.933	4.260.748
TOTAL ELECTRIC	114	439	629	814	1.08	1.476	2.063	2.762	3.891	6.378	9.997	36.627	29.459
TOTAL GPL	41	48	55	107	154	223	703	1.672	2.614	3.983	5.417	7.753	10.601
TOTAL GAZ NATURAL	40	78	185	168	219	304	407	581	853	1.281	1.755	2.183	2.476
TOTAL ALTE SURSE+REMORCI+ TRACTOARE	346.025	384.682	404.579	418.586	438.821	481.590	485.042	512.221	541.076	576.604	612.075	654.629	702.815

care trebuie folosită va trebui să fie bazată pe un sistem GIS (Sistem Informatic Geografic).

În analiza care urmează s-au luat în discuție două scenarii, unul în care toate veniturile din această taxă, minus costurile de întreținere și reabilitare, sunt reținute de MTI/C.N.A.I.R. S.A. și celălalt, în care acciza la combustibil se varsă în veniturile generale din taxe ale guvernului, prin intermediul Ministerului Finanțelor.

Introducerea unei taxe de tip RUC pentru camioanele grele va avea ca rezultat o schimbare a veniturilor C.N.A.I.R. S.A. Această notă subliniază fluxurile de capital estimate (costuri și venituri) pe care le va înregistra C.N.A.I.R. S.A. după 2020 în cazul introducerii RUC.

Costurile anuale estimate a fi implicate de către C.N.A.I.R. S.A. au fost extrase din raportul privind recuperarea costurilor, elaborat pentru Banca Mondială în anul 2013. S-a asumat că în momentul introducerii RUC, sistemul existent de roviniete se va opri, deci C.N.A.I.R. S.A. nu va mai încasa venituri din roviniete.

Exemple rate RUC:

Austria 0,16 – 0,44 Polonia 0,20 – 0,40 Germania 0,14 – 0,29 (rata / km)

Ratele RUC din aceste țări variază în funcție de dimensiunea și greutatea vehiculelor și de categoria de emisii ale acestora, pentru a încuraja traficul vehiculelor cu un grad mai mic de emisii. Dacă în România s-ar introduce un sistem de taxare a camioanelor grele, ar trebui operat un tarif similar. Cota care revine C.N.A.I.R. S.A. din valoarea RUC a fost calculată pornind de la numărul de camion-kilometri pe rețeaua C.N.A.I.R. S.A.

Se presupune că RUC generată pe rețeaua care nu aparține C.N.A.I.R. S.A. va fi alocată în altă parte. Calcularea veniturilor din RUC și a veniturilor din acciza la combustibil iau în considerare faptul că odată ce RUC este implementată, numărul de camion-kilometri se va reduce față de cazul în care nu există această taxă („fără RUC”).

Cea mai realistă ipoteză privind surplusul potențial al C.N.A.I.R. S.A. este cea cu cifra mai mică, de 1,9 miliarde de Euro pe perioada 2020 – 2030. Aceasta presupune ca venitul din accize să fie parte a venitului general din taxare al guvernului și care nu va fi disponibil C.N.A.I.R. S.A sau MTI pentru finanțarea proiectelor de transport.

Prin reforma și investițiile în sistemul electronic de taxare a vehiculelor poluante, conform principiului „poluatorul plătește”, se urmărește creșterea cotei vehiculelor cu emisii zero/emisii reduse din totalul parcului auto, înnoirea parcului auto și creșterea valorilor pentru traficul de marfă pe cale ferată (îmbunătățirea intermodalității), cu impact asupra reducerii emisiilor GES din transportul rutier. De asemenea, prin implementarea altor sisteme de transport inteligente, se reduce rata accidentelor și congestiile, cu impact

Pentru comparație, ratele din alte țări europene, la momentul iunie 2014 erau următoarele:

Tabelul 5. Exemple rate RUC din țări europene

Țară	Rata/km
Austria	0,16 - 0,44
Polonia	0,20 - 0,40
Germania	0,14 - 0,29

asupra reducerii emisiilor de GES. Submăsurile aferente sunt eligibile în cadrul domeniului de intervenție 063a - Digitalizarea transporturilor atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transportul rutier din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 2021/241, cu un coeficient de 40% pentru obiectivul privind schimbările climatice.

Modernizarea a 22 de instalații de cântărire situate în 10 puncte de frontieră,

inclusiv automatizarea acestora; Porți de gabarit (34); Sisteme integrate de inspecție rutieră în vederea asigurării unei monitorizări efective a traficului, inspecția siguranței traficului și cântărirea vehiculelor destinate transportului de mărfuri; Sistem taxare pe distanță. Valoarea investiției: 79 milioane de euro.

Întreaga investiție aferentă sistemului de taxare și control privind traficul autovehiculelor grele are scopul general de reducere a emisiilor de GHG, fiind vizată implementarea atât la nivel de politică fiscală și legislativă, cât și la nivel de dezvoltare a infrastructurii necesare. Astfel infrastructura menționată are rol de implementare a unui nou sistem electronic de taxare a vehiculelor poluante grele, conform principiului „poluatorul plătește”, care să genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra îmbunătățirii calității vieții și sănătății. Totodată, se urmărește atingerea Țintelor asumate de România prin strategiile agreeate la nivel european.



OLANDA EXPERIMENTEAZĂ CITIREA DE LA DISTANȚĂ A TAHOGRAFELOR DIGITALE

Autoritățile de reglementare din țările europene trebuie să fie dotate cu echipamente pentru a citi tahografe inteligente de la distanță începând de la mijlocul lunii iulie 2024.

În acest context, Inspectoratul pentru Mediul și Transportul (ILT) din Olanda testează diferite sisteme pentru citirea tahografelor inteligente de la distanță. Astfel, ILT face următorul pas în combaterea fraudei tahografice.

Monitorizați de la distanță și selectați

Din iunie 2019, vehiculele noi sunt echipate cu un tahograf inteligent, care înregistrează timpii de conducere și de odihnă ai șoferului. Și camioanele și autobuzele existente trebuie să se echipeze cu acest tip de tahograf. Pentru a putea citi tahografele inteligente de la distanță, este necesară punerea în funcțiune a echipamentului de comunicare pe distanță scurtă (DSRC). Acest lucru permite ILT să evalueze datele tahografului de pe șosea fără a trebui să oprească vehiculul.

Inspectorii pot vedea de la distanță dacă înregistrarea timpilor de conducere și de odihnă se face corect. Dispozitivul DSRC arată, de exemplu, dacă tahograful înregistrează timpii de conducere și dacă în camion este activ un card tahograf de șofer. Acest lucru crește șansele ca infractorii sau contravenienții să fie prinși. În același timp, șoferii care respectă regulile nu mai sunt opriți.

Comparați proprietățile

Fiind unul dintre primele servicii de inspecție din Europa, ILT are acum acces la trei dintre aceste sisteme, de la diferiți producători.

Inspectoratul dorește să câștige experiență cu această formă de supraveghere în 2021 și va compara proprietățile sistemelor în perioada de încercare. În plus, inspectorii investighează ce date citite de dispozitivul DSRC sunt relevante pentru selectarea vehiculelor pentru inspecție.

Corect și sigur

Supravegherea ILT se concentrează pe transportul rutier corect și sigur. ILT aplică în mod structural regulile privind timpii de conducere și de odihnă, cu scopul de a preveni concurența neloială în sectorul transporturilor, de a garanta siguranța, sănătatea și bunăstarea șoferilor și siguranța altor utilizatori ai drumului.

Dacă inspectorii primesc informații despre încălcări ale legilor de la echipamentul DSR, vor lua măsuri.

Ce este tahograful inteligent

- Tahograful inteligent este un aparat cu ajutorul căruia autovehiculele utilizate la transportul rutier de mărfuri și de călători vor fi controlate în timpul mersului și nu vor mai fi oprite decât dacă autoritatea de control are suspiciuni.

- Dispozitivul primește informații de la mai mulți sateliți europeni de comunicații, memorează coordonatele geografice de la începutul și finalul călătoriei, dar și din timpul traseului, își setează singur ora locală și transmite toate datele printr-o conexiune securizată.

- Tahograful inteligent va ajuta companiile de transport și pe

conducătorii auto ai acestor autovehicule să respecte timpii de condus și odihnă: șoferii vor fi mai bine protejați, iar competiția pe această piață va fi mult mai corectă.

- Comisia Europeană a revizuit legislația privind utilizarea tahografelor, în principal pentru a îngreuna manipularea datelor din tahograf, dar și pentru a eficientiza procesele de administrare și control. Rezultatul este anexa 1C (UE 2016/799), care a fost aprobată în iunie 2016 și care conduce la introducerea tahografului "inteligent" începând cu 15 iunie 2019. Peste șase milioane de camioane și autobuze din întreaga UE sunt echipate cu tahografe și se speră că noile dispozitive inteligente vor reduce procesul administrativ și manipularea tahografelor digitale actuale.



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.





