

INVESTIGATORUL'S



UNTRR: VICTORIA TRANSPORTATORILOR ÎN INSTANȚĂ ÎN FRANȚA

PAG.04



**KAROL SOKOL,
MANAGING DIRECTOR
SCANIA BLACK SEA
PG.12**

MAI 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2, sector 4
București

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

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 Magazin poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM și în rețeaua IMMADIO 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



06 VIDEO. MAN TRUCK &
BUS A LANSAT MAN TGE
NEXT LEVEL



16 IVECO- UN NOU PUNCT
DE VÂNZARE ȘI SERVICE
ÎN CONSTANȚA



29 TOT CE TREBUIE SĂ
ȘTII DESPRE SISTEMUL
E-TRANSPORT CARE
INTRĂ ÎN VIGOARE ÎN
IULIE



38 OFICIAL. CAMIOANELE
TREBUIE SĂ REDUCĂ
POLUAREA PÂNĂ ÎN 2040 CU
90%



FRANȚA. VICTORIE UNTRR ÎNTR-UN CAZ DE "NEÎNTOARCEREA ȘOFERILOR ACASĂ"

Victorie majoră în instanțele din Franța pentru transportatorii români: prima achitare obținută de avocatul partener UNTRR Smaranda Rugină pentru neînțoarcerea acasă a șoferilor, sancționată de autoritățile franceze cu un an de închisoare și amendă de 30.000 euro.

"În 2023, autoritățile de control din Franța, au modificat legislația socială și conform articolului 1.3315-4-1 din Codul de transport francez au încadrat neînțoarcerea șoferilor acasă ca faptă penală, aplicabilă administratorului firmei, această infracțiune pedepsindu-se cu un an de închisoare și cu amendă de 30.000 de euro.

Radu Dinescu, Secretar General al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR: "Justiția franceză, într-o interpretare justă a legislației europene, a sancționat excesul de zel al autorităților de control din Franța." După modificarea legislației, inspectorii DREAL au început o campanie abuzivă de control a șoferilor angajați la firme de transport din România și din alte state est-europene.

Deși șoferul este liber să își petreacă repausul săptămânal oriunde dorește, în accepțiunea inspectorilor DREAL șoferii nu au acest drept. DREAL consideră obligatoriu ca șoferii să se întoarcă doar la sediul operațional al firmei. Astfel, în cadrul controalelor efectuate în trafic, inspectorii DREAL nu au ținut cont de notificările transmise de firme șoferilor de a se întoarce acasă la 3-4 săptămâni și nici de refuzul șoferilor de a se întoarce la sediul operațional al firmei. În urma acestor acțiuni în 2024, firmele de transport din România au primit peste 50 de procese verbale de sancționare. Doamna Smaranda RUGINĂ, avocatul partener UNTRR din Franța, a contestat mai multe astfel de procese-verbale, iar prin

Hotărârea din 28 martie 2024, Tribunalul penal din Toulouse (Saint Gaudens) a obținut prima achitare și a dat dreptate angajatului și angajatorului.

În acest caz, controlul a fost efectuat la data de 4 aprilie 2023 de către DREAL OCCITANIE - ANTENNE DE TOULOUSE împotriva unui angajat al unei societăți de transport din Pitești, România.

Perioada verificată pe baza descărcării tahografului a fost cuprinsă între 05.03.2023 și 04.04.2023. Datele tahografului au indicat că șoferul își efectuase cel mai devreme repausul săptămânal la data de 11.03.2023 pe teritoriul Italiei.

Polițistul l-a întrebat pe conducătorul auto, fără a-i pune la dispoziție un interpret sau un avocat, când a revenit ultima dată în România,



acesta răspunzând că ultima dată s-a întors în România pe 3 martie 2023. Prin urmare, la momentul controlului trecuseră mai mult de 4 săptămâni de la ultima întoarcere a șoferului în România.

Ofițerul DREAL a considerat că angajatorul a comis o infracțiune pentru simplul fapt că angajatul nu s-a întors în România (la centrul operațional al societății sau la domiciliul său).

Prin Hotărârea din 28 martie 2024, Tribunalul penal din Toulouse (Saint Gaudens) a dat dreptate angajatului și angajatorului, declarând că:

1. În momentul în care salariatul era verificat pentru fapte legate de articolul 8 §8Bis, acesta nu era interogată în calitate de suspect, ci ca simplu martor și, prin urmare, nu putea fi considerat responsabil pentru decizia sa de a nu se întoarce;
2. În timpul transportului internațional în cauză: angajatorul i-a trimis salariatului o înștiințare cu privire la dreptul său de a se întoarce, iar salariatul a răspuns în scris la acest e-mail, confirmând că nu dorește să se întoarcă în România pentru a-și efectua repausul săptămânal;
3. Societatea a fost achitată de infracțiune și garanția plătită în ziua controlului, respectiv 4.000 de euro, va fi restituită.

UNTRR rămâne ferm angajată în protejarea intereselor transportatorilor rutieri români și va continua să monitorizeze și să semnaleze orice practici nedrepte sau discriminatorii aplicate de autoritățile de control din Europa.", se spune în comunicatul UNTRR din 25 aprilie 2024.

Problema

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



VIDEO. MAN TRUCK & BUS A LANSAT MAN TGE NEXT LEVEL

- **MAN TGE Next Level cu siguranță activă și pasivă îmbunătățită**
- **Unsprezece noi sisteme de asistență disponibile, în total 27 de sisteme de asistență oferite**
- **Display tactil MAN Media Van de ultimă generație pentru operarea sigură a funcțiilor de infotainment și a vehiculului**
- **Aspecte deosebite pentru șofer ca standard: MAN SmartLink, tablou de instrumente digital, Keyless Go, volan multifuncțional, frână de parcare electronică**
- **Securitate cibernetică îmbunătățită**
- **Ediția de lansare cu elemente de design**

MAN TGE va primi o actualizare extensivă funcțională și de interior cu modelul anului 2025. Astfel, „camionul printre furgonete” face cel mai mare salt tehnologic din istoria sa. Furgonul de la MAN Truck & Bus primește o arhitectură complet nouă a rețelei de bord. O nouă generație de unități de control îndeplinește cerințele mai ridicate de securitate cibernetică, pe de o parte, și pe de altă parte, crește semnificativ siguranța activă și pasivă pentru șoferi și ceilalți participanți la trafic cu ajutorul noilor sisteme de asistență pentru șoferi. Astfel, MAN TGE este mai bine protejat împotriva manipulării digitale și a

modificărilor neautorizate ale software-ului vehiculului și este, de asemenea, ideal echipat pentru serviciile online viitoare. Un alt avantaj este capacitatea de a efectua actualizări la distanță. Acest lucru elimină necesitatea vizitelor în service pentru actualizări de software și îmbunătățește continuu stabilitatea software-ului.

Siguranță și asistență

Combinarea noilor unități de control și a noilor senzori radar și camere a permis, de asemenea, îmbunătățirea semnificativă a sistemelor de siguranță

și asistență pentru șoferi. De exemplu, Blind Spot Warning și Drive Off Warning sunt complet noi. Acestea sunt acum standard pentru toate MAN TGE-uri peste 3,5 tone cu aprobare N2 și opționale pentru vehiculele cu aprobare N1. De asemenea, sistemele de asistență opționale, Cruise Assist, Cruise Assist Plus și Turn Assist, sunt aplicații noi. În plus, aproape toate sistemele au fost revizuite și funcțiile lor extinse. Lista extinsă a sistemelor de asistență montate ca standard este, de asemenea, demnă de reamintit. Fiecare MAN TGE Next Level vine cu Fatigue

Detection, Traffic Sign Information, Intelligent Speed Assist, Emergency Brake Assist¹, Parking Assist¹, Active Lane Guard System, Cruise Control și Tyre Pressure Monitoring System. Acest lucru ridică siguranța activă a furgonetelor MAN la un nou nivel. De asemenea, airbag-ul pentru pasager și un sistem de înregistrare a accidentelor sunt noi în echipamentul standard al MAN TGE cu aprobare N1. Acesta din urmă înregistrează și stochează parametrii și informațiile critice legate de coliziune puțin înainte, în timpul și imediat după o coliziune. În acest fel, date importante sunt disponibile pentru investigațiile accidentelor și analizele performanței echipamentului de siguranță. Airbag-ul pentru pasagerul din față este încă disponibil ca opțiune pentru vehiculele cu aprobare N2.

Nou tablou de bord

MAN TGE Next Level vine și cu numeroase caracteristici noi de confort: un nou tablou de bord cu instrumentație digitală și un ecran tactil mare MAN Media Van pentru controlul funcțiilor vehiculului și al sistemului de infotainment. Electricele și electronicele vehiculului, revizuite extensiv și combinate cu noua locație a șoferului și cu sistemele de asistență noi și actualizate, ridică MAN TGE la un nou nivel, motiv pentru care i s-a dat porecla „Next Level”. Producția primelor variante de modele va începe în iunie 2024, urmând să fie lansate și altele pe parcursul anului.

Culoarea de lansare

Sub capotă, MAN TGE este nou și pregătit pentru viitor cu modelul anului 2025. Cu toate acestea, aspectul său exterior distinctiv și dinamic rămâne practic neschimbat. Prin urmare, MAN Truck & Bus a creat un model subtil



dar atrăgător cu ediția TGE Next Level, care setează accente vizuale. Ediția este deja disponibilă pentru comandă. Constă în culoarea de lansare Pale Copper Metallic, capacul oglinzilor în negru lucios, o bandă decorativă în formă de bumerang pe bara din față în argintiu, un emblema „Next” în grila frontală și jante de 17” din aliaj în argintiu sau opțional în negru.

Trei niveluri de putere

În ceea ce privește propulsia, există o mică schimbare în portofoliu. Motorul

diesel turbo de 2.0 litri și alegerea între transmisia manuală și cea automată cu 8 trepte rămân aceleași. Motorul anterior nivel entry de 75 kW (102 CP) nu va mai fi oferit din cauza cererii reduse din partea clienților. Trei niveluri de putere sunt acum disponibile ca standard: 103 kW (140 CP), 120 kW (163 CP) și 130 kW (177 CP).

MAN ServiceCare

Calitatea ridicată a serviciilor pentru MAN TGE rămâne neschimbată, cu

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





expertiză specifică pentru vehicule comerciale, serviciu de asistență rutieră 24 de ore și ore lungi de deschidere la multe filiale. Serviciul digital MAN ServiceCare este, de asemenea, disponibil cu MAN TGE Next Level pentru comunicare fluentă între operatorul vehiculului și atelier. MAN ServiceCare este un sistem digital de management al întreținerii și reparațiilor pentru operatorul vehiculului.

Habitacul ultra-modern

Tabloul de bord al MAN TGE a fost complet reproiectat și acum include un ecran tactil independent în centrul său. Volanul ergonomic, care poate fi folosit pentru selectarea directă a noilor sisteme de asistență, a fost, de asemenea, reproiectat. Noul grup de instrumente este complet digitalizat ca standard și oferă șoferului opțiuni extinse pentru personalizarea afișărilor și a informațiilor.

Noul sistem de infotainment

Cu toate acestea, cel mai impresionant punct de atracție al noului habitacul este noul sistem de infotainment MAN Media Van, care este centrul de control modern pentru controlul funcțiilor de infotainment și ale vehiculului. Trei variante ale sistemului de infotainment sunt disponibile: MAN Media Van standard cu ecran de 10,4 inci, MAN Media Van Navigation cu ecran de 10,4 inci (plus funcții opționale) și MAN Media Van Navigation Business cu ecran de 12,9 inci (plus funcții opționale). Funcțiile opționale includ, de exemplu, streaming-ul media prin serviciul de streaming Tidal și controlul vocal. Un suport de

încărcare inductiv pentru încărcarea wireless a dispozitivelor inteligente poate fi de asemenea comandat la cerere. Pentru o comunicare mai bună cu rândul din spate al scaunelor din cabina echipajului, se pot selecta microfonul din față și difuzoarele din spate. Această funcție opțională se numește In-Car Communication. Tuner-ul DAB, interfața Bluetooth și MAN SmartLink pentru integrarea smartphone-ului (Android Auto sau Apple CarPlay) sunt instalate ca standard în MAN Media Van. Acesta din urmă permite afișarea anumitor aplicații pe ecranul MAN Media Van și operarea acestora, fie direct prin intermediul ecranului tactil, fie prin intermediul comenzilor MAN TGE.

Keyless Go

Alte caracteristici noi standard care fac condusul MAN TGE chiar mai plăcut, mai sigur și mai ușor includ Keyless Go, frâna de parcare electronică și două porturi USB-C. În plus, transmisia automată a TGE nu mai are levierul de viteză anterior. Un levier de schimbare automată pe volan este acum disponibil pentru selectarea modurilor de conducere. Acest lucru mărește spațiul disponibil în cabină, la fel ca și noua frână de parcare electronică, care este activată printr-un buton în habitacul. Levierul de frână de mână anterior, de lângă scaunul șoferului nu mai este necesar. În plus, frâna de parcare electronică cu funcția „Auto Hold” asigură vehiculul împotriva rulării atunci când este oprită prin angajarea automată a frânei de parcare fără a fi necesar să se țină pedala de frână.