MANIPULAREA TAHOGRAFULUI DUCE LA IMOBILIZAREA CAMIONULUI. ISCTR VA PLĂTI DACĂ ȘOFERUL E CORECT

A fost publicat în Monitorul Oficial Ordinul elaborat de Ministerul Transporturilor care precizează în ce condiții inspectorii ISCTR pot controla dacă șoferii de camion au manipulat tahograful.

Cele mai importante prevederi:

- În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului sau a instalației acestuia, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat.
- Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la atelierul autorizat,
- Inspectorul aplică dispozițiile legale în vigoare privind refuzul deplasării vehiculului către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză.
- Echipajul de control solicită atelierului să efectueze teste suplimentare care trebuie să includă și verificări specifice destinate identificării prezenței unor dispozitive de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia.
- În cazul în care, în urma verificării autovehiculului care face obiectul controlului, nu se constată că integritatea tahografului sau instalația acestuia a fost afectată, I.S.C.T.R. achită atelierului autorizat contravaloarea verificării.
- În cazul în care, în urma verificărilor efectuate, se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia, inspectorul aplică imobilizarea autovehiculului, prin

reținerea plăcuțelor de înmatriculare, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

ORDIN nr. 369 din 13 mai 2021 pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului Transporturilor nr. 1.058/2007. Având în vedere Referatul de aprobare nr. 12.000 din 19.03.2021 al Direcției Transport Rutier [...], ministrul Transporturilor și Infrastructurii emite următorul ordin:

Articolul 1

Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.058/2007, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 721 din 25 octombrie 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează: 1.

La articolul 2, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

Articolul 2

(1) Controlul respectării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3.821/85 și (CE) nr. 2.135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3.820/85 al Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3.821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. 165/2014, ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), denumit în continuare Acordul AETR, ale Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte, denumit în continuare Acordul UE-



UK, și ale 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, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, se desfășoară în trafic, în punctele unde oprirea, staționarea sau parcarea pe drumul public este permisă, conform prevederilor legale în vigoare, în punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor, în punctele de trecere a frontierei de stat, în zonele adiacente acestora și la sediile operatorilor de transport rutier/ întreprinderilor de transport rutier în cont propriu.

Articolul 3

Coordonatorul național al activităților de control cu privire la respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Acordului AETR și ale Acordului UE-UK este Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare Coordonator național.

Articolul 4

Transmite la fiecare 2 ani Comisiei Europene raportări statistice cu privire la activitatea de control, conform prevederilor art. 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și ale Deciziei de punere în aplicare (UE) 2017/1.013 a

Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului-tip pentru raportare menționat la art. 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006; d) colaborează cu organismele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea depistării și sancționării unor eventuale încălcări ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Acordului AETR și/sau ale Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens.

Articolul 6

La controalele în trafic se vor verifica, în principal, următoarele:

a) respectarea perioadelor de conducere zilnică și săptămânală, a pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal;
b) foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie deținute la bordul vehiculului în conformitate cu art. 36 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare, în conformitate cu anexa II la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3.820/85 și (CEE) nr. 3.821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, și/sau pe foile imprimate;

c) cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la art. 36 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N₃ sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M₃ [categoriile N₃ și M₃, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE];
d) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare, respectiv identificarea unui posibil abuz asupra aparatului și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la art. 16 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Articolul 14[^]1

(1) În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului sau a instalației acestuia, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tipului de tahograf cu care este dotat



autovehiculul, situat în apropiere, în intervalul programului de lucru al atelierului, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea existenței dispozitivelor de fraudare, a integrității tahografului și a instalației acestuia.

(2) Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la atelierul autorizat, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului.

(3) În caz de neconformare a conducătorului auto, inspectorul aplică dispozițiile legale în vigoare privind refuzul deplasării vehiculului către atelierul autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului și a instalației acestuia.

(4) Echipajul de control solicită atelierului autorizat, printr-o adresă al cărei model se stabilește prin procedură internă de către I.S.C.T.R., să efectueze teste suplimentare, conform art. 38 alin. (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, teste care trebuie să includă și verificări specifice destinate identificării prezenței unor dispozitive de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia.

(5) În cazul în care atelierul respectiv nu poate efectua din motive obiective testele prevăzute la alin. (4), motive care trebuie comunicate în scris, în maximum 30 de minute de la primirea solicitării, autovehiculul este însoțit de către echipajul de control al I.S.C.T.R. către un alt atelier autorizat situat în apropiere.

(6) Inspectorul atelierului autorizat care verifică tahograful și instalația acestuia trebuie să fie atestat de către Registrul Auto Român - R.A.R. pentru tipul de tahograf instalat pe autovehiculul respectiv.

(7) Costurile verificărilor de către atelierul autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză ale integrității tahografului și ale instalației acestuia, ca urmare a solicitării inspectorilor din cadrul I.S.C.T.R., se achită conform prevederilor art. 9 alin. (5) și (6) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007.

(8) În cazul în care în urma verificării autovehiculului care face obiectul controlului nu se constată că integritatea tahografului sau instalația acestuia a fost afectată, I.S.C.T.R. achită atelierului autorizat contravaloarea verificării prevăzute la alin. (4) în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea facturii.

(9) În vederea aplicării prevederilor art. 38 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, dacă se detectează dispozitive de manipulare care afectează integritatea tahografului sau instalația acestuia, echipamentul, inclusiv dispozitivul în sine, unitatea montată pe vehicul sau componente ale acestuia și cardul de conducător auto pot fi retrase din vehicul și pot fi reținute de inspectorii I.S.C.T.R. cu scopul utilizării, după caz, ca dovezi pentru susținerea măsurilor aplicate.

Articolul 14 - 2

În vederea aplicării prevederilor art. 15 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, pentru asigurarea unei protecții corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere

permise, pauzele și perioadele de repaus obligatorii, conducătorii auto ai vehiculelor utilizate pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km, respectă prevederile Hotărârii Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare.

Articolul 14-3

1) În vederea aplicării prevederilor art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, întreprinderile/ operatorii de transport rutier organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de trei sau patru săptămâni consecutive, după caz, 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 perioadele de repaus săptămânal reduse.

(2) Conducătorii auto au libertatea să aleagă una din cele două opțiuni, întoarcerea la centrul operațional al întreprinderii/ operatorului de transport rutier în statul membru de stabilire al acesteia/acestuia sau la locul de reședință al conducătorului auto, oferite de angajator prin transmiterea unei invitații în acest sens fie în format letric,

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





fie în format electronic.

(3) Dacă conducătorul auto nu optează pentru niciuna dintre opțiunile prevăzute la alin. (2), angajatorul poate alege în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil.

(4) În cazul prevăzut la alin. (3), angajatorul trebuie să demonstreze că i-a trimis conducătorului auto o invitație conform alin. (2), dar acesta nu i-a răspuns.

(5) Organizarea conform alin. (1)-(4) trebuie să fie întreprinsă în mod activ, fără o cerere specială din partea conducătorului auto.

(6) Conducătorul auto ia decizia unde efectuează repausul prevăzut la alin. (1), iar angajatorul sau conducătorul auto nu trebuie să păstreze dovezi privind locul în care a fost efectuat repausul.

(7) Întreprinderea/Operatorul de transport rutier documentează modul în care își îndeplinește obligația prevăzută la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și păstrează la sediu, pentru o perioadă de cel puțin un an, pentru a le prezenta autorităților de control, următoarele documente, după caz:

- a) înregistrări tahograf;
- b) bilete de călătorie, în cazul transportului cu avionul, trenul sau al curselor regulate de transport persoane;
- c) documentul de transport, în cazul transportului în cont propriu efectuat de întreprinderea/operatorul de transport rutier;
- d) dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a

Regulamentului (CE) nr. 561/2006, pus la dispoziție de întreprinderea/operatorul de transport;

e) orice altă dovadă a altor modalități de călătorie;

f) invitațiile prevăzute la alin. (3) și (4), care dovedesc că întreprinderea/operatorul de transport rutier i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport, în cazul în care nu sunt prezentate documentele prevăzute la lit. a)-e), prin care se face dovada întoarcerii conducătorilor auto la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport rutier din statul membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto.

(8) În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri prevăzute la alin. (1) și (2) se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare. (9) În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto.

Articolul 18

(2¹) În cazul în care în urma

verificărilor efectuate se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia, suplimentar față de măsura dispusă conform alin.

(2), inspectorul aplică imobilizarea autovehiculului, prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

(2²) Plăcuțele cu numărul de înmatriculare se rețin în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează agentul constator și conducătorul auto. În cazul în care conducătorul auto refuză să semneze și/sau să primească un exemplar, agentul constator va consemna acest lucru în procesul-verbal. Pe exemplarul procesului-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare care se păstrează de către agentul constator se consemnează și returnarea acestora.

(2³) În cazul prevăzut la alin. (2²), conducătorul auto sau reprezentantul legal al operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu care deține vehiculul imobilizat are obligația de a se deplasa la sediul inspectoratului teritorial din care fac parte inspectorii care au aplicat măsura imobilizării, pentru a face dovada că îndeplinește condițiile legale pentru continuarea transportului/deplasării. Dacă documentele prezentate sunt insuficiente pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor legale, inspectorii se deplasează la locul imobilizării, în vederea constatării îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.



MĂRTURII DIN INFERNUL DE LA CALAIS: „MI-A FOST FRICĂ PENTRU VIAȚA MEA”

Tot mai mulți șoferi de camion își pun viața în pericol în portul Calais, transformat în câmp de luptă de migranții care vor să ajungă în Marea Britanie. Sau pur și simplu să jefuiască șoferii de camion.

Mărginit de canale și bazine portuare, Calais arată, văzut de sus, ca un uriaș liman de liniște și prosperitate asigurată de șirurile camioanelor care transportă cele mai de preț și dorite mărfuri ale momentului. De la volanul autotrenului, monotonia dată de frumusețea peisajelor rutiere de pe cuprinsul Franței e spartă însă uneori de contactul dur cu realitatea: de ani buni, drumurile pe care caravanele rutiere transportă cele mai de preț și dorite mărfuri ale momentului au devenit binecunoscute și hoților - acești pirați moderni ai autostrăzilor. Șoferii români de camion care lucrează peste hotare se confruntă astfel cu pericole, care nu țin strict de trafic ci de jafuri și tâlhării. Iar perioadele de odihnă și relaxare sunt de cele mai multe ori cele de stres și risc maxim.

Împușcături în parcare

„Cea mai gravă problemă cu care m-am confruntat a fost în 2017, în Franța, lângă Poitiers, acum 4 ani”, a declarat Andrei, șofer de camion de 6 ani. „M-am oprit într-un repaus, adică o pauză de 9 ore, pe la ora 21-22. În jurul orei 3-3:30 noaptea, niște indivizi au început să se împuște în parcare: trafic de droguri, localitatea fiind la jumătatea drumului dintre Olanda și Maroc. Din ce am înțeles, parcare era folosită pentru schimbul de droguri și, probabil de la o neînțelegere, au început să se împuște”,



a spus Andrei.

„În momentul când m-am trezit dimineața, am coborât să mă spăl, să verific camionul, totul OK vizual, la prima vedere. Un coleg spaniol, aflat lângă mine m-a întrebat: «Ce faci, colegu?» I-am răspuns: «OK, mă pregătesc de plecare». El zâmbea în colțul gurii, așa, oarecum ironic. M-am urcat în camion, am pus contactul să plec și mi-a apărut că nivelul lichidului de răcire e scăzut. Am coborât, m-am uitat mai atent și am văzut că unul dintre gloanțe a nimerit exact în radiatorul camionului meu”, a povestit șoferul profesionist român. Andrei nu mai lucrează pentru firme românești de transport și a adăugat că, deși „anul trecut s-au implementat niște noi legi privind perioada de deplasare și detașare a șoferilor, condiții pentru repausul săptămânal, acestea nu sunt respectate nici la ora actuală”.

Toată Marsilia e un pericol

„Acum câteva luni eram într-un Peco în Franța. Era în timpul zilei, 9-10 dimineața. Am zis să merg să fac un duș. Am lăsat camionul în parcare, dar se făcea curat la baie și m-am întors la camion”, a declarat Iulian Moldovan, șofer profesionist de 18 ani.

„Între timp, o doamnă se uita așa, lung, la mine, abia apoi m-am prins care era treaba. Am mers să beau o cafea apoi m-am întors la camion. După un timp,



mă sună șeful. Mă, Iuliane, unde îți e cardul de alimentare combustibil. Zic: aici, cu mine. Șeful: Mie îmi apare că ai alimentat în nordul Franței o cantitate mare, vreo 4.000 de euro. Asta s-o întâmplat! Am verificat ușa din dreapta, pe care noi, șoferii, nu o prea folosim deloc. Am văzut că era defect butucul. Singura concluzie a fost că au clonat cardul cât eram la cafenea. Doamna aia stătea de șase, cât timp unul sau doi au suit în cabină. Din cafenea, nu vedeam camionul. Au profitat. De atunci, nimic. Poliția nu a mișcat un deget. Din fericire, nu m-au pus să plătesc", a spus Iulian. „Jandarmeria, dacă vine după trei ore după ce-i suni, e un caz fericit. Să vedeți când spun: Veniți la secția de poliție pentru a depune reclamație. Unde putem intra noi cu camioanele, la secția de poliție, în mijlocul orașului? Foarte interesant! Dacă intri în oraș, plătești amendă", a precizat Cristian Căinaru, în vârstă de 43 de ani și șofer de 21 de ani.

Conform lui Cristian, „toată Franța a devenit extrem de periculoasă, în special zona Lyon și Marsilia”. „Se



intră peste noi în cabină. Trebuie să ne încuiem în cabină cu niște șuruburi speciale. Mie mi s-a întâmplat: au încercat de trei ori să intre peste mine noaptea în cabină când dormeam. Asta înseamnă surmenaj, nu mai poți să dormi, frică că-ți fură motorina, frică că-ți fură marfa. Tâlhărie în toată regula!", a spus Cristian, care a adăugat că hoții

din parcuri sunt români, bulgari dar că „sunt și algerieni, marocani cu cetățenie franceză care se ocupă cu treaba asta”.

Șofer pe comunitate minim o lună

„Noi suntem ultima spiță. Nouă ni se tot spune «Hai, dă-i, dă-i!» Eu îi dau, dar ajung noaptea târziu în parcare. În Germania, la ora 5-6 după amiaza deja sunt pline parcurile. Nu găsești loc, e posibil să o pui într-un loc unde e numai bine de pus la furat mașina. Prinzi loc pe margine, dar atunci te poți considera fericit, că nici pe margine nu mai prinzi. E problemă cu parcare", a declarat Daniel Ozarchevici, 49 de ani, șofer de camion de 11 ani.

„Șofer de camion pe comunitate înseamnă un șofer care pleacă de acasă pentru minimum o lună de zile. De obicei, stau 2-3 luni și apoi se întorc acasă. Nu fac tur-retur, cum fac cei din diaspora, cum e cazul meu. Eu, după o săptămână, mă întorc acasă. Din România nu se poate așa ceva, doar firmele care sunt plasate pe frontieră, din zona Arad, Satu-Mare își permit, din cauza infrastructurii, a lipsei autostrăzilor. Faci mai mult de la Arad la București, decât de la Arad la Trieste, sau Milano", spune Daniel.

I-am spus să anunțe poliția

Daniel Ozarchevici a fost și el „luat în vizor” de hoți într-o parcare din Franța, în urmă cu 3 ani: „Am parcat camionul undeva în capătul parcurii. În stânga era un fel de păculeț. Peste noapte, când am ieșit din camion, m-am dus un pic mai încolo, înspre niște tufe. Acolo am văzut un bidon gol. M-am întrebat: ce să caute aici? Când parcasem, nu era acolo. Mi-am dat seama că ceva nu era în regulă. Un pic de teamă am avut. M-am uitat spre parc și lângă un pom am văzut așa, o umbră. Un tip cu o șapcă, cu o mașină albă parcată acolo lângă. N-am zis nimic, m-am băgat repede în cabină.

Ăla s-a urcat în mașină și s-a dus tot în parcare, dar mai în față. M-am dat jos din mașină, mi-am luat buletinul și m-am dus la benzinărie. I-am spus omului de la Peco să anunțe poliția, că e cineva care vrea să fure motorină. Domnule, am stat toată noaptea, mi-a fost frică, nu am putut dormi. Abia dimineața a venit poliția franceză, după vreo 4-5 ore. Când a ajuns, deja se furase un telefon din parcare. Polițiștii m-au întrebat cum arăta ăla, ce mașină avea. Poliția îi avea în urmărire pe ăia, erau monitorizați”.



Spay paralizant în cabină

O altă metodă a hoților din camioane este „să dea cu spray” - practic, să-i gazeze pe șoferi în timp ce dorm. Se fură tot și orice: bani, marfă, acte, se clonează carduri. „În Spania, la Jonquera, la granița cu Franța, am oprit în parcare cu plată vineri seara. M-am trezit sâmbătă la ora patru după-amiaza! Cu dureri de cap îngrozitoare. Nu înțelegeam de ce am dormit, frate, atâta. M-am dat jos din mașină și rezervorul de pe partea dreaptă nu mai era! Cu totul! Și bineînțeles că banii i-am suportat eu. Firma a crezut că am făcut eu ceva. Bine, dacă încercam să fac ceva, făceam cu motorina! Nu și cu rezervorul!", a declarat Cătălin, 46 de ani, șofer de camion de 11 ani. „Au dat cu spray, așa se procedează”.

Mi-au tăiat prelata și au furat

„Pățanii sunt multiple. Nu se întâmplă doar în Franța și numai în Calais. Mie personal mi-au blocat capul tractor între două dube, una în stânga, una în dreapta, acum un an, într-o parcare în Suedia, la Malmo. Dacă vroiam să deschid ușa să ies, nu puteam! Ca-n filme! Exact ca-n filme! Am avut cameră de bord, am reușit să o întorc, să filmez. La un moment dat a venit unul și mi-a bătut în parbriz cu mânerul de la cuțit și mi-a spus în limba română: «Dacă nu te potolești, dai de dracu'!»", a precizat șoferul Cătălin.