Acest lucru reduce efortul șoferului, de exemplu, în traficul stop-and-go, când se oprește la semafoare sau la o trecere la nivel cu o pantă în sus sau în jos. Cu noua funcție Keyless Go, aprinderea este activată de la distanță în locul utilizării unei chei. Un buton suplimentar în habitacul este folosit pentru a porni și opri motorul fără o cheie. O funcție comodă care economisește timp. Până la patru porturi USB-C noi sunt disponibile pentru transferul de date și încărcarea dispozitivelor mobile cu o putere de încărcare de 45W: două sub consola centrală, unul deasupra tabloului de bord și unul deasupra parbrizului.

Sistemele de asistență - echipament standard

Odată cu introducerea modelului TGE Next Level, numărul sistemelor disponibile ca standard a fost ridicat la un nivel semnificativ mai înalt. Sistemele complet noi de asistență pentru șofer Blind Spot Warning și Drive Off Warning sunt montate ca standard pentru TGE-uri cu aprobare N2 și sunt oferite ca opțiune pentru TGE-urile cu aprobare N1. Avertizarea pentru unghiul mort folosește senzori radar pentru a monitoriza zona unghiului mort alături de vehiculul (în funcție de faptul dacă vehiculul se deplasează pe partea stângă sau dreaptă) și reduce riscul de coliziune cu bicicliștii, în special în timpul virajelor. Poate fi extins opțional pentru a monitoriza ambele părți ale vehiculului. Avertizarea pentru pornirea în mișcare folosește o cameră multifuncțională și radar pentru a monitoriza zona din față vehiculului și ajută la evitarea coliziunilor



cu pietonii sau bicicliștii în momentul plecării. Cu ambele sisteme, șoferul este avertizat vizual și acustic.

Noi sisteme în echiparea standard

Următoarele sisteme sunt noi în echiparea standard: Active Lane Guard System, Parking Assist, Fatigue Detection, Traffic Sign Information, Intelligent Speed Assist și Tyre Pressure Monitoring System. Există și funcțiile de control al croazierei și de limitare a vitezei. Și Emergency Brake Assist face, de asemenea, parte din echipamentul standard. Acest lucru înseamnă că MAN TGE este mai sigur ca niciodată, chiar și în versiunea standard.

Active Lane Guard System

Active Lane Guard System ajută șoferul să mențină vehiculul în bandă și prin corectarea intervențiilor de direcție. În special, recunoașterea limitei benzii a

fost îmbunătățită și acum funcționează și pe baza trotuarului și a marginii drumului. Traseul limitelor benzii este detectat de o cameră. În plus, sistemul avertizează șoferul prin vibrații ale volanului sau un semnal acustic dacă se trece accidental peste o limită de bandă.

Parking assist

Asistența la parcare folosește senzori pentru parcare de distanță, pentru a monitoriza zona din față și din spatele vehiculului și sprijină șoferul la parcare prin afișarea distanței față de obstacolele statice atât în grupul de instrumente, cât și pe ecranul MAN Media Van. O caracteristică nouă este că frânarea de urgență este inițiată automat în caz de coliziune iminentă. Nu se poate instala nicio asistență la parcare pe vehiculele cu un cadru plat.

Fatigue Detection

Sistemul Fatigue Detection indică

șoferului atât vizual în grupul de instrumente, cât și pe ecranul MAN Media Van, precum și tactil, printr-o strângere scurtă a centurilor de siguranță, o pierdere de atenție pe termen scurt sau lung. Nivelul actual de somnolență și atenție distrasă și timpul petrecut de la ultima pauză sunt afișate, cu recomandări pentru pauze și oferte pentru găsirea unei zone de odihnă.

Traffic Sign Information

Traffic Sign Information informează șoferul în grupul de instrumente și pe ecranul MAN Media Van despre semnele de circulație detectate de camere sau determinate din datele de navigație și rută. Dacă limita de viteză este depășită, șoferul este avertizat vizual și acustic.

Intelligent Speed Assist

Intelligent Speed Assist determină limita de viteză din limitatorul de



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.K.O.e COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.C.U și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **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

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.



viteză activat, semnele de circulație înregistrate și datele predictive de rută și frânează automat până la limita de viteză. Aceasta accelerează automat până la viteza setată anterior în afișaj când limita de viteză este anulată. Dacă șoferul depășește manual limita de viteză, primește o avertizare vizuală și acustică.

Emergency Brake Assist

Emergency Brake Assist ajută la evitarea coliziunilor cu vehiculele din față. Aceasta sprijină șoferul cu frânare automată, avertizează vizual, tactil și acustic dacă distanța este prea scurtă și poate iniția, de asemenea, frânare de urgență automată dacă este echipată cu transmisie automată. Noua funcție integrată de detectare a pietonilor și bicicliștilor extinde, de asemenea, gama de funcții către alți participanți la trafic.

Tyre Pressure Monitoring System

Tyre Pressure Monitoring System este acum posibil și cu anvelope duble. Acesta determină presiunea actuală a pneurilor folosind senzori în roți (nou: inclusiv roata de rezervă) și informează șoferul înainte și în timpul călătoriei, împreună cu o avertizare vizuală și acustică în cazul unei presiuni scăzute a pneurilor sau a unei scăderi rapide a presiunii.

Sistemele de asistență - echipament opțional

Progresul tehnologic al noilor unități de control, senzori și camere instalate în vehicul permite introducerea de sisteme de asistență noi și îmbunătățite. Unul dintre principalele motive pentru aceasta este puterea de calcul crescută sub capotă. Cu sistemele de asistență, MAN TGE oferă o protecție și mai bună pentru ocupanții vehiculului și pentru ceilalți participanți la trafic și contribuie la creșterea siguranței rutiere.

Sistemele de asistență pentru șofer complet noi și opționale sunt Turning Assist și Cruise Assist Plus (inclusiv Emergency Assist). S-au făcut îmbunătățiri semnificative la Park Steering Assist, Rear View Camera cu linii de ghidaj dinamice, ACC Stop & Go și Emergency Assist.

Turning Assist

Turning Assist ajută la evitarea coliziunilor frontale cu vehiculele care vin din sens opus prin frânare automată în momentul virării în banda opusă.

Park Steering Assist

Park Steering Assist sprijină șoferul la parcare în locuri de parcare paralele și perpendiculare. Pentru aceasta, locul de parcare este detectat mai întâi de senzori și dimensiunea potrivită este afișată șoferului. În timpul procesului de parcare asistată, șoferul apasă pedalele de accelerație și de frână, asistentul de parcare preia direcția și inițiază automat frânarea de urgență dacă viteza este prea mare sau o coliziune este iminentă.

Rear View Camera

Rear View Camera îi arată acum șoferului împrejurimile din spatele vehiculului pe ecranul MAN Media Van cu linii de ghidaj dinamice în loc de statice. Acest lucru îmbunătățește orientarea pentru șofer, deoarece liniile de ghidaj se adaptează continuu la ruta parcursă. Rezoluția mai mare a camerei a îmbunătățit, de asemenea, afișajul pe ecranul MAN Media Van și, astfel, vizibilitatea.

ACC Stop & Go

ACC Stop & Go este un control semi-automatizat al proceselor de accelerare și frânare bazat pe viteza setată de șofer sau distanța față de vehiculul din față. După frânare, până la oprire completă, sistemul se pornește semi-automat; după un mesaj, șoferul

trebuie să confirme repornirea automată apăsând pedala de accelerație. ACC Stop & Go este disponibil doar ca parte a Cruise Assist sau Cruise Assist Plus.

Active Lane Guard System și Traffic Jam Assist

Active Lane Guard System și Traffic Jam Assist controlează și accelerează și frânarea bazate pe viteza setată de șofer sau distanța față de vehiculul din față. De asemenea, corectează mișcările de direcție pentru a menține vehiculul în banda sa. După frânare până la oprire completă, sistemul pornește complet automat și menține automat vehiculul în centrul benzii. Active Lane Guard System și Traffic Jam Assist sunt disponibile numai împreună cu ACC Stop & Go în Cruise Assist.

Emergency Assist

Emergency Assist monitorizează în mod continuu activitatea șoferului pe pedala de accelerație, direcția și frânele. În cazul în care nu există activitate din partea șoferului într-o situație excepțională -de exemplu, în caz de afectare a sănătății sau pierdere a capacității de a conduce- Emergency Assist poate prelua controlul vehiculului pentru a opri vehiculul și apoi pentru a-l asigura (activarea luminilor de avertizare a pericolului, efectuarea unui apel de urgență, deblocarea ușilor). Astfel, consecințele iminente, cum ar fi părăsirea carosabilului, coliziunile din spate și punerea în pericol a altor participanți la trafic, pot fi evitate în limitele sistemului. Emergency Assist este disponibil numai împreună cu ACC Stop & Go în Cruise Assist Plus și, prin urmare, numai pentru vehiculele cu transmisie automată.

Cruise Assist

Cruise Assist combină funcțiile ACC Stop & Go, Sistem activ de menținere a benzii și Asistență în ambuteiaje pentru a ajuta șoferul să mențină



distanța, viteza și poziția pe banda de circulație. În acest sens, controlul semi-automatizat al proceselor de accelerare și frânare este combinat cu controlul lateral al mișcărilor de direcție pentru menținerea benzii.

Cruise Assist Plus

Cruise Assist Plus constă în funcțiile ACC Stop & Go, precum și Emergency Assist, Active Lane Guard System și Traffic Jam Assist. Este disponibil numai pentru vehiculele cu transmisie automată.

Lane Change Assist

Lane Change Assist sprijină șoferul în momentul schimbării benzii prin monitorizarea activă a zonei din jur - acum cu o rază de detecție semnificativ

mai mare datorită senzorilor noi. În plus, avertizarea integrată oferă acum un suport și mai bun împotriva traficului transversal din spate, când se face manevra de mers înapoi dintr-o ieșire sau loc de parcare și inițiază automat frânarea de urgență în caz de coliziune iminentă. În ambele cazuri, coliziunile cu alte vehicule pot fi evitate eficient. Lane Change Assist este disponibil numai pentru vehiculele de transport de marfă.

Precizări

Vehiculele prezintă statutul de pre-serie. Echipamentul livrat standard și sistemele de asistență pot fi modificate. Sistemele de asistență ale MAN TGE cresc siguranța și ajută șoferul să evite accidentele în limitele capacităților tehnice ale sistemului. Echipamentul

special este supus unei taxe suplimentare. Modificările și erorile sunt rezervate.

Despre MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus este unul dintre principalii producători europeni de vehicule comerciale și furnizori de soluții de transport, cu o cifră de afaceri anuală de aproximativ 14,8 miliarde de euro (2023). Portofoliul de produse al companiei include autoutilitare, camioane, autobuze/autocare și motoare diesel și pe benzină, împreună cu servicii legate de transportul de pasageri și mărfuri. MAN Truck & Bus este o companie a GRUPULUI TRATON și are aproximativ 33.000 de angajați în întreaga lume.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





VIDEO. CARAVANA TEST & DRIVE SCANIA 2024

Compania suedeză își prezintă, în cadrul Caravanei Test & Drive Scania 2024, începând cu 20 mai 2024, vehiculul de ultimă generație: SCANIA SUPER – câștigătorul GREEN TRUCK AWARD 2024.



Scania România face apel către toți proprietarii de business, transportatorii și pasionații de transport pe distanțe lungi din România să participe la cel mai așteptat eveniment al anului: Caravana Scania 2024!

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR Revista

TIR Magazin: Ce aduce nou Caravana Scania 2024?

Maria Bădici, Dealer Director Scania Black Sea:

Anul acesta ne-am propus să implementăm un nou concept. Un concept de Test & Drive prin care invităm toate companiile de transport să vină și să testeze noul nostru produs Scania Super, care a câștigat, din nou, anul acesta, Green Truck Award. Produs prin care noi garantăm o economie, prin scăderea consumului de combustibil de până la 8%.



Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR Revista Tir Magazin: Ce presupune noua campanie pe care ați lansat-o cu această Caravană Scania?

Karol Sokol, Managing Director Scania Black Sea: Înainte de orice aş vrea să îi invit pe clienții și potențialii noștri clienți în locațiile noastre din toată România. Pentru că acum am decis să venim la ei în zonă și nu mai este nevoie să vină la centru, la București. Și au o excelentă oportunitate de a testa cel mai nou camion Scania. Nu doar să îl vadă, ci să îl testeze

cu o semiremorcă încărcată. Cu aceasta prezentăm noua noastră campanie, care reprezintă o oportunitate exclusivă de a cumpăra Scania în condiții promoționale. Investiția în Scania este la o rată de doar 1.550 euro pe lună. Mai mult, pot obține și alte beneficii: service-ul, incluzând mentenanța este de doar 49 euro pe lună. "Cireașa de pe tort" este că asigurarea pentru primul an este de doar sub 1%, CASCO.