„Mi-au tăiat prelata și au furat aproximativ 80 de laptopuri. Am chemat poliția. A venit poliția, mi-a făcut proces-verbal și mi-au spus: Te rugăm frumos, data viitoare, dacă ți se mai întâmplă, să nu cumva să te dai jos din mașină. Rămâi în mașină. Dacă vrei să faci ceva, cel mai bun lucru, pornește motorul. Dacă îl pornești, ei se sperie





și pleacă, vezi Doamne”. „Toți șoferii știu: nu ne dăm jos din cabină. Pornim motoarele și claxonăm. Atât! Ne legăm ușile și atât”.

Nu putem riposta

„Acum câțiva ani a fost omorât acolo un polonez. S-au spart parbrize, s-au tăiat prelate. Inclusiv mie mi-au tăiat anul trecut prelate în renumita parcare cu plată de la Transmarck de lângă Calais- unde plătești 25 de euro pentru 9 ore. Mi-au tăiat prelate și tavanul, să urce africanii în mașină să-i traversăm în Anglia. Sunt foarte agresivi. Ies în stradă, aruncă cu pietre. Nu ești apărat. Poliția nu are niciun interes. Ultimul lucru e să ne protejeze pe noi. Nu se implică. Or fi depășiți numeric, depășiți de situație”. „Dacă prind un imigrant la mine în cabină și îl bat - îl prind și îl bat! - o să fiu pedepsit, chiar dacă sunt cetățean european. Acel imigrant are drepturi. Lui îi dă drumul poliția după câteva ore, să facă alte fapte”, a spus Cătălin.

Au aruncat cu pietre asupra camioanelor

Luna trecută, o sută de migranți au încercat să intre în portul Calais. Pentru a bloca vehiculele grele de marfă, au creat o baricadă și apoi au aruncat cu pietre asupra vehiculelor. Mai multe camioane cu parbrize sparte au fost parcate în parcare poliției de frontieră din Coquelles. Toate au fost victime ale migranților care au încercat să intre în portul Calais . Ryszard, un șofer polonez, se număra printre ei. „Lucrez de ani de zile în transportul rutier și este prima dată când mi se întâmplă acest lucru”, începe el. În noaptea aceea transporta aparate de uz casnic în Marea Britanie.

Aproximativ zece autovehicule grele avariate

Încă șocat, el spune: „În noaptea aceea, mergeam în port. La 3:10 dimineața, în timp ce eram la aproximativ o milă de port, am văzut un grup de cel puțin 100 de persoane. La început am crezut că un autobuz s-a defectat și oamenii

așteaptă să fie reparat. Dar mi-am dat seama repede că erau migranți. Din cauza unui blocade rutiere realizate cu bucăți de lemn, Ryszard a trebuit să se oprească. „Odată oprite camioanele, au aruncat cu pietre asupra vehiculelor. Sincer, m-am speriat pentru viața mea.” În cele din urmă, a reușit să ajungă în portul în care poliția s-a alăturat șoferilor. Camionul său, ca și cel al colegilor săi, avea sticla parbrizului grav avariata, oglinda deteriorată. În total, aproximativ zece vehicule grele au fost avariate în acea noapte și un șofer a fost rănit.

Dar ceea ce l-a frapat cel mai mult pe Ryszard este absența poliției. „Nu era nimeni acolo! Merg în Anglia de zece ani. Ieri m-am așteptat să fie mai mulți polițiști și acolo nu era nimeni”, adaugă un alt șofer.

„Cel mai rău este că nu au arestat pe nimeni. I-au eliberat. Nu este normal”, regretă Ryszard.

18 luni de pușcărie pentru un șofer de camion care și-a luat o armă

Un șofer de camion, care a cumpărat o armă pentru protecția sa după ce a fost atacat în Franța, a fost închis timp de 18 luni.

Înalta Curte din Glasgow l-a audiat pe Graeme McMurray, în vârstă de 40 de ani, de la Denny din Falkirk. Acesta

a spus că a cumpărat arma cu 15 lire sterline pe internet și a primit un spray cu piper gratuit cu achiziția sa. Articolele au fost găsite în timpul unei percheziții de rutină a camionului său la terminalul P&O Ferries din Cairnryan, Dumfries și Galloway, când se afla în drum spre Belfast, Irlanda de Nord. În instanță, McMurray a recunoscut că deține ilegal arma paralizantă și spray-ul cu piper.

Procurorul Bill McVicar a declarat:

„Acuzatul a declarat că nimeni altcineva nu avea acces la armă și că a cumpărat-o pentru protecția personală, fiind atacat de migranți în Boulogne, Franța, în 2018, când i-au rupt mâna”. În timpul percheziției, arma a fost găsită într-un rucsac.

Pistolul cu substanțe paralizante a fost examinat și s-a constatat că este capabil să producă un șoc de înaltă tensiune. Șocul poate să incapaciteze temporar pe cineva.

În urma incidentului, McMurray a fost dat afară din firma la care lucra.

Judecătorul Lord Mulholland i-a spus lui McMurray: „Ați pledat vinovat de posesia unei arme cu spray cu piper pentru protecția dumneavoastră după ce ați fost agresat de imigranți ilegali în timpul activității dumneavoastră.

Asta nu este o scuză, doar dumneavoastră sunteți de vină. Aceste arme sunt ilegale”.





UN ȘOFER PROFESIONIST ROMÂN A FOST UCIS CU SABIA ÎNTR-O PARCARE DIN FRANȚA

Un șofer român de camion a fost înjunghiat mortal de un atacator necunoscut pe o autostradă din Franța. S-a întâmplat într-o parcare din nordul țării.

Mihai Spătaru se afla într-o parcare de pe autostrada N28 din Franța, alături de soția sa. Tânărul i-a spus soției că merge la toaletă și să verifice încărcătura. După ce a coborât și a ajuns în spatele camionului, Mihai a fost atacat cu sabia de un individ.

Soția sa a fost martoră la tragedie dar, până să intervină, criminalul a fugit.

Un șofer de camion a povestit într-o postare pe Facebook tragicul incident și, spune el, strigătele de ajutor ale femeii ar fi fost auzite de ceilalți șoferi aflați în parcare, însă niciunul nu a coborât pentru a sări în ajutor.

Autoritățile franceze au arestat doi suspecți în acest caz. Cei doi kurzi, cetățeni irakieni, nu recunosc însă fapta.

Ceilalți șoferi nu l-au ajutat

Originar din Brăila, Mihai trăia în Spania alături de soția lui, care-i

era și colegă de echipaj. Au oprit într-o parcare pentru camioane din Franța, să se odihnească. Veneau din Anglia cu colete DHL și mergeau spre Spania. A coborât din cabină și a auzit un zgomot în spatele camionului, a mers spre acel loc și a fost lovit cu o sabie, direct în inimă. Criminalul a fugit și l-a lăsat într-o baltă de sânge. În parcare erau mai mulți șoferi români, soția lui Mihai le-a cerut ajutorul, dar niciunul nu a coborât. Doar șoferul român al unei dubițe și o colegă de pe alt camion au încercat să facă ceva. Marina Nicoleta, colegă cu Mihai, a povestit pe Facebook că ceilalți șoferi aflați în parcare s-au încuiat în cabine, când soția românului striga disperată după ajutor.

„Colegul nostru Mihăiță a coborât jos din camion pentru nevoile fiziologice înainte de somn, până să coboare i-a spus soției sale (erau echipaj soț-soție) că dacă tot merge

la baie vrea să verifice și remorca, mai exact lacătul de pe remorcă, deoarece venea din Anglia cu DHL, în acel moment au dat nas în nas cu hoții care s-au speriat și l-au înjunghiat fix în inimă cu o sabie, și, din păcate, colegul nostru nu a avut șanse la viață! Țin să menționez că salvarea a venit după 1h și 30 de minute, știu sigur pentru că eu am sunat la salvare să vină!

Rușine tuturor colegilor noștri care au fost acolo, și în momentul când au văzut o femeie disperată că bate la toate camioanele după ajutor, v-ați încuiat în cabină! Și mulțumim colegului de pe 3,5 tone care chiar a dat dovadă de omenie! Am înțeles că dimineața la ora 7 poliția deja avea o pistă unde l-ar putea găsi pe criminal! Nu vorbesc din auzite, am fost la fața locului! Drum lin, Mihăiță!”, a scris pe Facebook Marina Nicoleta.

Mama lui Mihai: Vomita sânge pe geam

Mama lui Mihai a povestit, îndurerată, ultimele clipe din viața fiului ei. Femeia a vorbit cu nora ei, care i-a relatat ce s-a întâmplat în acea noapte blestemată.