Programul Caravanei Scania
Pentru aproape două luni, 15 orașe parcurse și o mulțime de povești

de împărtășit, Scania România vă cheamă între 20 mai și 4 iulie 2024 să fiți parte a acestei aventuri de la București (20-22 mai), Craiova (23-24 mai), Pitești (27-28 mai), Constanța (30 mai), Brașov (3-5 iunie), Iași (6 iunie), Bacău (7 și 10 iunie), Suceava (11 iunie), Sibiu (13, 14 și 17 iunie), Cluj-Napoca (18-19 iunie), Bistrița (20 iunie), Maramureș (21 iunie), Oradea (25-27 iunie), Arad (28 iunie și 1-2 iulie) și până la Caraș-Severin (4 iulie).

Campanie SUPER specială pentru maximizarea eficienței operaționale!

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE **CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI**
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





Scania SUPER se remarcă prin performanțe excepționale și o serie de avantaje financiare considerabile. Cu o rată fixă competitivă de doar 1.550 de euro în primul an de leasing*, camionul devine o opțiune atrăgătoare pentru operatorii din domeniul transportului.

Oferta include și Super Service Package la doar 49 de euro pe lună, asigurând întreținerea și reparațiile necesare pentru menținerea vehiculului în condiții optime de funcționare. Pentru a oferi un nivel suplimentar de protecție, asigurările CASCO sunt disponibile la un avantajos 0,99%.

Mai mult decât atât, SCANIA SUPER vine echipat cu FMS – un pachet complet pentru 2 ani, care asigură o gestionare eficientă a flotei și o monitorizare constantă a performanței vehiculului. Oferta este disponibilă până pe 10 iulie 2024**, cu condiția semnării contractului și obținerii aprobării financiare înainte de această dată. Pentru a spori eficiența și economia de combustibil, în ofertă sunt incluse: air deflectors, side skirts și pneuri cu eticheta A, elemente esențiale pentru optimizarea performanței vehiculului.

**Cu o durată de leasing de 72 de luni și ** în limita stocului disponibil, această campanie reprezintă o oportunitate valoroasă pentru transportatorii care caută să investească în tehnologia de vârf și să își maximizeze eficiența operațională.*

participanți prin programul Test & Drive. Toți cei care vor fi prezenți pot avea șansa de a se urca la bordul câștigătorului Green Truck Award 2024, un vehicul emblematic



Test & Drive la bordul câștigătorului Green Truck 2024!

Caravana Scania 2024 deschide o oportunitate deosebită pentru

din gama Scania, care se remarcă prin eficiența sa excepțională și contribuția sa semnificativă la promovarea sustenabilității în transportul rutier. Premiul Green Truck atestă ca simbol al inovației și al angajamentului Scania față de mediu. Fiecare detaliu al camionului a fost proiectat cu grijă pentru a maximiza performanța și eficiența,





reducând în același timp amprenta de carbon și impactul asupra mediului înconjurător. Prin intermediul programului Test & Drive participanții vor putea simți puterea motorului, manevrabilitatea precisă și confortul cabinei, toate în timp ce contribuie la eforturile globale de protejare a mediului înconjurător prin utilizarea unei tehnologii prietenoase cu mediul.

Scania SUPER câștigătorul GREEN TRUCK AWARD 2024



Scania câștigă premiul Green Truck 2024, în cadrul testului comparativ organizat de două reviste de specialitate germane.

În cadrul acestei comparații, cel mai bun camion din test este identificat prin aplicarea unei formule inteligente care ia în considerare eficiența transportului și sustenabilitatea.

Parametrii cheie includ consumul de combustibil, viteza medie, volumul de AdBlue și greutatea camionului – cu cât acesta din urmă este mai redus, cu atât performanța este mai bună.

Testarea propriu-zisă are loc pe diferite tipuri de drumuri (deși în principal autostrăzi) din zona München. Totul este monitorizat îndeaproape de organizatori și de personalul producătorilor participanți. Un camion de referință este întotdeauna utilizat pentru a compensa condițiile în schimbare, cum ar fi vânturile din față, ploaia și temperatura.



MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



IVECO- UN NOU PUNCT DE VÂNZARE ȘI SERVICE ÎN CONSTANȚA

IVECO, nume de referință în industria vehiculelor comerciale, anunță deschiderea unui nou punct de vânzare și service în orașul Constanța, împreună cu East Truck Center (ETC) și South East Truck Services (SETS).

Deschiderea noii sucursale, punct de referință pe coridorul Constanța–Arad, cel mai tranzitat coridor la ora actuală din România, va aduce beneficii economice semnificative pentru regiune și un impact pozitiv asupra comunității locale, oferind o infrastructură de calitate și servicii superioare pentru vehiculele comerciale din zonă. "Unul dintre obiectivele noastre de la începutul anului trecut a fost ca, pe coridoarele cele mai tranzitate din România, să reducem vizibil distanța între atelierele IVECO. Cu deschiderea de la Constanța,

ne-am îndeplinit și această promisiune. Clienții noștri nu vor face în medie mai mult de o oră până la cel mai apropiat atelier IVECO, vor avea cea mai bună asistență și tot confortul necesar pe durata misiunilor. Împreună cu partenerii ETC și SETS, avem certitudinea că și acest nou sediu va aduce un beneficiu major pe harta IVECO România.", declară Andrei Gagea, Country Manager - IVECO România.

"Suntem încântați să repornim operațiunile de service și vânzare în Constanța și să oferim clienților IVECO reparații profesionale, prin cele mai noi tehnologii de service. Atât partenerul de service, cât și cel de vânzări au o experiență îndelungată în industria vehiculelor comerciale și nu am nicio îndoială că vom întâmpina nevoile clienților în urma investiției în echipamente și echipă.", afirmă Stefano Albarosa, Acționar East Truck Center. Sediul SETS din Constanța are o suprafață de peste 700 metri pătrați și deține momentan 6 posturi de lucru. Sucursala va gestiona numeroase activități, printre care consultanță comercială și financiară oferită clienților, inspecție tehnică

a vehiculelor, asistență tehnică, vânzare de piese de schimb. "South East Truck Services a fost înființată în 2021 din dorința de a deveni un centru auto capabil să acopere necesitățile clienților în zona de sud-est a României. Avem o experiență de aproape 20 de ani în acest domeniu și suntem pregătiți să aducem un plus de calitate, ridicând standardele alături de IVECO.", spune Alfredo Governale, Director General – South East Truck Services.

"Din 2016, am comercializat peste 300 unități, am vândut către sute de firme din Constanța, dar și din zonele limitrofe și nu ne oprim aici. Împreună cu SETS ne dorim să oferim orașului Constanța și zonelor limitrofe servicii de calitate de vânzare și after sales și să facem din IVECO cea mai dorită marcă a clienților din regiune.", concluzionează Valentin Mereu, CEO – East Truck Center.

Cu această deschidere, rețeaua IVECO atinge un total de 23 de puncte de vânzare și 26 de centre de service, consolidându-și poziția de lider în domeniul vehiculelor ușoare comerciale din România pentru al șaselea an consecutiv.





GRUPUL ITALIAN SMET ÎȘI REÎNNOIEȘTE FLOTA CU 100 DE NOI IVECO S-WAY ALIMENTATE CU HVO

IVECO va furniza operatorului italian de transport și logistică, Grupul Smet, 100 de noi camioane IVECO S-Way Fuel Hero alimentate cu HVO, care vor fi livrate în cursul anului. Vehiculele vor fi utilizate în activitățile de transport și logistică din întreaga țară.

Cele 100 IVECO S-Way Fuel Hero de 490 CP comandate sunt camioane cu două axe, dotate cu un motor Cursor 13 eVGT și transmisie Hi-Tronix cu 12 trepte. Vehiculele au fost proiectate pentru a maximiza economia de combustibil cu până la 8%, oferind soluția ideală pentru durabilitatea pe distanțe lungi. În plus, camioanele diesel IVECO S-Way sunt 100% compatibile cu

HVO (Hydrogenated Vegetable Oil), un biocombustibil de înaltă calitate, produs din uleiuri vegetale și deșeuri, care poate fi utilizat în formă pură în toate motoarele diesel de ultimă generație pentru un transport ecologic.

Această comandă este cea mai recentă din parteneriatul pe termen lung dintre IVECO și Gruppo Smet, care împărtășesc aceeași

abordare orientată spre viitor, cu focus pe inovație și sustenabilitate. Cu noul IVECO S-Way Fuel Hero - emblematic în materie de sustenabilitate, prin utilizarea HVO și cu o eficiență ridicată în transportul pe distanțe lungi - cei doi parteneri contribuie din plin în procesul de decarbonizare din industria transporturilor.



**Ofertă de finanțare
IVECO S-WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic.
Dobândă preferențială.



IVECO GROUP VA AVEA UN NOU CEO DIN IULIE 2024

Olof Persson îl va înlocui pe Gerrit Marx în funcția de CEO al Iveco Group începând cu iulie 2024.

Consiliul de Administrație al Iveco Group N.V. anunță că Olof Persson îi va succeda lui Gerrit Marx în funcția de CEO al Grupului, atunci când acesta din urmă va părăsi Grupul pentru a prelua funcția de CEO al CNH Industrial N.V., începând cu 1 iulie 2024.

Olof Persson, în prezent Director Independent al Consiliului de Administrație al Iveco Group, va prelua rolul de CEO, după ce a fost implicat îndeaproape în dezvoltarea planurilor Grupului, așa cum au fost prezentate în cadrul Capital Markets Day.

"În numele tuturor celor de la Iveco Group, aș dori să-i mulțumesc lui Gerrit pentru conducerea sa energică și de succes din ultimii doi ani și jumătate și îi doresc mult succes în noua sa funcție. Suntem într-adevăr norocoși că Olof, cu experiența sa bogată și relevantă în industrie, va prelua funcția de CEO și va oferi o garanție de continuitate în realizarea planurilor prezentate în martie.", a declarat Suzanne Heywood, Președinte al Iveco Group

"În calitate de membru al Consiliului de Administrație, am fost profund impresionat de întreaga echipă a Iveco Group, de deschiderea companiei către oportunitățile erei digitale și tranziția către tehnologii de propulsie alternative. Sunt extrem de încântat să am această oportunitate de a prelua rolul de CEO, asigurându-mă că vom pune în continuare accentul pe satisfacerea tuturor părților interesate și că vom aplica tot ceea ce este mai bun din potențialul nostru.", a spus Olof Persson, viitorul CEO al Iveco Group. nte

"Olof nu este doar un membru apreciat al Consiliului nostru de Administrație, ci a fost și un mentor apropiat pentru mine și pentru echipa de conducere a Iveco Group. Experiența sa vastă, cunoștințele sale profunde din industrie și înțelegerea Grupului vor asigura un impuls puternic și continuu planurilor pe care le-am prezentat recent. Sunt foarte mândru de realizările colegilor mei de la Iveco Group în acești ani importanți și interesați de la lista-

rea noastră și nu am nicio îndoială că, sub conducerea lui Olof, marea noastră companie va continua să meargă din ce în ce mai bine.", a afirmat Gerrit Marx, actualul CEO al Iveco Group.

De-a lungul carierei sale, Olof Persson a deținut diverse funcții la ABB și a fost numit președinte de divizie la Bombardier Transportation în 2004. În 2006, s-a alăturat grupului Volvo în calitate de președinte al Volvo Aero și, ulterior, președinte al Volvo Construction Equipment în 2008. În 2011, a devenit președinte și director executiv al AB Volvo Group. În 2016, Persson a ocupat funcția de Senior Operating Executive la Cerberus Operations & Advisory Company. În 2022, s-a alăturat consiliului de administrație al IVECO Group, în calitate de director independent, atunci când grupul s-a listat la Euronext Milano.

Rezultatele financiare ale Iveco Group pentru primul trimestru au fost prezentate de Gerrit Marx, pe 10 mai 2024.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE
CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





TREBUIE CONFISCATE CAMIOANELE CARE TRANSPORTĂ ILEGAL LEMNE?

O dezbatere uriașă a apărut în societate după ce confiscarea camioanelor care transportau ilegal lemne a fost eliminată din Codul penal de guvern în luna martie.

Ulterior, proiectul a fost modificat în Parlament într-o formă mai dură, care a fost pe placul activiștilor. Acum, decizia este la președintele Iohannis care trebuie să promulge legea.