„Nora mea a spus să nu mă mai uit la comentariile de pe internet și să fiu tare. Mi-a spus că era târziu în noapte și că el a vrut să coboare din mașină să își facă nevoile, ca orice om. Mihăiță s-a întors spre mașină, ea l-a văzut că era sânge la pieptul lui. L-a ridicat în mașină, i-a pus un prosop, curgea sânge. A început să țipe, nu a ieșit nimeni. Țipa de groază, nu știa încotro să o ia. O singură persoană am înțeles că a ajutat-o, care a sunat la salvare. Salvarea a venit târziu, nu a venit imediat. Ei, totuși, nu îi venea să creadă că e mort. Vomita sânge pe geam”, a mărturisit femeia.

Mihai i-a spus soției că nu mai poate să respire, apoi s-a stins. Despre criminali, mama tânărului a afirmat că nora ei ar fi văzut doi bărbați, care s-au urcat într-o mașină și au fugit. "A văzut două persoane când a deschis ușa și l-a ridicat pe Mihăiță. Două persoane s-au urcat într-o mașină și au fugit. Doi bărbați, atât a văzut", a spus femeia.

Sfâșiată de durere, mama lui Mihai a făcut un apel pentru ca trupul neînsuflețit al băiatului ei să fie adus în țară. Cheltuielile sunt mari, iar familia avea nevoie de sprijin.

"Rog presa, rog Europa, rog Guvernul, pe domnul președinte, să îmi aducă copilul acasă. Noi nu avem bani. Fiica mea a făcut împrumut în bancă, noi suntem oameni săraci. Noi nu avem bani. El mă întreținea, el era omul care îmi trimitea în fiecare lună, ca să pot să supraviețuiesc. El îmi plătea totul, facturi, lumină, gaze. Nu cer la nimeni. Atât vreau, copilul acasă, din toată sărăcia mea, să pot să îi dau un covrig de pomană, mai mult nu o să pot să îi dau.

Nu vreau nimic, decât să îmi văd copilul acasă", a mai spus în lacrimi femeia.

De ce ajung șoferii să lucreze pe comunitate

Conform Adrianei Mureșan, membru fondator al organizației „Voluntari în Europa”, în prezent sunt în jur de 150.000 de șoferi de camion români răspândiți în întreaga Europă. Majoritatea acestora sunt așa-numiții „șoferi de comunitate”.

Pe lângă lipsa infrastructurii, un alt motiv pentru care s-a ajuns aici este lipsa exporturilor. „România nu mai exportă. Nu sunt curse să iasă din România, nu sunt încărcări și atunci ce face firma? Își scoate camionul afară, în Europa, și lucrează cu el încontinuu. Pe Europa face schimb de șoferi, nu oprește camionul. Pleacă un șofer acasă o lună de zile, vine alt șofer și camionul continuă să ruleze”, a declarat Mureșan.

Adriana Mureșan mai spune despre crimă: „Se pare că nu avea destinația Marea Britanie, dar era pe traseu. Mulți își pun pe spate că nu merg în Anglia pentru că circulând în acea zonă te expui unui pericol. Noi bănuim, pentru că nu este primul caz, că este vorba despre migrații care asaltează camioanele, care ajung în Anglia cu feribotul sau cu trenul. Au fost multe probleme, au fost multe camioane atacate, mulți șoferi răniți, au fost și cazuri de morți. Cine trebuie să ia măsuri în acea zonă nu ia măsuri pentru protecția șoferilor care traversează acel culoar. Au fost atacuri la coloane de camioane autostrada blocată în intrarea în port ziua în amiaza mare.”

Comisia Europeană a fost sesizată

Cazul tânărului șofer român de camion ucis în Franța, într-o parcare, a ajuns subiect de dezbatere în Parlamentul European. Europarlamentarul USR Vlad Gheorghe a interpellat Comisia Europeană și a cerut lămuriri legate de condițiile de securitate din parcurile pentru camionagii. Mihai Spătaru avea 38 de ani și a fost ucis lângă camionul lui, sub ochii soției, care-i era colegă de echipaj, de hoții pe care i-a surprins că-i prădau marfa.

Moartea lui a stârnit un val de reacții din partea colegilor de breaslă, dar și din partea mai multor politicieni. Europarlamentarul

USR Vlad Gheorghe a cerut autorităților franceze să clarifice mai multe aspecte legate de moartea românului, dar și Comisiei Europene să lămurească public problemele legate de parcurile pentru camioane din Uniune.

„Azi am interpellat Comisia Europeană, autoritățile franceze și Consulatul român cu privire la cazul șoferului român care a fost ucis cu o sabie într-o parcare din Franța, după ce-a surprins un hoț. Odată cu adoptarea Pachetului de Mobilitate, Uniunea Europeană s-a angajat să garanteze parcuri certificate și sigure în care șoferii de camioane să-și petreacă timpul de odihnă.

Astfel de zone ar trebui să ofere un nivel minim de servicii și sisteme de securitate în caz de urgență – dar asta nu se întâmplă decât în foarte puține cazuri, de aceea infracțiunile violente sunt încă răspândite și ele afectează în mod disproporționat șoferii din estul Europei”, a scris europarlamentarul pe Facebook.

Vlad Gheorghe spune că s-a adresat, în calitate de europarlamentar, Comisiei Europene, forul executiv al UE, cu trei solicitări clare, la care așteaptă răspuns. „Am solicitat Comisiei: să clarifice măsurile de aplicare a prevenirii infracțiunilor în zonele de parcare, în conformitate cu Regulamentul 885/2013; să facă publice demersurile pentru crearea de locuri de parcare sigure în statele membre, inclusiv cu finanțare europeană; să facă publice măsurile concrete pentru protecția victimelor infracțiunilor comise în zonele de parcare.

Am cerut și autorităților franceze locale informații despre timpul de intervenție al ambulanței după apelul de urgență privind atacul asupra românului ucis, detalii despre această intervenție și despre stadiul anchetei, precum și despre asistența acordată familiei victimei. Europarlamentarul a anunțat că a luat legătura și cu „consulatul român de resort Pas-de-Calais despre sprijinul acordat familiei șoferului român și demersurile întreprinse pe lângă autoritățile franceze”.

„Încerc să aflu dacă autoritățile franceze au o strategie pentru a preveni și combate infracțiunile asupra șoferilor de camioane în zona Calais, care sunt, în opinia lor, cauzele și ce măsuri se impun,



pentru că acest caz nu este unul izolat, dimpotrivă, zona respectivă este recunoscută pentru un nivel ridicat de infracționalitate asupra camioanelor și șoferilor, mulți dintre ei români", mai spune el. „Cetățenii europeni au dreptul să fie în siguranță oriunde în UE, mai



ales în timp ce sunt la serviciu și asigură un trai decent familiilor lor, ca în cazul șoferilor de camioane ce traversează zilnic întreaga Europă și transportă bunurile de care ne folosim cu toții.”.

#PuterniciÎmpreună, a fost tag-ul folosit de Vlad Gheorghe, în mesajul postat pe Facebook.

Șofer român cu răni înjunghiate pe corp

La nici două săptămâni de la tragedia din Franța, când Mihai Spătaru, șofer profesionist de camion, a fost ucis cu sabia într-o parcare, un alt camionagiu a fost găsit mort, de această dată în Italia. Potrivit publicației italiene Messaggero Veneto, descoperirea macabră a fost făcută într-o luni după-amiază.

Șoferul român a fost găsit fără viață în cabina camionului, într-o parcare din zona industrială a localității Rivoli di Osoppo din provincia Udine, în Friuli-Venezia Giulia. Alarma la serviciul de urgență a fost dată de mai mulți colegi șoferi, disperați că românul nu a răspuns ore în șir la telefon.

Din păcate, românul a fost descoperit fără viață, iar echipajul de prim-ajutor chemat la fața locului nu a mai putut face nimic pentru bărbat.

Presa din Peninsula precizează că românul de 50 de ani prezenta pe corp mai multe răni înjunghiate. Ancheta este în plină desfășurare. Carabinierii fac cercetări, pentru a se stabili cu exactitate circumstanțele în care s-a produs tragedia.

Un șofer român-erou: a salvat un coleg gazat de migranți

Un șofer profesionist român a salvat de la moarte un coleg ce fusese

gazat în cabina camionului de doi indivizi înarmați cu săbii, într-o parcare din Franța. Totul s-a întâmplat în jurul orei 04.30, într-o parcare din Franța, acolo unde șoferul profesionist român a parcat pentru pauză. La numai două săptămâni de la tragedia în care un alt șofer român de TIR a fost ucis cu o sabie, într-o parcare din Franța, chiar sub ochii soției sale, un alt șofer român a fost la un pas de a deveni victima hoților. Vasile Marian, un șofer din Brăila, același oraș din care era și Mihai Spătaru, șoferul ucis în Franța, a reușit totuși să se salveze, dar și să îi salveze viața unui coleg ce fusese gazat în cabină de doi indivizi înarmați cu săbii care încercau să fure din remorci.

Un alt atac cu săbii

Un șofer profesionist a povestit totul într-o postare pe Facebook: „O noua tragedie a stat să se întâmple aseară în una din parcurile de pe coasta Franței. Scenariul, copie la indigo ca și în cazul raposatului Mihai Spătaru, colegul nostru ucis acum 2 săptămâni.