Sute de camioane, confiscate

Activiștii de mediu împreună cu cei 20.000 de semnatori ai unei petiții au solicitat, în martie, reintroducerea în Codul Silvic a articolului care prevede confiscarea camioanelor care transportă ilegal materiale lemnoase.

Deși articolul a fost scos de Ministerul Mediului, ministrul Mircea Fechet a afirmat că de fapt el susține confiscarea. Reprezentanții industriei lemnului susțin că articolul a fost scos din Codul Silvic deoarece confiscarea este prevăzută și în Codul Penal. Un lucru este însă sigur: prevederea a dus până acum la confiscarea a sute de camioane care transportau lemn furat și a fost măsură care

i-a usturat cel mai tare pe hoții de lemne.

La loc comanda

Măsura confiscării mijloacelor de transport a fost introdusă în Codul Silvic acum patru ani, la presiunea societății civile, pentru a bloca lanțul de distribuție a lemnului furat și s-a dovedit a fi cea mai eficientă metodă în lupta cu tăierile ilegale.

Antonia Bomb, coordonatorul campaniei Declic privind Codul Silvic, spune că: „În momentul în care mafia lemnului nu mai are cu ce transporta pentru că transportatorii se tem că își pierd camioanele, nu se mai taie lemnul. În momentul în care nu se mai taie lemnul se blochează o întreagă rețea mafioată care preia lemn furat, care transportă lemn furat, care prelucrează lemn furat...”

Prin această măsură, nu doar că firma care transportă lemn ilegal rămâne fără camion, ci este blocată toată rețeaua infracțională, de la cel

care taie pădurea ilegal la fabrica ce prelucrează acel lemn. În doar 9 luni de la adoptarea acestei măsuri, doar în județul Suceava, au fost confiscate 34 de camioane prinse în flagrant de polițiști. Acest articol de lege salvează suprafețe uriașe de pădure, tocmai de aceea probabil că mafia lemnului are interes să îl elimine. Cerem parlamentarilor să repare greșeala impardonabilă făcută de ministrul Fechet și colegii lui din Guvern.”

Ce spune Ministrul mediului?

„Fie că discutăm despre confiscare, fie că discutăm despre conflictul de interese în cazul angajaților din sectorul silvic, fie că discutăm despre accesul liber și nerestricționat în pădurile din România, aceste trei chestiuni vor fi susținute de mine în calitate de ministru și de mine în calitate de parlamentar, cu speranța că, în Noul Cod Silvic, ele vor fi așa cum ne-am propus de la început”, a spus Mircea



Fechet, ministrul mediului.

Ce s-a confiscat în 2023?

Conform Direcției de Ordine Publică a Inspectoratului General al Poliției Române, în 2023 au fost confiscate în toată țara 152 de camioane și 44 de căruțe, iar în 2022 – 135 de autovehicule și 85 de căruțe. Cantitatea totală de lemne confiscate anul trecut a fost de 93.194 metri cubi, iar în urmă cu doi ani de 117.173 mc. Cu un preț care variază între 500 și 1.000 de lei/mc - în funcție de calitatea lemnului furat - rezultă că hoții ar fura anual de cel puțin 50-100 de milioane lei, adică între 10 și 20 de milioane de eur, scrie europalibera.ro. Statistica oferită Europei Libere

de Inspectoratul General al Poliției (IGPR) este contrazisă însă chiar din interiorul poliției. Direcția Silvică Sălaj, de exemplu, are în componență cinci ocoale silvice și nu figurează cu confiscarea vreunui camion de marfă, atelaj sau cantitate de lemne în statistica trimisă Europei Libere. Însă, în februarie anul acesta, Inspectoratul de Poliție al Județului Sălaj a anunțat că polițiștii Biroului pentru Protecția Fondului Forestier și Piscicol au sancționat contravențional un pădurar cu 10.000 de lei și au confiscat 64 de metri cubi de material lemnos, în valoare totală de 15.430 de lei (peste 3.000 de euro). Faptele au avut loc în perioada

iulie - decembrie 2023. Atunci, polițiștii sălăjeni au constatat că un bărbat din comuna Marca, angajat al unui ocol silvic, ar fi făcut 43 de transporturi ilegale de lemne. Infracțiunile nu au fost consemnate și în statistica oferită Europei Libere.

TOP-ul pe județe

Cu 16 camioane confiscate anul trecut și alte 17 în 2022, Suceava este în fruntea topului, după numărul utilajelor imobilizate pentru că au fost folosite în furtul de lemne. Urmează Neamț, cu 16 autovehicule (plus trei căruțe) în 2023 și 14 mașini (plus șase căruțe) în 2022. Poziția a treia e ocupată de Vrancea și Argeș, cu un total de 21 de autovehicule confiscate în doi ani.

Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada **15 sept. - 31 oct. 2021** și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
putemici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri

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



TRUCKS

Sharing the load



Conform centralizării făcute de Poliția Română, în Brașov au fost confiscate 12 mașini în 2023 și doar una în 2022.

Ce spun prelucrătorii lemnului? Temă falsă

Asociația Industriei Lemnului – Prolemn consideră că problema confiscării mijloacelor de transport cu care se transport lemn tăiat ilegal din pădure, așa cum este pusă în Codul Silvic, reprezintă o temă falsă, care „maschează dezbaterea pe temele reale ale sectorului”, pentru că există, deja, o reglementare privind confiscarea, în Codul penal. Prolemn prezintă o analiză în acest sens:

Dezbaterea despre confiscarea vehiculelor folosite pentru comiterea infracțiunilor silvice maschează temele reale ale sectorului.

Asociația Industriei Lemnului – Prolemn își exprimă îngrijorarea că dezbaterea întreținută de petițiile ONG-urilor de mediu și pozițiile Ministrului Mediului continuă să mențină un accent apăsător pe secțiunile punitive din proiectul noului Cod Silvic, în loc să abordeze temele privind dezvoltarea durabilă a sectorului pădure – industrii bazate pe lemn.

Cui rămân camioanele?

Cea mai recentă temă, măsura confiscării vehiculelor folosite la săvârșirea infracțiunilor silvice, reprezintă încă o perdea de fum care maschează problemele reale ale sectorului.

Deși prin Codul Penal există un cadru legislativ adecvat, ce stabilește măsuri punitive corecte și eficiente, reintroducerea confiscării

vehiculelor în Codul Silvic confiscă timpul alocat dezbatelor, în loc să discutăm despre posibilitatea administrării sustenabile a pădurilor, pentru beneficiile de mediu, economice și sociale pe care acestea le oferă.

Codul Penal reglementează complet și aplicabil confiscarea specială

Codul Penal prevede confiscarea bunurilor care au fost folosite la săvârșirea infracțiunii și bunurile rezultat ale infracțiunii, cu o întreagă procedură și jurisprudență. Codul Penal prevede că bunurile care au ajutat la săvârșirea infracțiunii se confiscă dacă sunt proprietatea celui care a săvârșit infracțiunea sau dacă proprietarul acestora a știut despre intenția de săvârșire a infracțiunii. În caz contrar, se poate dispune confiscarea contravalorică. Cu aplicabilitate la camioanele folosite la infracțiuni, acestea nu pot fi confiscate dacă nu sunt proprietatea făptuitorului. Cum să confişti un camion în leasing? Firma de leasing nu are nicio responsabilitate și nicio vinovăție. Cătălin Tobescu, președintele AIL – Prolemn: „O reglementare simplistă, în Codul Silvic, a confiscării camioanelor folosite la infracțiuni silvice, nu ajută. Creează doar un paralelism de reglementare cu Codul Penal. În cadrul proceselor, în fapt se aplică tot Codul Penal, iar în foarte multe cazuri se dispune revocarea măsurii confiscării, cu acordarea de daune pe perioada indisponibilizării. Din această cauză, Ministerul Justiției a recomandat excluderea măsurii confiscării camioanelor din Codul Silvic.”

Astfel, Articolul 112 din Codul Penal prevede confiscarea specială:

(1) Sunt supuse confiscării speciale:

a) bunurile produse prin săvârșirea faptei prevăzute de legea penală;

b) bunurile care au fost folosite, în orice mod, sau destinate a fi folosite la săvârșirea unei faptei prevăzute de legea penală, dacă sunt ale făptuitorului sau dacă, aparținând altei persoane, aceasta a cunoscut scopul folosirii lor; [...]

(2) În cazul prevăzut în alin. (1) lit. b) și lit. c), dacă valoarea bunurilor supuse confiscării este vădit disproporționată față de natura și gravitatea faptei, se dispune confiscarea în parte, prin echivalent bănesc, ținând seama de urmarea produsă sau care s-ar fi putut produce și de contribuția bunului la aceasta. Dacă bunurile au fost produse, modificate sau adaptate în scopul săvârșirii faptei prevăzute de legea penală, se dispune confiscarea lor în întregime.

(3) În cazurile prevăzute în alin. (1) lit. b) și lit. c), dacă bunurile nu pot fi confiscate, întrucât nu aparțin infractorului, iar persoana căreia îi aparțin nu a cunoscut scopul folosirii lor, se va confisca echivalentul în bani al acestora, cu aplicarea dispozițiilor alin. (2).

Cât de preciși sunt termenii?

În Codul Silvic, măsură confiscării mijlocului de transport folosit pentru transport ilegal de material lemnos nu se putea defini mai precis, pentru a căpăta o aplicabilitate certă.

Sectorul pădure – industrii bazate pe lemn trebuie să fie tratat ca un motor de dezvoltare durabilă



Gestionarea durabilă a pădurilor ar trebui să fie preocuparea centrală a unei țări cu un fond forestier bogat, dar noul Cod Silvic perpetuează supra-reglementarea care sufocă efectiv activitatea, de la administrarea pădurilor până la crearea produselor de lemn și asigurarea necesarului energetic. Astfel, rămân nerezolvate multiple probleme semnalate de toți factorii interesați (proprietari și administratori de păduri, firme din zona de exploatare și transport, companii din prelucrarea lemnului și industria mobilei, beneficiarii care au nevoie de lemn de foc, etc.). Spicuim dintre temele pe care AIL – Prolemn a transmis constant puncte de vedere guvernului în ultimii patru ani:

Subiectul evaluărilor de mediu a amenajamentelor silvice, care blochează inutil administrarea unor suprafețe însemnate de fond forestier.

Accesibilizarea fondului forestier, capitol la care România este mult în urma statelor din Uniunea Europeană, cu doar 6 m de drum forestier pe hectar față de media UE de aproximativ 30 m/ha.

Procedurile birocratice extrem de complicate pentru micile proprietăți forestiere, care afectează dreptul proprietarilor de a beneficia de uzufructul proprietății lor.

Tranziția la lemn finisat, pentru care nu avem încă un cadru deplin funcțional.

Dezvoltarea SUMAL 3.0 și trasabilitatea lemnului, care au pornit pe o traiectorie divergentă față de recomandările regulamentului Deforestation-Free Products EUDR.

Extinderea suprafețelor împădurite pe cele 2 milioane de hectare de pârloage, terenuri fără folosință agricolă sau forestieră.

Până nu vom avea o abordare rațională, bazată pe logică instituțională, nu pe emoții viralizate, și orientată ferm către dezvoltare durabilă, ne vom confrunta periodic cu aceleași crize – lipsa lemnului de foc în sezonul rece, lipsa resurse de lemn pentru industrie, închideri de fabrici, scăderea exporturilor, venituri mai mici la buget, comunități rurale condamnate la subdezvoltare.

Surpriza din Parlament

Disputa nu este tranșată. Eliminarea posibilității de a confisca un camion cu lemne transportate ilegal a fost inițiativa guvernului. În forma finală din Parlament a legii pare că această posibilitate rămâne eliminată, dar pedepsele sunt mult mai dure pentru infracțiuni contra pădurii.

Cele mai importante modificări aduse Proiectului pentru Noul Cod Silvic în Parlament sunt:

- obligativitatea asigurării regenerării pădurii, conservarea și ameliorarea biodiversității – ceea ce înseamnă că nu se mai permit tăieri „la ras”;
- bunele practici aplicabile pentru

pădurile cu rol de producție.

Printre ele se numără menținerea de lemn mort în picioare și la sol în limitele ecologice necesare; menținerea și protejarea arborilor-habitat; constituirea de insule de îmbătrânire; păstrarea unui nivel ridicat de diversitate a speciilor de floră și faună sălbatică prin ocrotirea elementelor de biodiversitate cu valoare deosebită.

- standardizarea sortimentelor de lemn finisat astfel încât fiecărui sortiment să îi fie dată destinația industrială adecvată; se urmărește maximizarea valorii economice adăugate.

Cât privește pragul infracțional, el a fost scăzut de la zece metri cubi la cinci, iar infracțiunea este luată în considerare și cumulat, dacă sunt mai multe transporturi care însumează această cantitate.

Supraîncărcările care depășesc 20% din volumul declarat atrag răspunderea penală, dacă într-un an depășesc cumulat echivalentul a cinci metri cubi.

Adoptat în ședința de Guvern din 21 martie 2024, proiectul de lege pentru Noul Cod Silvic a fost trimis ulterior către Senat. Aici a suferit modificări și a fost adoptat, într-o nouă formă, pe 29 aprilie.

Urmează să fie prezentat în comisiile de specialitate din Camera Deputaților și apoi să fie supus votului în plen. Ulterior, ar merge spre promulgare la președintele Klaus Iohannis.



VIDEO. VERSUS S03E05: EFECTELE PACHETULUI MOBILITATE 1

Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți? - aceasta este întrebarea celui de-al cincilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești. VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele șapte întrebări sunt formulate

după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista

TIR Magazin: Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți?

George Niță, director general Holleman: Cred că această nouă legislație ne afectează pe

toți. Trebuie să aducem oamenii, mașinile. Nu avem chiar atât de mult transport în comunitate, facem mai mult tur-retur. În proiecte mai lungi, trebuie să facem acești pași și această chestiune ne afectează financiar și nu ne place.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Firma noastră e focusată mai mult pe domeniul transportului intern și nu putem spune că am fost afectați de această măsură. Nu avem foarte multe curse în extern. Și atunci practic nu am fost afectați deloc.





Alexandru Păun, director general Blue River:

Îmi este foarte greu să vorbesc despre această piață pentru că e foarte greu să știi ce se petrece la ceilalți. Ce pot să vă spun e ce se întâmplă la noi. Am început să vorbim cu clienții mult înainte de implementarea Pachetului de Mobilitate. Practic, de când a început să se discute de acest Pachet de Mobilitate.

Am încercat să transpunem sau să punem responsabilitatea pe client ca să aducem camioanele acasă. Acesta este, din punctul nostru de vedere, cel mai important lucru care a fost împotriva firmelor de transport din sud-estul Europei.

Am reușit cu aproape toți clienții - un singur client a refuzat să ne întoarcă toate camioanele acasă la opt săptămâni și am închis colaborarea. Am fost foarte fermi din acest punct de vedere. Am reușit o foarte lungă perioadă de timp să aducem camioanele la opt săptămâni, poate și înainte de acest termen, nu am depășit niciodată. Ne este tot mai greu să facem lucrul acesta având în vedere că și volumele sunt în scădere. Nu reușim să mai respectăm în totalitate această întoarcere a

camioanelor acasă. Facem tot ceea ce este posibil să îl respectăm, dar din păcate mai sunt foarte mulți factori care influențează acest lucru. Întoarcerea acasă a șoferilor la patru săptămâni nu e o mare problemă pentru că suntem obligați să le oferim posibilitatea de a se întoarce acasă, dar dacă ei refuză nu îi putem obliga.

Celor care doresc să se întoarcă la patru săptămâni le oferim posibilitatea și îi aducem acasă. Nu s-a întâmplat până acum să ne solicite cineva - au spus că ei rămân să meargă la prieteni sau să facă ce vor ei. E timpul lor liber și nu îi putem forța!

Au fost un pic temători la început pentru că ne-au tot întrebat: ne veți aduce la patru săptămâni acasă? Pentru că noi, în felul acesta, nu reușim să ne acoperim cheltuielile lunare și nu este OK. Am spus că, dacă ei nu doresc, nu îi putem obliga să se întoarcă. A fost un lucru benefic de ambele părți.

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu

pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

Aici este o muncă titanică. Aici, ne-a ajutat sistemul telematic pe care noi îl avem și ne ajută și cu detașările. În spate, colegii mei depun o muncă titanică pentru a avea o realitate a ceea ce se întâmplă pe teren. A fost ca o piedică pusă, dar am reușit să trecem peste și vom continua în această direcție fără să ne pună mari probleme.

Episodul 01

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

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

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?



George Niță, director general

Holleman: Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două

valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă.

Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe

oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomuniari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

Episodul 02

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman:

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea

acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director

general Blue River: Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparenti în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri!

Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

Episodul 03

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

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

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

George Niță, director general Holleman:

Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare.

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora.

Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex. Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%.

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu



avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent. E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave.

S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bătele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare. În rest, business-ul într-o mică

măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

Episodul 04

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca

România să intre în Schengen?

George Niță, director general

Holleman: Pentru transportatori este deosebit de important.

Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită. Nu se stă la aceste granițe. Nu mai este o înjosire a omului care este pe camion, a firmei, a clienților. Nu mai trebuie să înghițim acești timpi pierduți. Pentru că nu putem spune clienților despre toate aceste probleme, deși dânsii le știu. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea

în Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

Alexandru Păun, director general Blue River: Cred că

este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.



TOT CE TREBUIE SĂ ȘTII DESPRE SISTEMUL E-TRANSPORT CARE INTRĂ ÎN VIGOARE ÎN IULIE

Transporturile rutiere de bunuri vizate de sistemul e-Transport trebuie monitorizate, mai nou, în timp real prin dispozitive GPS. Transportatorii care nu respectă această obligație vor risca amendarea din iulie 2024.

De ce e nevoie de e-Transport?

Sistemul național e-Transport este special creat pentru lupta împotriva diverselor forme de fraudă și evaziune fiscală care pot apărea în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri, susține ministrul Finanțelor, Marcel Boloș.

Potrivit unui comunicat al Ministerului de Finanțe, în vederea informării tuturor contribuabililor ce realizează transporturi naționale cu risc fiscal ridicat și transporturi internaționale, Ministerul Finanțelor și Agenția Națională de Administrare Fiscală au elaborat Ghidul privind Sistemul național e-Transport, o componentă importantă în digitalizarea ANAF, prin care se urmărește creșterea capacității

administrative de combatere a fraudei fiscale.

Prin raportarea în sistemul e-Transport, operatorii de transport sunt obligați să transfere, pe toată durata traseului, datele curente de poziționare ale vehiculului în Sistemul RO e-Transport.

"Este un sistem creat special pentru lupta împotriva diverselor forme de fraudă și evaziune fiscală care pot apărea în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri, pentru cei care aleg să efectueze livrări sau transferuri neoficiale, care duc la pierderi fiscale pentru stat și la distorsiuni în concurența corectă între companii. Prin intermediul RO e-Transport, autoritățile pot monitoriza în timp real mișcările de mărfuri pe drumurile naționale,

identificând și investigând potențialele cazuri de nereguli sau de fraudă fiscală. În final, sistemul RO e-Transport reprezintă o componentă vitală din ecosistemul de modernizare și eficientizare a administrației fiscale pe care îl implementăm anul acesta", a explicat ministrul Finanțelor.

Ce se monitorizează?

Pentru monitorizarea transporturilor de bunuri, Sistemul RO e-Transport va prelua date din sistemele proprii de poziționare în situația în care autovehiculele de transport marfă sunt dotate cu astfel de sisteme sau de la dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit, pe



care va fi instalat software-ul pus la dispoziție, în mod gratuit, de Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor. Categoriile de vehicule rutiere care fac obiectul monitorizării în Sistemul RO e-Transport sunt cele care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 500 kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 de lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului.

La nivel național, obligațiile declarării datelor cu privire la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat revin furnizorului din România, în cazul tranzacțiilor interne, sau operatorului economic care transportă, încarcă și descarcă pe teritoriul României bunuri cu risc fiscal ridicat.

Care sunt obligațiile?

Obligațiile declarării datelor cu privire la transportul internațional al bunurilor revin: destinatarului înscris în declarația vamală de import, respectiv expeditorului înscris în declarația vamală de export, în cazul bunurilor care fac

obiectul operațiunilor de import sau export, după caz; beneficiarului din România, în cazul achizițiilor intracomunitare de bunuri; furnizorului din România, în cazul livrărilor intracomunitare de bunuri; depozitarului, în cazul bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit, atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României spre depozitare sau pentru formarea unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri, cât și pentru bunurile încărcate după depozitare sau după formarea unui nou transport pe teritoriul național din una sau mai multe partide de bunuri. Transportatorul rutier are obligația să asigure transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport; să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit; să pună la dispoziția conducătorului auto codul UIT3 primit, care

este generat de Sistemul RO e-Transport, prin intermediul căruia se identifică datele aferente unei partide de bunuri Conform OUG 115/2023, Executivul a stabilit că transporturile rutiere vizate de e-Transport trebuie monitorizate inclusiv în ceea ce privește deplasarea lor în timp real pe drumurile din România. Măsura se aplică din 15 decembrie 2023, dar neconformarea poate fi amendată abia din 1 iulie 2024.

Amenzi consistente

„Operatorul de transport rutier este obligat să asigure transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport. Operatorul de transport rutier este obligat să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit (...)”, scrie în ordonanță. Pentru încălcarea obligației, transportatorii rutieri riscă, din iulie 2024, o amendă între 10.000 și



50.000 lei, în cazul persoanelor fizice, sau o amendă între 20.000 și 100.000 lei, în cazul persoanelor juridice.

Conform inițiatorilor, se folosesc fie tahografe inteligente, fie, în lipsa acestora, terminale de telecomunicații. În plus, operatorii economici pot vedea și ei, în timp real, deplasarea bunurilor prin aplicația e-Transport.

În acest sens, șoferii sunt cei care trebuie să pornească dispozitivele de poziționare la începerea transporturilor și apoi să le oprească la livrare (dacă destinația e în țară) sau la părăsirea țării (dacă vorbim doar de tranzit). Dacă nu fac asta, șoferii riscă, tot din iulie 2024, o amendă între 5.000 și 10.000 lei. În e-Transport trebuie raportate, în esență, bunurile riscante transportate intern (cu vehicule rutiere care au o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2,5 tone, dacă sunt încărcate cu bunuri riscante care au o masă brută totală mai mare de 500 kg sau dacă au o valoare totală mai mare de 10.000 de lei) și, mai nou, toate bunurile transportate internațional.

Vă prezentăm o serie de întrebări și răspunsuri pe subiect

Cine are obligația declarării datelor în Sistemul RO e-Transport și a obținerii codului UIT în situația unei societăți A, cu sediul în Ungaria, care achiziționează agregate de la societatea B, cu sediul în România?

Conform prevederilor art. 8 alin. (1) lit. c) din OUGnr. 41/20221 cu modificările și completările ulterioare, obligația declarării în Sistemul RO e-Transport a datelor referitoare la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat (BRFR) revine furnizorului din România, în cazul tranzacțiilor interne sau al livrărilor intracomunitare de BRFR, după caz. În speța în cauză, obligația declarării în Sistemul RO e-Transport și a obținerii codului UIT cade în sarcina societății care administrează agregatele (societății B), în calitatea de furnizor de BRFR transportate rutier. Societatea B are obligația să pună la dispoziția operatorului de transport rutier (societății A) codul

UIT aferent bunurilor transportate, direct sau prin intermediul organizatorului transportului, după caz, până cel târziu la punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice.

Cum poate raporta în e-Transport “beneficiarul” în cazul unei achiziții intracomunitare cu condiție de transport DDP? De exemplu: A vinde produsele lui B și A se ocupă de transportul acestora din alt stat membru în România. Cine declară în e-Transport? A (furnizorul care are relația de transport) sau B (cumpărătorul)? Și dacă B declară, de unde are el informațiile despre transport?

În cazul achizițiilor intracomunitare de BRFR, art. 8 alin. (1) lit. b) din OUG 41/2022, stabilește obligația declarării în Sistemul RO e-Transport în sarcina beneficiarului din România. În cazul exemplului, beneficiarul va declara transportul BRFR în RO e-Transport. Pentru



aceasta beneficiarul se va îngriji să intre în posesia datelor referitoare la numărul de înmatriculare a mijlocului de transport de la partenerul său comercial. În acest sens, beneficiarul are la dispoziție perioada de la încărcarea mijlocului de transport în statul membru al partenerului comercial până la prezentarea mijlocului de transport în punctul de trecere a frontierei pe sensul de intrare în România.

În situația în care o societate contractează transportatorul A care subcontractează serviciile la transportatorul B, ce se va declara în câmpurile Cod Transportator/ Denumire Transportator? Datele Transportatorului A, cu care a contractat cel ce trebuie să declare transportul sau datele transportatorului B care efectuează efectiv transportul?

Art. 8 alin (3) din OUG nr. 41/2022 prevede că prin intermediul Sistemului RO e-Transport se notifică informații către părțile implicate în transportul pe teritoriul național al bunurilor cu risc fiscal ridicat. Astfel, sistemul va notifica prin intermediul SPV, persoanelor din România altele decât declarantul, o serie de date referitoare la transport: declarant, transportator, beneficiar, data declarată pentru începerea transportului, numărul de înmatriculare al mijlocului de transport și codul UIT. În situația în care transportatorul menționat în sistemul RO e-Transport este din România, atunci acesta va fi

notificat de sistem cu informații referitoare la transportul BRFR.