De data aceasta doar tăria de caracter și curajul unui alt coleg al nostru, Vasile Marian pe numele lui, culmea, tot din Brăila, angajat al unei companii românești, au salvat atât viața colegului nostru cât și a colegului din Belarus, parcat lângă el.

În jurul orei 4.30, colegul nostru Marian Vasile, a coborât din camion să meargă la toaleta parcurii, moment în care a observat o persoană în laterala remorcii. Imediat omul nostru a făcut stânga împrejur, a sărit în camion, a încuiat ușile și a pornit motorul claxonând. Știa ce pășise colegul Mihai cu două săptămâni în urmă, așa că nu a riscat să se apropie de străinul din laterala remorcii.

În acel moment, un alt atacator cu un obiect ascuțit de mărimea unei mini săbii a venit la fereastra mașinii strigând la el să nu mai facă gălagie, asta în limba engleză. Apoi, imediat, a lovit cu mânerul sabiei ușa camionului.

În acest timp, celălalt atacator a încercat să deschidă ușa remorcii, dar fără succes, camionul fiind dotat cu încuietori tipice remorcilor frigorifice. Văzând că nu are succes, au trecut la remorca colegului din Belarus, dar gălăgia



făcută de Marian, i-a pus pe fugă până la urmă.

Văzând că în camionul de Belarus nu se mișcă nimic după atâtea zgomet, colegul nostru a bătut la ușile bielorusului sperând că acesta este încă în viață. În cele din urmă a reușit să îl scoată din cabină, acesta fiind gazat după metoda tipică folosită de hoții din Franța.

Sunt morți sau răniți?

"Mirosul de gaz din cabină era pătrunzător", spune Marian. "Omul era semidrogat de la gazul ăla când l-am dat jos din cabină... După ce s-au liniștit au sunat la poliție, în speranța că vor fi ajutați... Mda, au fost redirecționați telefonic spre un vorbitor de spaniolă, acesta rezezindu-i rapid: Sunt morți sau răniți? Nu, nu sunt. Și atunci ce doriți mai exact?

Păi... să ne ajutați, nu ne simțim în siguranță... A venit Jandarmeria... după mai bine de 1.30 h... Scenariul clasic... În loc să verifice numărul mașinii la care oamenii au reușit să facă poză, cei doi jandarmi au controlat actele camioanelor, actele mărfurilor și vizual au verificat și marfa bielorusului prin ruperea sigiliului de la remorcă.

Vin și eu cu o întrebare ce se află în ultima perioadă pe buzele tuturor ai noștri de pe șosele: Cum facem ca să ne apărăm în asemenea cazuri? Începem să ne înarmăm? Deja situația degenerează și doar reflexul de a fugi în cabină și a se încuia i-a salvat viața colegului nostru. Foarte important, atacatorii au fizionomii de europeni, nu imigranți.

Între ei au vorbit într-o limbă necunoscută colegului nostru, albaneză sau bulgară, din câte mi-a povestit omul la telefon. Urgent trebuie luate măsuri. Ai noștri riscă mult într-o țară în care infracționalitatea pare că nu se mai ascunde în spatele maștilor sau a întunericului."





25% DINTRE ȘOFERII DE CAMION ADMIT CĂ AU ADORMIT LA VOLAN

Oboseala șoferului este recunoscută pe scară largă ca un factor de risc major care reduce siguranța rutieră și reprezintă o amenințare, nu numai pentru șoferi, ci pentru toți utilizatorii drumului.

Cu toate acestea, au existat puține cercetări cu privire la oboseala șoferului în transportul comercial și nu au existat studii sau rapoarte extinse la nivelul UE pe această temă în ultimii 15 ani. Obiectivul dublu al unui nou studiu este, în primul rând, să descrie natura și amploarea oboselii șoferului în sectorul transportului rutier de călători și mărfuri din Europa. În al doilea rând, își propune să examineze condițiile specifice de muncă ale șoferilor profesioniști și modul în care aceste condiții conduc la oboseală endemică în sector. Studiul se bazează pe o analiză a datelor colectate printr-un sondaj online realizat în jurul a 2.800 de șoferi de autobuze, autocare și camioane din Europa.

Sfidând oboseala șoferilor

Deoarece oboseala este definită în diferite moduri, unii șoferi nu-i cunosc simptomele și nu pot fi nici măcar conștienți de faptul că sunt obosiți până când nu apare un accident. Cu toate acestea, multe definiții împărtășesc ideea că

oboseala este o stare cauzată de efortul prelungit. Este o afecțiune care se manifestă fiziologic, cognitiv și emoțional. La șoferi, aceasta duce la o scădere a funcțiilor mentale și fizice, ceea ce la rândul său duce la un control slab al direcției, creșterea timpului de reacție și pierderea atenției și percepției pericolelor. Apariția oboselii nu este conștientă sau planificată, este mai degrabă un proces mental și fizic autonom. Accidentele legate de oboseală sunt adesea caracterizate printr-o pierdere semnificativă a controlului, care are ca rezultat o traiectorie neintenționată a vehiculului și lipsa unui răspuns de frânare. Accidentele rutiere care implică vehicule grele tind să fie mai grave decât alte coliziuni, cu consecințe grave pentru toți cei implicați, deoarece dimensiunea și masa vehiculelor implică forțe mai mari și mai distructive. În Europa, în 2016 (conform celor mai recente date disponibile) 4.002 de persoane au fost ucise în accidente rutiere cu camioane și 594 de persoane în accidente cu autobuze sau

autocare. În rândul șoferilor de autobuze, autocare și camioane se știe că oboseala șoferului este o problemă serioasă în toată Europa. Mulți șoferi văd oboseala ca o trăsătură caracteristică a profesiei de conducător auto.

60% dintre șoferi conduc deși sunt obosiți

Rezultatele sondajului arată că aproximativ două treimi dintre șoferii profesioniști se simt obosiți în mod regulat atunci când conduc (66% dintre șoferii de autobuz și autocare chestionați; 60% dintre șoferii de camion chestionați). Aproximativ un sfert până la aproape o treime dintre șoferi au recunoscut că au adormit în timp ce conduceau cel puțin o dată în ultimele douăsprezece luni (24% dintre șoferii de autobuz și autocar; 30% dintre șoferii de camioane).

Șoferii se fereșc în general de raportarea unor astfel de incidente, deoarece se tem că ar putea exista repercusiuni. În ciuda recunoașterii oboselii ca factor de risc pentru accidente și în ciuda existenței

legislației la nivel european privind timpii de conducere și perioadele de odihnă, acest studiu arată că oboseala șoferului este o problemă structurată și răspândită în sectorul transportului rutier de călători și mărfuri în Europa.

Condiții proaste de lucru

Deși există o mare varietate de motive posibile pentru oboseala șoferului, studiile existente se concentrează doar pe lipsa somnului. Cu toate acestea, acest studiu face un pas mai departe și arată cât de proaste sunt condițiile de muncă și de angajare. Iar acestea sunt printre motivele care stau la baza deficitului de somn.

Orele în plus de lucru

Un factor cheie al oboselii este creșterea timpului de lucru. Programul de lucru al șoferilor de autobuze, autocare și camioane este deosebit de lung, lăsând timp insuficient pentru satisfacerea nevoilor de bază, pentru recuperare și somn. 88% dintre șoferii de camion chestionați și 60% dintre șoferii de autobuz și autocar chestionați au lucrat mai mult de 40 de ore pe săptămână (norma în majoritatea celorlalte sectoare și profesii). O proporție semnificativă dintre acești șoferi a lucrat mai mult de 50 de ore pe săptămână.

Salarii mici

Există o relație directă între nivelul remunerației șoferilor și timpul lung de lucru al acestora. O dorință comună a șoferilor chestionați a fost

aceea de a reduce timpul de lucru pentru a reduce oboseala șoferului.

Trebuie să lucreze în timpul pauzelor

Șoferii de autobuze, autocare și camioane raportează adesea că trebuie să-și folosească pauzele pentru activități care constituie „alte lucrări”: găsirea locurilor de parcare, supravegherea activităților de încărcare și descărcare sau încărcarea și descărcarea bagajelor, ajutarea pasagerilor la îmbarcare și interacțiunea cu dispecerii sau clienții și studierea traseului.

Odihnă și somn întrerupt

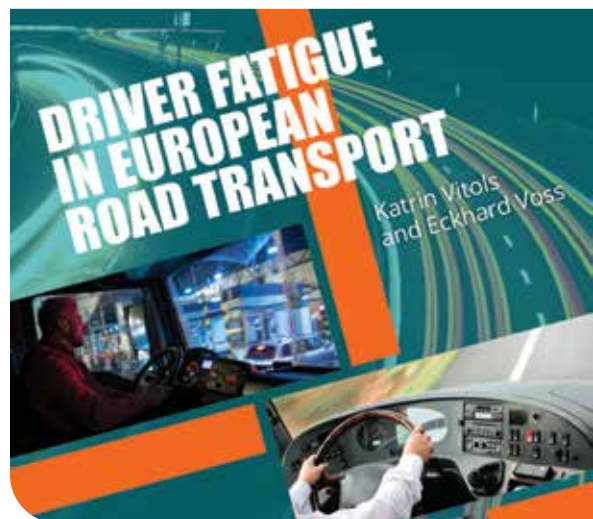
Calitatea scăzută a odihnei pe care o au șoferii este, de asemenea, o problemă serioasă. Calitatea somnului este adesea redusă de întreruperi și condiții nefavorabile de somn.