O companie care comercializează cadouri (de tipul: cadouri Crăciun în care sunt incluse și produse cu risc (băuturi alcoolice) și produse fără risc (ciocolată, etc) se consideră că trebuie să raporteze transportul acestora în RO e-Transport? Dacă da, ce greutate netă și brută se va declara în platformă? Doar cea de la produsele cu risc din cadou sau și de la cele fără risc?

Conform art. 12 din OUG 41/2022, "în cazul în care sunt transportate atât bunuri cu risc fiscal ridicat, cât și alte bunuri care nu fac parte din categoria celor cu risc fiscal ridicat stabilite în acest sens prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) au obligația să declare în Sistemul RO e-Transport datele aferente transporturilor pentru toate bunurile transportate...". Astfel, în sistemul RO e-Transport se va declara greutatea bunurilor pe fiecare categorie NC a bunurilor transportate cu condiția ca BRFR transportate să îndeplinească condițiile prevăzute la art. 1 alin. (3) din Ordinul comun al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 1190/4625/2022 pentru aprobarea Procedurii de utilizare și funcționare a sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport[2].

Cine este operatorul ce trebuie menționat în Sistemul RO e-Transport în cadrul secțiunii dedicate transportului, în cazul în care casa de expediții angajează transportul în numele expeditorului?

Pct. 4 al alin.(2) din OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, a definit/ clarificat termenul de organizator al transportului, ca fiind operatorul economic care încheie comanda de transport direct cu operatorul de transport rutier sau operatorul economic care preia comanda de la expeditor și o transmite operatorului de transport rutier, precum și operatorul economic sau persoana fizică care transportă bunurile în nume propriu. Astfel, în câmpurile dedicate transportatorului trebuie să se regăsească informații despre organizatorul transportului, așa cum este definit la art.2 pct. 4 din OUG nr. 41/2022 cu modificările și completările ulterioare, obligația declarării transportului în aplicație, respectiv comunicarea codului UIT către organizatorul transportului, revenind utilizatorilor prevăzuți la art. 8 alin. (1) din OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare.

Utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) din OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, vor menționa în aplicația informatică RO e-Transport ca organizator de transport propria entitate atunci când dețin mijloace de transport cu care este efectuat transportul BRFR, transportatorul propriu-zis atunci când există o relație economică directă între cele două entități



economice ori casa de expediții atunci când aceasta ca entitate interpusă preia comanda de la expeditor și o transmite operatorului de transport rutier.

În cazul în care o partidă de bunuri este transportată succesiv cu mai multe mijloace de transport, organizatorul transportului sau operatorul de transport, după caz, are obligația să actualizeze, în perioada de valabilitate a codului UIT, informațiile privind identificarea vehiculului de transport rutier ori de câte ori acestea se modifică, înainte de repunerea în mișcare.

Care este modalitatea de actualizare a informațiilor introduse în Sistemul RO e-Transport, având în vedere obligația de declarare în sistem impusă prin OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare?

Utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) din OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare, au obligația să pună la dispoziția operatorului de transport rutier codul UIT aferent bunurilor transportate, direct sau prin intermediul organizatorului transportului, după caz, până cel târziu la prezentarea

vehiculului în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România sau la locul de import, respectiv la punerea efectivă în mișcare a vehiculului.

În situația în care pe parcursul unui transport se modifică mijlocul de transport declarat inițial (fără a schimba alte date referitoare la partida de bunuri transportate), înainte de repunerea în mișcare și în perioada de valabilitate a codului UIT, organizatorul transportului sau operatorul de transport menționat în Sistemul RO e-Transport la obținerea codului UIT, după caz, are obligația să actualizeze informațiile privind identificarea vehiculului de transport rutier.

În acest sens, organizatorul transportului ori operatorul de transport va accesa prin intermediul contului propriu din Spațiul Privat Virtual (SPV) aplicația informatică RO e-Transport, modalitatea de actualizare fiind similară cu cea de declarare însă vizează doar elementul mijloc de transport, respectiv numărul de înmatriculare.

Când este necesară actualizarea datelor din Sistemul RO e-Transport de către organizatorul transportului? Și când este

necesară actualizarea datelor din Sistemul RO e-Transport de către operatorul de transport, potrivit modificărilor aduse de OUG nr. 41/2022, cu modificările și completările ulterioare?

În situația în care, pe parcursul deplasării BRFR de la locul de încărcare până la locul de descărcare declarate în Sistemul RO e-Transport, are loc schimbarea mijlocului de transport menționat la obținerea codului UIT, se impune actualizarea informațiilor privind identificarea vehiculului de transport rutier. Obligația actualizării datelor (practic și posibilitatea de a actualiza datele mijlocului de transport) revine organizatorului transportului sau operatorului de transport care a fost menționat de declarant în Sistemul RO e-Transport la obținerea codului UIT.

O societate care are numai calitatea de transportator sau organizator al transportului are obligația declarării transporturilor în Sistemul RO e-Transport?

O societate, care are numai calitatea



de transportator sau organizator al transportului, nu are obligația de declarare a transporturilor în Sistemul RO e-Transport. Prin excepție, organizatorul transportului sau operatorul de transport, după caz, are obligația să actualizeze, în perioada de valabilitate a codului UIT, informațiile privind identificarea vehiculului de transport rutier ori de câte ori acesta se modifică, înainte de repunerea în mișcare.

Care sunt condițiile care trebuie îndeplinite de către operatorii economici pentru declararea datelor în Sistemul RO e-Transport?

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) din Anexa la Ordinul comun nr. 2545/6316/2022, pentru utilizarea sistemului informatic RO e-Transport, operatorii economici trebuie să fie înregistrați în Spațiul Privat Virtual (SPV), în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit, cu respectarea Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 1.090/2022 privind aprobarea Procedurii de comunicare prin mijloace electronice de transmitere la distanță între organul fiscal central și persoanele fizice, persoanele juridice și alte entități fără personalitate juridică. Raportat la condițiile care trebuie îndeplinite de un transport pentru a exista obligația declarării, acestea sunt prevăzute la 1 alin. (4) din Ordinul comun nr. 2545/6316/2022, respectiv, categoriile de vehicule rutiere care fac obiectul monitorizării

în Sistemul RO e-Transport sunt cele cu o masă maximă tehnic admisibilă de minimum 2.5 tone, încărcate cu BRFR cu o masă brută totală mai mare de 500 kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei, aferente cel puțin unei partide de bunuri care face obiectul transportului.

Pentru transporturi provenind din UE care ajung în depozitele unei societăți, produsele sunt sortate pe destinații și transmise spre acestea (sau posibil cu o altă oprire la un alt depozit, iar ulterior marfa este împărțită pe localitățile din județele arondate respectivelor depozite) împreună cu alte mărfuri (unele supuse declarării, altele nu), raportat la prevederile art. 8 din OUG nr.41/2022, cine are obligația declarării în Sistemul RO e-Transport acestei livrări, având în vedere că sunt cel puțin 3 camioane implicate în această rută?

Înțelegem că operațiunile descrise se subscriu inițial unei achiziții intracomunitare de bunuri, situație în care conform prevederilor art. 8 alin (1) lit. b) din OUG nr.41/2022 obligația de declarare în sistemul RO e-Transport revine beneficiarului din România, urmată de un transport pe teritoriul național al bunurilor cu risc fiscal ridicat pentru care conform prevederilor art. 8 alin (1) lit. c) obligația de declarare în sistemul RO e-Transport revine furnizorului din România.

Pentru transportul în grupaj (atât mărfuri cu risc fiscal ridicat cât și mărfuri care nu fac parte din această categorie), raportat la prevederile art. 12 din OUG nr. 41/2022, ar trebui să declarăm absolut toate mărfurile pe care le transportăm?

Art. 1 alin (3) din Ordinul comun al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 1190/4625/2022 prevede faptul că prin sistemul RO e-Transport sunt monitorizate categoriile de vehicule rutiere care au o masă maximă autorizată de minimum cu 3,5 tone, încărcate cu bunuri cu risc fiscal ridicat cu o masă brută totală mai mare de 500 kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei, aferente cel puțin unei relații comerciale care face obiectul transportului. Astfel, raportat la prevederile art. 12 din OUG nr. 41/2022, în sistemul RO e-Transport vor fi declarate numai tranzacțiile care includ transportul BRFR ce îndeplinesc condițiile din procedura de utilizare și funcționare a sistemului RO e-Transport. De exemplu: Un transport în sistem grupaj conține 4 loturi de marfă, astfel: lot A format din bunuri care nu fac parte din categoria BRFR, lot B format din bunuri care nu fac parte din categoria BRFR dar și din BRFR care nu îndeplinesc condițiile masă brută totală mai mare de 500 Kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei, lot C format numai din bunuri

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





care fac parte din categoria BRFR care îndeplinesc condițiile masă brută totală mai mare de 500 Kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei și lot D format din bunuri care nu fac parte din categoria BRFR dar și din BRFR care îndeplinesc condițiile masă brută totală mai mare de 500 Kg sau o valoare totală mai mare de 10.000 lei. În acest caz în sistemul RO e-Transport vor fi declarate toate bunurile transportate aferente loturilor C și D (art. 3 alin (5) din Ordinul comun al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală și al președintelui Autorității Vamale Române nr. 1190/4625/2022).

Pentru o societate care importă bunuri din categoriile cu risc fiscal ridicat și aceste bunuri sosesc cu vaporul într-un port din România unde sunt descărcate, pentru transportul rutier al bunurilor din port la sediul societății este nevoie de cod UIT? Dacă societatea vinde bunurile direct din port unui alt partener și acesta se ocupă pe cont propriu de transportul rutier al bunurilor la sediul sau este nevoie de cod UIT? În acest caz cine declară transportul în sistemul e-transport?

Conform art. (2) pct. 9 lit. c) din OUG nr. 41/2022, în sistemul RO e-Transport se declară transportul

bunurilor provenite din import de la locul de import și până la locul de descărcare situat pe teritoriul național. În situația expusă, apreciem că, dacă formalitățile vamale de import se efectuează la biroul vamal din port, este necesar ca transportul să fie declarat în sistemul RO e-Transport de către beneficiarul bunurilor importate, pe ruta de la locul de import la locul de descărcare a bunurilor. În situația în care bunurile sunt comercializate către un alt beneficiar după efectuarea operațiunilor vamale dar înainte ca mijlocul de transport să parăsească locația biroului vamal, transportul BRFR va fi declarat în sistemul RO e-Transport de același contribuabil în calitate de furnizor. Dacă importul se face la biroul vamal din incinta portului din România, este necesar un cod UIT pentru transportul mărfurilor către locul de descărcare situat în România. Nu este necesar codul UIT pentru mărfurile aflate sub supraveghere vamală (ex: tranzit). Dacă mărfurile sunt vândute și rămân sub supraveghere vamală, nu este necesar cod UIT.

Cum poate raporta în e-Transport “furnizorul” în cazul unei livrări intracomunitare cu condiție de transport ExWorks? De exemplu: A vinde produsele lui B și B se ocupă de transportul acestora din România în celălalt stat membru. Cine declară în

e-Transport? A(furnizorul sau B (cumpărătorul care are relația de transport)? Și dacă A declară, de unde are el informațiile despre transport?

În cazul livrărilor intracomunitare de bunuri cu risc fiscal ridicat (BRFR), art. 8 alin. (1) lit. c) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative[1] (OUG nr. 41/2022), stabilește obligația declarării în Sistemul RO e-Transport în sarcina furnizorului din România. În cazul din exemplu, furnizorul va declara transportul BRFR în RO e-Transport. Pentru aceasta furnizorul se va îngriji să intre în posesia datelor referitoare la numărul de înmatriculare a mijlocului de transport de la partenerul său comercial. Uzual, eliberarea bunurilor din gestiunea proprie este făcută de furnizor (sau de reprezentanții acestuia), ocazie în care acesta are posibilitatea de a intra în posesia datelor referitoare la numărul de înmatriculare al mijlocului de transport și după caz are chiar obligația de a completa respectivele date în documentele de transport.

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.





OFICIAL. CAMIOANELE TREBUIE SĂ REDUCĂ POLUAREA PÂNĂ ÎN 2040 CU 90%

Țările Uniunii Europene au dat luni, 13 mai, aprobarea finală în Consiliul European pentru o lege de reducere a emisiilor de dioxid de carbon provenite de la camioane, care va impune ca majoritatea vehiculelor grele noi vândute în UE începând cu 2040 să fie lipsite de emisii.

Legea va impune o reducere cu 90% a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor grele noi până în 2040. Aceasta înseamnă că producătorii vor trebui să vândă o mare parte din camioanele complet lipsite de emisii de CO₂ –inclusiv vehicule electrice și cele care funcționează pe bază de combustibil pe bază de hidrogen– pentru a compensa orice vânzări rămase de vehicule noi cu emisii de CO₂ în 2040.