Condiții de muncă imprevizibile

Mulți șoferi care au participat la sondaj au raportat programe de lucru neregulate și nerealiste, schimbări prin rotație, modificări frecvente în programul de odihnă și de lucru, muncă de noapte. Toate acestea intră în conflict cu ritmul corpului uman. Ele duc la oboseală și stres.

Sănătate și siguranță

Șoferii au raportat, de asemenea, că trebuie să lucreze în condiții de mediu dure și incomode, care contribuie la oboseală: căldură, frig, zgomot și vibrații mecanice



în interiorul vehiculului, la care se adaugă și factori externi, cum ar fi vreme rea, vizibilitate slabă, drumuri rele.

Angajatori

Studiul stabilește o serie de contramăsuri pe care angajatorii le pot implementa pentru a ajuta la eliminarea oboselii șoferului. Acestea includ strategii de gestionare a riscului de oboseală la nivel de companie, investiții în echipamente mai bune pentru vehicule și o reducere a muncii fizice pentru șoferi.

Munca solicitantă fizic duce, de asemenea, la oboseală. Contramăsurile deosebit de importante identificate de acest studiu sunt reducerea timpului de lucru și înregistrarea corectă a timpului de lucru.

În companiile care planifică riguros programul de lucru, șoferii sunt mai puțin afectați de oboseală. Dar șoferii sunt instruiți frecvent să manipuleze tahograful. Acest lucru afectează nu numai bunăstarea șoferilor, ci și plata acestora. Și afectează în cele din urmă siguranța rutieră. Prin urmare, angajatorii trebuie să se asigure că toate sarcinile legate de muncă sunt înregistrate în mod corespunzător și plătite ca atare.

Legiuitorii

Legiuitorii au puterea de a remedia aspectele oboselii șoferului care sunt consecințele dereglementării și concurenței puternice din sector. Directivele și reglementările UE impun deja cerințe care reglementează timpul de lucru, orele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă pentru șoferii de autobuze, autocare și camioane.





CURTEA EUROPEANĂ: CAMIOANELE ȘI AUTOBUZELE AU NEVOIE DE RCA CHIAR DACĂ SUNT NEFUNCȚIONALE

Încheierea unui contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este înmatriculat într-un stat membru și nu a fost retras în mod legal din circulație, a decis Curtea Europeană de Justiție.

O asemenea obligație nu poate fi exclusă pentru simplul fapt că, la un moment dat, un vehicul înmatriculat nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice.

Care a fost speța

La 7 februarie 2018, Powiat Ostrowski (Districtul Ostrów, Polonia), colectivitate locală poloneză, a devenit proprietar pe cale judiciară, în temeiul unei decizii de confiscare, a unui vehicul înmatriculat în Polonia.

Ca urmare a notificării acestei decizii, la 20 aprilie 2018, districtul a asigurat vehiculul începând cu următoarea zi lucrătoare a administrației, și anume luni, 23 aprilie 2018.

Având în vedere starea tehnică defectuoasă a acestuia, Powiat Ostrowski a decis ca vehiculul să fie trimis la casare, în vederea

distrugerii. Pe baza certificatului eliberat de centrul de casare, radierea vehiculului a avut loc la 22 iunie 2018.

La 10 iulie 2018, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondul de Garantare a Asigurărilor, Polonia) a aplicat Powiat Ostrowski o amendă de 4200 zloti polonezi (PLN) (aproximativ 933 de euro) pentru neîndeplinirea obligației de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru acest vehicul pentru perioada 7 februarie-22 aprilie 2018. Powiat Ostrowski a sesizat Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski), cu o acțiune în constatarea faptului că, în perioada în litigiu, acesta nu avea obligația de a asigura vehiculul. Instanța menționată a solicitat Curții să stabilească existența unei

obligații de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru un vehicul înmatriculat într-un stat membru, care se află pe un teren privat, nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice și, ca urmare a deciziei proprietarului său, este destinat distrugerii.

Prin hotărârea pronunțată azi, Curtea a statuat că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este înmatriculat într-un stat membru, în cazul în care acest vehicul nu a fost retras în mod legal din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă.

Aprecierea Curții

În primul rând, Curtea arată că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto este, în principiu, obligatorie pentru

un vehicul înmatriculat într-un stat membru, care se află pe un teren privat și este destinat distrugerii ca urmare a deciziei proprietarului său, chiar dacă, la un moment dat, acest vehicul nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice.

În această privință, Curtea amintește că noțiunea de „vehicul” este obiectivă și independentă de utilizarea care se dă sau care se poate da vehiculului în cauză ori de intenția proprietarului sau a unei alte persoane de a-l utiliza în mod efectiv.

Or, starea tehnică a unui vehicul poate varia în timp, iar eventuala reparare a acestuia depinde de factori subiectivi, precum voința proprietarului sau a deținătorului acestuia de a efectua sau de a solicita efectuarea reparațiilor necesare și disponibilitatea bugetului necesar în acest scop. În consecință, dacă simplul fapt că, la un moment dat, un vehicul nu este apt să circule ar fi suficient să îl lipsească de calitatea sa de vehicul și să îl excepteze de la obligația de asigurare, caracterul obiectiv al acestei noțiuni de „vehicul” ar fi repus în discuție. În plus, obligația de asigurare nu este legată de utilizarea vehiculului ca mijloc de transport la un moment dat, nici de chestiunea dacă vehiculul în discuție a cauzat prejudicii.

Prin urmare, obligația de asigurare nu poate fi exclusă pentru simplul fapt că, la un moment dat, un vehicul înmatriculat nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice și, prin urmare, nu este apt să cauzeze un prejudiciu, chiar dacă este astfel de la transferul dreptului de proprietate asupra sa. De asemenea, intenția proprietarului sau a unei alte persoane de a distruge vehiculul nu permite în sine să se considere că acesta își pierde calitatea de „vehicul” și este



exceptat în acest mod de la obligația de asigurare. Astfel, calificarea drept „vehicul” și domeniul de aplicare al obligației de asigurare nu pot depinde de acești factori subiectivi, deoarece s-ar aduce de asemenea atingere previzibilității, stabilității și continuității obligației menționate, a cărei respectare este totuși necesară pentru a asigura securitatea juridică.

În al doilea rând, Curtea statuează că obligația, de principiu, de a asigura un vehicul înmatriculat într-un stat membru, care se află pe un teren privat și este destinat distrugerii de către proprietarul său, chiar dacă, la un moment dat, nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice, se impune, pe de o parte, pentru a asigura protecția victimelor accidentelor rutiere, având în vedere că intervenția organismului de despăgubire a pagubelor materiale sau a vătămarilor corporale cauzate de un vehicul neasigurat este prevăzută numai în cazurile în care încheierea asigurării este obligatorie. Astfel, această interpretare garantează că victimele menționate sunt, în orice caz, despăgubite fie de asigurător, în temeiul unui contract încheiat în acest scop, fie de organismul de despăgubire în cazul în care vehiculul implicat în accident nu a fost asigurat sau atunci când acest vehicul nu a fost identificat. Pe de altă parte, ea permite să se asigure în cea mai mare măsură

posibilă respectarea obiectivului care urmărește garantarea liberei circulații atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor care se află la bordul acestora. Astfel, doar atunci când se asigură o protecție solidă a potențialelor victime ale accidentelor rutiere se poate cere statelor membre să se abțină de la efectuarea unui control sistematic al asigurării vehiculelor care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru, ceea ce este esențial pentru a garanta această liberă circulație.

În al treilea rând, Curtea precizează că, pentru ca un vehicul să fie exceptat de la obligația de asigurare, acesta trebuie să fie retras în mod oficial din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă. Astfel, deși înmatricularea unui vehicul certifică în principiu capacitatea de a circula a acestuia și, prin urmare, de a fi utilizat ca mijloc de transport, un vehicul înmatriculat poate fi, în mod obiectiv, definitiv inapt să circule din cauza stării sale tehnice defectuoase. Constatarea acestei incapacități de a circula și cea a pierderii calității sale de „vehicul” trebuie efectuate însă în mod obiectiv. În această privință, deși radierea înmatriculării vehiculului poate constitui o astfel de constatare obiectivă, dreptul Uniunii nu prevede modul în care un vehicul poate fi retras în mod legal din circulație. Prin urmare, această retragere nu poate fi constatată, potrivit reglementării naționale aplicabile, în alt mod decât prin radierea înmatriculării vehiculului în cauză.