Consiliul a adoptat oficial Regulamentul privind standardele de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele, modificând și consolidând normele existente ale UE. Normele actualizate vor reduce și mai mult emisiile de CO₂ în sectorul transportului rutier și vor introduce noi obiective pentru 2030, 2035 și 2040.

Standarde mai riguroase pentru emisiile de CO₂ vor contribui la creșterea ponderii vehiculelor cu emisii zero în parcul de vehicule grele în UE, garantând simultan menținerea și consolidarea inovării în acest sector și a competitivității acestuia.

Un domeniu de aplicare mai larg

În virtutea normelor revizuite, domeniul de aplicare al regulamentului existent va fi extins, astfel încât aproape toate vehiculele grele noi cu emisii certificate de CO₂, inclusiv camioanele mai mici, autobuzele urbane, autocarele și remorcile, să intre sub incidența valorilor-țintă de reducere a emisiilor.

Noi obiective de reducere a emisiilor

Noile norme mențin obiectivul actual pentru 2025, care înseamnă o reducere cu 15% a emisiilor pentru camioanele grele cu o greutate de peste 16 t. În concordanță cu obiectivele climatice ale UE pentru 2030 și ulterior, regulamentul mai stabilește și următoarele obiective noi:

- o reducere a emisiilor cu 45% începând cu 2030 (creștere de la 30%);
- o reducere a emisiilor cu 65% începând cu 2035;
- o reducere a emisiilor cu 90% începând cu 2040.

Aceste obiective se vor aplica camioanelor medii, camioanelor grele cu o greutate de peste 7,5 t și autocarelor, precum și vehiculelor



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**



de uz specific corespunzătoare începând cu 2035.

Obiectivul de emisii zero pentru autobuzele urbane

Noile norme introduc obiectivul ca 100% din autobuzele urbane noi să aibă emisii zero până în 2035, stabilind în același timp un obiectiv intermediar de 90% pentru această categorie până în 2030. Autobuzele interurbane vor fi exceptate de la acest obiectiv, ele fiind considerate, din punctul de vedere al măsurării reducerii emisiilor, autocare.

Etapele următoare

Regulamentul urmează să fie semnat și publicat în Jurnalul Oficial al UE. El va intra în vigoare la 20 de zile după publicare. Eficacitatea și impactul regulamentului modificat vor fi examinate de Comisie în 2027. Printre altele, Comisia va trebui să evalueze și posibilitatea de a elabora o metodologie comună pentru evaluarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate pe durata întregului ciclu de viață de vehiculele grele noi.

Context

Sectorul vehiculelor grele este responsabil pentru peste 25% din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în UE. Standardele privind emisiile de CO₂ pentru anumite vehicule grele au fost stabilite pentru prima dată în 2019, conținând obiective pentru perioada 2025-2029 și pentru perioada de după 2030 și o

dispoziție care prevede revizuirea regulamentului până în 2022.

La 14 februarie 2023, Comisia a prezentat o propunere de revizuire a standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele. Această revizuire face parte integrantă din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Normele actualizate contribuie la obiectivul UE de a-și reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și de a atinge neutralitatea climatică până în 2050.

Cele mai importante prevederi

Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în Uniune până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care vizează transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impactului aferent. În același timp, respectiva tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate și vulnerabile, cum ar fi persoanele

și gospodăriile cu venituri reduse, persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități și membrii unei minorități rasiale sau etnice. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

Pregătiți pentru 55

În urma adoptării de către Parlamentul European și Consiliul a tuturor elementelor esențiale ale pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, astfel cum a fost propus de Comisie în iulie 2021, Uniunea a transmis CCONUSC în octombrie 2023 o contribuție actualizată stabilită la nivel național (CSN) a Uniunii și a statelor sale membre, confirmând că Uniunea își va reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990.

(4) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁴, Uniunea a consacrat într-un act legislativ al Uniunii obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii în cadrul Uniunii cel târziu până în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor. Mai mult, regulamentul respectiv stabilește un obiectiv obligatoriu al Uniunii de reducere internă până în 2030 a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55% comparativ cu nivelurile din 1990.

Acesta stabilește, de asemenea,

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



cadru pentru stabilirea obiectivelor climatice intermediare ale Uniunii și pentru publicarea bugetului orientativ preconizat al Uniunii privind gazele cu efect de seră pentru perioada 2030-2050.

Ce se întâmplă cu camioanele?

(5) Se preconizează că toate sectoarele economice vor contribui la realizarea respectivelor reduceri ale emisiilor, inclusiv sectorul transportului rutier. În Comunicarea sa din 9 decembrie 2020 privind „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, Comisia stabilește o foaie de parcurs pentru un viitor durabil și inteligent pentru transporturile europene, cu un plan de acțiune în vederea atingerii obiectivului de a realiza o reducere cu 90% a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2050. Vehiculele grele sunt responsabile în prezent pentru mai mult de un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în Uniune și pentru peste 6% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii.

(8) Pentru a contribui la reducerea

până în 2030 a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% comparativ cu nivelurile din 1990 și în conformitate cu principiul „eficiența energetică înainte de toate”, este necesar să se consolideze cerințele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242.

De asemenea, este necesar să se stabilească o traiectorie clară pentru reduceri suplimentare ale emisiilor după 2030 pentru sectorul vehiculelor grele, pentru a contribui la realizarea obiectivului neutralității climatice până în 2050.

(9) Cerințele consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să stimuleze o creștere a cotei de vehicule grele cu emisii zero introduse pe piața Uniunii, care să ofere totodată beneficii utilizatorilor și cetățenilor în ceea ce privește calitatea aerului și economiile de energie și să asigure faptul că inovarea în lanțul valoric al autovehiculelor și locurile de muncă de înaltă calitate aferente pot fi menținute.

Vehiculele grele cu emisii zero includ în prezent vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule

pe bază de hidrogen, iar inovarea tehnologică continuă.

(10) Ar trebui să fie stabilite noi obiective consolidate de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele noi începând cu 2030. Respectivele obiective ar trebui stabilite la un nivel care să transmită un semnal puternic pentru accelerarea introducerii vehiculelor grele cu emisii zero pe piața Uniunii, să stimuleze inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, să transmită semnalul necesar pentru a accelera instalarea infrastructurii de încărcare și de realimentare în întreaga Uniune, să asigure competitivitatea pe termen lung a industriei Uniunii pe o piață mondială și să contribuie la reducerea costurilor de funcționare ale întreprinderilor de transport, asigurându-se totodată că Uniunea își îndeplinește obiectivele sale în materie de climă și obiectivele sale de diminuare a poluării aerului.

(11) Poluarea aerului este o problemă deosebit de acută în orașe, afectând sănătatea a milioane de cetățeni europeni. Transportul este una dintre principalele surse de poluare urbană a aerului. Introducerea accelerată a



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



vehiculelor grele cu emisii zero, prin consolidarea cerințelor de reducere a emisiilor de CO₂, va contribui la atenuarea problemei poluării aerului din zonele urbane.

Ce se întâmplă cu stațiile de încărcare electrice

(13) Împreună cu inițiativele de accelerare a transferului modal către moduri de transport mai sustenabile, întărirea cerințelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele și instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare vor juca un rol esențial în reducerea emisiilor de CO₂ din sectorul vehiculelor grele. Obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii stabilite în prezentul regulament sunt completate de cerințele privind infrastructura de reîncărcare și de realimentare prevăzute în Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului.

Finanțarea din partea Uniunii joacă un rol important în dezvoltarea infrastructurii la nivel național. Instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele electrice grele este la fel de importantă în amplasamente private care nu sunt accesibile publicului, cum ar fi în autobazele private și în centrele logistice care

oferă încărcarea peste noapte și la destinație. Statele membre ar trebui să aibă în vedere luarea de măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politică revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru încărcarea peste noapte și la destinație a vehiculelor electrice grele.

Având în vedere posibilele constrângeri în materie de infrastructură din țările terțe, este oportun, de asemenea, să se ia în considerare impactul prezentului regulament asupra posibilității ca vehiculele grele noi înmatriculate în Uniune să fie utilizate în afara Uniunii.

(14) În urma adoptării Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, Comisia a instituit în 2015 Forumul pentru transporturi durabile (denumit în continuare „forumul”). Forumul sprijină Comisia în punerea în aplicare a activităților și programelor Uniunii menite să promoveze instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi sustenabili. În urma adoptării prezentului regulament, Comisia se va asigura că forumul sprijină instalarea efectivă și eficientă din punctul de vedere al costurilor a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare pentru a îndeplini cerințele consolidate de reducere a emisiilor

de CO₂ pentru vehiculele grele și că (,) contribuie la reexaminarea menționată la articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2023/1804, astfel încât obiectivele stabilite în regulamentul respectiv să fie aliniate la obiectivele ambițioase ale prezentului regulament. (15) Tranziția către neutralitatea climatică necesită investiții semnificative în rețeaua de electricitate, inclusiv consolidarea capacității, a rezilienței și a stocării, precum și conexiuni suplimentare. Având în vedere obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele pentru anul 2030 stabilite în temeiul prezentului regulament, ponderea vehiculelor grele cu emisii zero în totalul parcului de vehicule grele în circulație și consumul de energie electrică din acest sector vor rămâne limitate.

Prin urmare, impactul acestora asupra rețelei de electricitate va rămâne, de asemenea, limitat.

Ce se întâmplă cu parcurile de camioane?

(18) Producătorii ar trebui să continue să dispună de suficientă flexibilitate în adaptarea propriilor parcuri de vehicule grele în timp pentru a gestiona tranziția către vehicule grele cu emisii zero într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Prin urmare, este

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



oportun să se mențină abordarea de întărire a nivelurilor-țintă în etape de cinci ani.

(19) Având în vedere structura eterogenă a întregului parc de vehicule grele, nu este posibil să se prevadă pe deplin dacă evoluțiile tehnologice vor fi suficient de rapide astfel încât să se asigure faptul că tehnologia cu emisii zero la țeava de evacuare este o opțiune viabilă pentru toate utilizările de nișă. Acestea ar putea include vehicule grele pentru aplicații critice în materie de securitate și siguranță care nu pot fi realizate folosind tehnologii cu emisii zero la țeava de evacuare. Astfel de vehicule ar trebui să constituie o parte limitată din întregul parc de vehicule grele. Când reexaminează Regulamentul (UE) 2019/1242, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a aplica măsuri de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la astfel de vehicule.

(22) Având în vedere obiectivele mai stricte de reducere a emisiilor de CO₂ privind întregul parc de vehicule de la nivelul Uniunii începând cu 2030, producătorii urmează să introducă pe piața Uniunii un număr semnificativ mai mare de vehicule grele cu emisii zero. În acest context, mecanismul de stimulare pentru vehiculele grele cu emisii zero și cu emisii reduse nu și-ar mai atinge scopul inițial și ar risca să submineze eficacitatea

Regulamentului (UE) 2019/1242. Prin urmare, respectivul mecanism de stimulare ar trebui să fie eliminat începând cu 2030.

Care sunt excepțiile

(28) Vehiculelor grele din anumite subgrupuri care sunt omologate de tip, dar pentru care reducerile de emisii de CO₂ nu sunt încă stabilite din motive tehnice, nu li se aplică obligația de a îndeplini obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite în prezentul regulament. Acestea sunt, de exemplu, vehiculele cu destinație specială precum macarale mobile, vehicule de transport pentru echipamente hidraulice multiple sau vehicule de transport de încărcături excepționale, vehiculele de teren, cum ar fi anumite vehicule grele utilizate în scopuri miniere, forestiere și agricole, precum și alte vehicule grele cu configurații non-standard ale axelor, cum ar fi vehiculele grele cu mai mult de patru axe sau mai mult de două axe motoare, precum și autobuzele mici cu o masă maximă tehnic admisibilă (MMTA) de cel mult 7,5 tone, precum și camioane mici cu un MMTA de cel mult 5 tone. Comisia ar trebui să analizeze oportunitatea stabilirii emisiilor de CO₂ ale camioanelor mici cu un MMTA de cel mult 5 tone în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/240014 (Instrumentul de

calculare a consumului de energie al vehiculelor sau simulări VECTO), luând în considerare, de asemenea, Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei.

(41) Pentru a evita costurile disproporționate de ridicate aferente asigurării conformității și a reduce sarcina administrativă, producătorii care produc un număr redus de vehicule grele ar trebui să fie exceptați de obligația de a îndeplini obiectivele privind reducerea emisiilor de CO₂, cu condiția respectării anumitor cerințe legale. Întrucât trebuie să respecte obligațiile de raportare prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/1242, pentru producătorii respectivi este instituit un mecanism de control adecvat.