BANI EUROPENI PENTRU 18 MARI PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ

Planul Național de Redresare și Reziliență propus de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene a fost adoptat de Guvernul României, în a doua lectură.

Premierul Florin Cîțu a anunțat că Executivul a aprobat memorandumul privind Planul Național de Redresare și Reziliență. Memorandumul mandatează ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene să negocieze cu Comisia Europeană proiectele pentru care România ar urma să primească aproape 30 de miliarde de euro. Potrivit documentului, Guvernul a bugetat prin PNRR cheltuieli de peste 41 de miliarde de euro, mai mari decât suma destinată României, aproximativ 29,2 miliarde de euro.

După aprobarea memorandumului, urmează negocierea cu Comisia Europeană pe fiecare componentă în parte.

Banii care vor fi alocați de Uniunea Europeană prin PNRR trebuie cheltuiți până în 2026, dată până la care toate proiectele finanțate prin acest program trebuie finalizate. În caz contrar, sumele trebuie returnate.

De ce am cerut bani pentru autostrăzi

„Conform Raportului Forumul Economic 2019, România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se

situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește numărul de kilometri de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, 848,12 km din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km fiind la nivel de autostradă, respectiv un procent de 4,96% din totalul rețelei de transport. De asemenea, densitatea de autostrăzi din România este una din cele mai mici la nivel european, raportată la suprafață. Accesul la coridoarele vest-, est- și sud-europene, este îngreunat și limitat de capacitatea de circulație și calitatea redusă a infrastructurii de transport din România, limitând, astfel, libera circulație a mărfurilor și persoanelor și diminuând

posibilitățile de creștere ale traficului internațional de mărfuri sau călători care tranzitează România. Potrivit Raportului de Competitivitate Globală al World Economic Forum pentru anul 2018, România este pe ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește investițiile în calitatea drumurilor și infrastructura existentă, cu un scor de 2.96 din 7. România prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere din statele membre. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de 96 fatalități/1 mil. locuitori față de media UE de 49 fatalități/1 mil. locuitori în 2018. Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3%, față de anul precedent, de



la 1.951 decese la 1.867, România se situează în continuare pe primul loc. Drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute ca fiind cele mai periculoase, după cum rezultă din studiile recente efectuate de EuroRAP, care concluzionează că în Europa riscul de incidență a accidentelor pentru drumurile cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale, care reflectă un risc semnificativ mai mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens. În cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane. În prezent, aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentat de drumurile cu o singură bandă, ceea ce contribuie la numărul mare de accidente, precum și la costuri economice ridicate asociate acestora în UE la numărul de accidente grave”, se arată în documentul consultat de TIR Magazin.

Ce probleme au fost identificate în infrastructura rutieră

- Infrastructura de transport este sub-dimensionată, poluantă și slab întreținută, generând zone cu trafic supra-dimensionat, ambuteiaje și reduceri semnificative ale vitezei optime de deplasare.
- Nodurile urbane au o conectivitate redusă la rețelele de transport, în special la cele trans-europene,

iar intermodalitatea lipsește, toate ducând la o congestiune a traficului, o mobilitate scăzută pentru populație și sectorul economic.

- Infrastructura de transport slab dezvoltată (cu multe drumuri cu benzi unice) contribuie la creșterea poluării mediului și la un număr alarmant de incidente rutiere.

- Lipsa unor sisteme adecvate de management al traficului are un impact negativ asupra timpilor de deplasare.

Descrierea reformelor și investițiilor aferente componentei

„Creșterea eficienței implementării investițiilor în infrastructura de transport, prin creșterea capacității administrative, a guvernantei corporative (CNIR și CNAIR), coroborat cu investiții în dezvoltarea infrastructurii rutiere majore (TEN-T) și a conexiunilor cu zone relevante din punct de vedere economic (inclusiv cu potențiale culoare navigabile) în special pe următoarele tronsoane:

- A7 – Anumite secțiuni;
- A8 – Anumite secțiuni;
- A1 – Secțiunea Lugoj – Deva;
- A3 – Anumite secțiuni și Centura Metropolitană Cluj;
- Legătura între Autostrada A1 – Timișoara – Aeroportul Timișoara;
- Legătura Autostrada A8 – Lețcani Vest – Bypass Iași – Iași Dacia;
- Legătura Apahida (Est Cluj-Napoca) – Jucu (Zona industrială și logistică);
- Legătura între Autostrada A1 – Pitești – Mioveni Bypass;

- Legătura Craiova Est – Drum Expres Pitești – Craiova;
- Legătura Hunedoara – Sântuhalm – Autostrada A1;
- Legătura A10 – Teiuș – Blaj (zona industrială);
- Legătura Autostrada A3 – Mărtinești – Vâlcele;
- Alternativa Techirghiol (Litoral Express);
- Legătura Slobozia – Drajna Nouă – Autostrada A2;
- Legătura Călărași – Drajna Nouă – Autostrada A2;
- Legătura DN1 – Aeroport Henri Coandă – Autostrada A3/A0;
- Legătura Sfântu Gheorghe – Autostrada A13;
- Legătura Râmnicu Vâlcea – Tigveni;
- Alte proiecte minore care asigură accesul diferitelor zone de interes către infrastructura mare de transport și conexiuni cu potențiale culoare navigabile.



Perdele forestiere și stații electrice de încărcare

În acest context, Ministrul Transporturilor a mai spus că viitoarele autostrăzi vor avea perdele forestiere și stații electrice de încărcare. „Sunt proiecte mature și adaptate vremurilor noastre, prevăzute cu perdele forestiere și stații electrice de încărcare. Infrastructura din România are nevoie urgentă de dezvoltare modernă și echitabilă între regiuni, iar PNRR este o sursă vitală de finanțare pentru țara noastră. Privesc cu încredere către finalizarea negocierilor dintre





România și Comisia Europeană și mărturisesc că sunt nerăbdător să ne apucăm de construit”, a precizat ministrul Cătălin Drulă.

Ce se urmărește

Introducerea de politici și tehnologii ecologice și digitale în sectorul transporturilor, vizând în principal următoarele:

- Punerea în aplicare a sistemelor inteligente de gestionare a traficului, a semnelor și semnalelor rutiere, și a altor elemente care vizează traficul inteligent pe drumurile publice, inclusiv senzori și platforme de monitorizare a traficului și mecanisme inteligente de prevenire a accidentelor rutiere;
- Dezvoltarea unui centru de management al traficului, sisteme de informare a utilizatorilor, interoperabilitatea sistemelor de transport;
- Stații de reîncărcare electrice;
- Crearea și dezvoltarea cadrului de impozitare și control – instalații de măsurare a greutății automate pentru zonele de frontieră, sisteme integrate de control rutier, taxare pe baza principiului „poluatorul plătește”.
- Dezvoltarea pe infrastructura asigurată de autostrăzi/ drumuri expres/ drumuri naționale a unei infrastructuri naționale de fibră optică, disponibilă inclusiv pentru instituțiile publice;

- Asigurarea siguranței pe drumurile naționale prin pregătirea și punerea în aplicare a cadrului strategic privind siguranța rutieră, incluzând următoarele:

- Măsurile de siguranță pasivă – bariere și atenuatoare de impact;
- Iluminare pe timp de noapte – elemente de semnal și sistem de management;
- Pasaje denivelate și alte soluții tehnice de eliminare a punctelor negre;
- Sistem de marcare digitală și proiect pilot pentru vehicule autonome.

Implicații orizontale

- Investițiile prevăzute contribuie parțial cu 100% la tranziția verde prin finanțarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi.
- Investițiile prevăzute contribuie parțial cu 100% la tranziția digitală prin finanțarea digitalizării transporturilor.
- Trebuie monitorizată atent respectarea principiului de a nu prejudicia semnificativ.

Transporturile poluează mai puțin ca media UE

Conform ultimului raport de țară, principalul sector care cauzează poluare atmosferică rămâne sectorul energetic. Astfel, în 2017, ponderea surselor de energie regenerabilă în consumul total de energie era de 24,5%, iar sectorul energiei contribuia cu 30% din totalul emisiilor de GES, la care se adaugă emisiile de ape uzate și producția de deșeuri. Sectorul agricol reprezintă 17% din totalul emisiilor GES, iar sectorul transporturilor 16,6%, sub media europeană.

Criterii de includere în PNRR a investițiilor:

- proiecte corelate în implementarea reformelor;
- complementaritate cu alte programe;
- green 37%;
- respectarea principiului DNSH (principiul neafectării semnificative a mediului);
- digital 20%;
- nerecurență activități și cheltuieli;
- maturitate - termen de implementare 31.08.2026 (nu se “fazează”);
- cheltuieli efectuate după 01.02.2020.



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

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

**DE LA PRODUCĂTORII
REALITY SHOW-ULUI VIRAL
“CONTROALELE ISCTR”**



**UN SERIAL DEDICAT
STĂRII DEZASTRUOASE
A INFRASTRUCTURII RUTIERE
ROMÂNEȘTI**

**DIN LUNA SEPTEMBRIE 2018
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIR MAGAZIN**



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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