(42) Sistemul actual de credite și debite de emisii multianuale ar trebui să fie extins până în 2039, având în vedere că obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂ vor fi întărite în continuare după 2030 până în 2040 și necesită evoluții tehnice prospective din partea producătorilor în perioada respectivă. Cu toate acestea, producătorii ar trebui să lichideze toate debitele de emisii rămase în 2029, 2034 și 2039. Creditele de emisii ar trebui să expire automat atunci când nu sunt utilizate în termen de șapte ani de la achiziționarea lor.



Care e soarta remorcilor

(32) Întrucât emisiile de CO₂ aferente remorcilor au un impact puternic asupra emisiilor globale de CO₂ și a consumului de energie al autovehiculelor grele, ar trebui să fie stabilite obiective de reducere a emisiilor de CO₂ și pentru remorci.

(33) Emisiile de CO₂ generate de vehiculele de uz specific, cum ar fi vehiculele pentru colectarea gunoiului, basculantele sau malaxoarele de beton, sunt deja certificate prin VECTO, sunt monitorizate și raportate de producătorii de vehicule și de statele membre.

Emisiile de CO₂ generate de vehiculele de uz specific reprezintă aproximativ 2% din emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele și aproximativ 4% din vânzări. Întrucât sunt folosite cel mai mult în orașe, vehiculele de uz specific au, de asemenea, un impact asupra calității aerului din zonele urbane. Prin urmare, vehiculele de uz specific ar trebui să fie exceptate până în 2029 de la obligația de calculare a mediei emisiilor specifice de CO₂ ale producătorilor. Pentru perioada 2030-2034, pentru aceste calcule ar trebui luate în considerare numai

vehiculele de uz specific cu emisii zero, iar începând din 2035 toate vehiculele de uz specific ar trebui să fie luate în considerare pentru respectivele calcule.

(34) Pentru a facilita dezvoltarea și a permite utilizarea pe scară largă a remorcilor echipate cu tehnologie de reducere a emisiilor de CO₂, este imperativ să se actualizeze și să se extindă prompt cadrul de omologare pentru astfel de tehnologii, în special pentru remorcile electrificate, prin modificarea Regulamentului (UE) 2018/858.

Ce se întâmplă cu autobuzele?

(35) În 2022, autobuzele urbane cu emisii zero reprezentau deja aproximativ un sfert din totalul autobuzelor urbane vândute în Uniune, unele state membre atingând cote mult mai mari. Având în vedere maturitatea tehnică a autobuzelor urbane și necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului din zonele urbane, ar trebui stabilită o cotă minimă obligatorie de autobuze urbane noi cu emisii zero.

(36) O cotă minimă obligatorie de autobuze urbane cu emisii zero ar trebui să reflecte nevoia existentă

în societate de transport public la prețuri accesibile, inclusiv în zonele rurale.

Creșterea ofertei de autobuze urbane cu emisii zero care rezultă dintr-o astfel de cotă minimă obligatorie ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra costului de achiziție, atât în ceea ce privește prețul de achiziție inițial, cât și costul total al deținerii de autobuze urbane cu emisii zero, reflectând economiile de combustibili fosili rezultate din utilizarea unor astfel de autobuze urbane. Achizițiile publice comune de autobuze urbane bazate pe Platforma europeană pentru autobuze ecologice pot reduce și mai mult costul de achiziție al acestor autobuze, iar Fondul social pentru climă ar putea fi folosit de statele membre pentru a sprijini cetățenii vulnerabili prin oferirea de bilete sau abonamente la preț redus sau gratuite pentru transportul public.

În cele din urmă, autobuzele și autocarele folosite pentru transportul regional și pe distanțe lungi, inclusiv în zonele rurale, intră în continuare sub incidența obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ stabilite pentru vehiculele grele.



Srijinul din partea Fondului social pentru climă ar putea răspunde nevoilor specifice din zonele rurale și ar putea preveni sărăcia din perspectiva transporturilor, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (UE) 2023/955, prin asigurarea accesului la transport public la prețuri accesibile. Comisia ar trebui, de asemenea, să ia în considerare măsuri suplimentare adecvate pentru a spori cererea de vehicule grele cu emisii zero din partea autorităților publice, pentru a sprijini realizarea obiectivului de neutralitate climatică al Uniunii.

(37) Întrucât, pentru evaluarea conformității, ar trebui luate în considerare mai degrabă entități comerciale decât entități juridice, producătorii asociați din punct de vedere economic ar trebui să aibă posibilitatea, în anumite limite, să transfere vehicule grele între ei în scopul contabilizării vehiculelor grele respective în temeiul Regulamentului (UE) 2019/1242.

Cum modific un camion să nu mai polueze?

(38) În plus, pentru a consolida dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii zero în întreprinderile mici și mijlocii specializate, ar trebui să fie posibil, de asemenea, transferul de

vehicule grele cu emisii zero între entități neasociate.

(39) Modernizarea vehiculelor cu emisii zero constă în transformarea unui motor sau a unui vehicul cu motor cu ardere internă într-un motor sau vehicul cu emisii zero. Aceasta are beneficii pentru mediu care rezultă din evitarea producției de noi piese și a utilizării aferente a materialelor. Aceasta are, de asemenea, beneficii economice, asociate cu creșterea accesibilității vehiculelor și cu potențialul de creare de locuri de muncă. Cu toate acestea, introducerea pe piață a vehiculelor grele modernizate pentru a deveni vehicule grele cu emisii zero este împiedicată de lipsa unor norme tehnice și administrative armonizate pentru omologarea acestora. Prin urmare, Comisia ar trebui să ia în considerare necesitatea unor posibile inițiative de promovare a elaborării unor astfel de norme armonizate.

(40) Măsurile pentru creșterea ponderii vehiculelor grele cu emisii zero deținute sau închiriate de marii operatori de parcuri auto ar contribui la creșterea vânzărilor de vehicule grele cu emisii zero și la accelerarea tranziției către transportul rutier cu emisii zero. Prin urmare, Comisia ar trebui să analizeze eventuala

necesitate și impactul inițiativelor de creștere a procentului de autovehicule grele cu emisii zero deținute sau închiriate de marii operatori de flote.

(49) Comisia ar trebui să fie autorizată să țină seama de progresele tehnice, de evoluția logisticii transportului de mărfuri, cum ar fi îndeosebi combinațiile de vehicule deosebit de grele utilizate în anumite state membre, de ajustările necesare determinate de aplicarea prezentului regulament și de modificările actelor legislative de bază privind omologarea de tip, pentru a se asigura că cerințele referitoare la date și procedurile de monitorizare și raportare rămân relevante în timp pentru evaluarea contribuției parcului de vehicule grele la obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂, pentru a asigura disponibilitatea datelor privind tehnologiile noi și avansate de reducere a emisiilor de CO₂ și privind rezultatele obținute în urma încercărilor de verificare efectuate pe șosea, pentru a asigura menținerea relevanței în scopuri de informare și comparabilitate a intervalelor de valori ale rezistenței aerului și pentru a completa dispozițiile privind amenajările administrative.

Coloana a cincea 5

"Competentul" de la conducerea DRDP Craiova

Călin Cosmin Petruț, Șeful Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) Craiova a ajuns și se menține pe funcție, de mai bine de doi ani și jumătate, fără niciun fel de studii sau cunoștințe de specialitate, doar în baza carnetului de partid. Consiliul de Administrație al Companiei de Drumuri (CNAIR) l-a pus, în noiembrie 2021, șef la Regionala de Drumuri și Poduri Craiova pe Călin Cosmin Petruț, care ocupa, la acea oră, funcția de Șef Serviciu Mecanism Economic și Sinteze Economice la Administrația Bazinală de Apă Jiu. Explicația este simplă: Petruț este fost lider al consilierilor județeni PNL Dolj și unul dintre vicepreședinții filialei județene a partidului. Dar și mai important, Călinuț a fost șoferul lui Fane Stoica, președintele PNL Dolj și deputat de Craiova, un "baronaș de pe imăș". Potrivit propriului CV, Petruț a absolvit Dreptul și Științele

Administrative la Nicolae Titulescu, Universitatea din Craiova și apoi a terminat un Master în "comunicare interculturală", așadar fără nicio legătură profesională cu specificul activității "de drumar" la DRDP Craiova.

În loc de concluzie: Este adevărat că omu' nu se pricepe "de nici-unele" la drumuri. Dar, dacă vin extraterestrii în Oltenia, cine va "comunica intercultural" cu ei?! Ați ghicit: Petruț!!!

Petruț - un fel de Bratu 2

Numirea lui Călin a venit după ce fostul șef DRDP Craiova, Bogdan Bratu, a fost trimis în judecată, fiind acuzat că și-a falsificat diploma de studii și că a ocupat astfel ilegal mai multe funcții de conducere. "Conducerea CNAIR SA solicită acordul Consiliului de Administrație în vederea inițierii demersurilor necesare detașării în cadrul DRDP Craiova a domnului CĂLIN COSMIN PETRUȚ Șef Serviciu Mecanism Economic și Sinteze Economice la

europass Curriculum vitae Europass	
	
CĂLIN COSMIN PETRUȚ	
Informații personale	
Nume / Prenume	CĂLIN COSMIN PETRUȚ
Adresă(e)	
Telefon	
E-mail(uri)	
Naționalitate (ile)	Română
Data nașterii	
Sex	Masculin
Experiența profesională	
Perioada	Mai 2020 - prezent
Funcția sau postul ocupat	Director
Numele și adresa angajatorului	Administrația Bazinală de Apă Jiu, Dolj
Perioada	Iunie 2012 - mai 2020

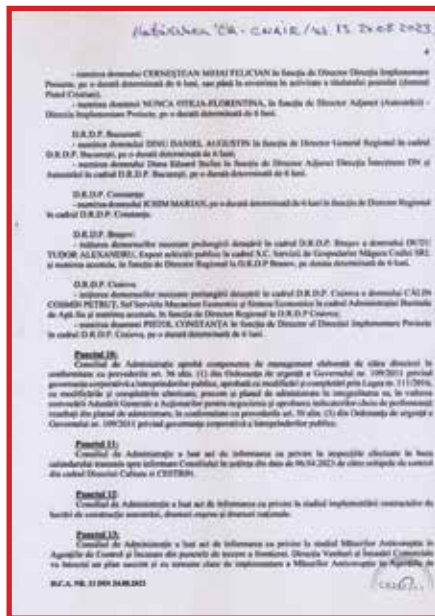
Administrația Bazinală de Apă Jiu și numirea acestuia în perioada suspendării contractului individual de muncă al domnului Bratu Bogdan Laurențiu, dar nu mai mult de 4 luni.", se spunea în comunicatul CNAIR central.

Petruț nu a avut de ce să își mai falsifice diploma de facultate: a obținut-o oricum, în anul 2006, adică la 12 ani după terminarea liceului, în 1994.

În loc de concluzie: Călin Cosmin Petruț, pentru noi, este un fel de Bogdan Bratu Doi!



Scene din următorul film al seriei Avatar: "DRDP Craiova- calea apei".



Un CA responsabil

Este interesant faptul că, pe site-ul DRDP Craiova, este postat în continuare CV-ul exagerat al lui Petruț, potrivit căruia, din anul 2020 până în prezent, ar fi director la Administrația Bazinală de Apă Jiu, Dolj. În realitate, el a fost pus tot politic și acolo pe o altă funcție, pentru care nu are niciun fel de calificare. Gurile rele, da' bune, spun că, la presiunea lui Fane Stoica, Călinuț ar fi fost numit, la un moment dat, director la Apă Jiu, dar că, într-un moment de maximă

responsabilitate, Consiliul de Administrație ar fi refuzat numirea pentru că omu' nu avea studii de specialitate.

În loc de concluzie: Cu alte cuvinte, l-au făcut pe Petruț incompetent. Sănătate mentală pe care i-o dorim și CA-ului de la CNAIR!

Trei dintr-o lovitură

În schimb, prin Hotărârea CA al CNAIR nr.13 din 24 august 2023, s-a decis "inițierea demersurilor necesare prelungirii detașării în cadrul DRDP Craiova a domnului Călin Cosmin Petruț, șef Serviciu Mecanism Economic și Sinteză Economice în cadrul Administrației Bazinale de Apă Jiu și numirea acestuia în funcția de director regional la DRDP Craiova". Cu o zi înaintea acestei Hotărâri, adică pe 23 august 2023, a fost comunicat Rezultatul etapei de selecție a dosarelor la concursul organizat pentru ocuparea postului vacant de Consilier Juridic în cadrul Compartimentului Autostrăzi, Variante de Ocolire și DB - Direcția Implementare Proiecte. Ca într-un film cu drumari proști, unicul candidat, Petruț, a fost declarat admis la etapa de Selecție a dosarelor.

Două zile mai târziu, CNAIR a comunicat oficial faptul că același "candidat unic" a fost admis la proba scrisă, la care ar fi obținut nota 9,50.

În loc de concluzie: La ce "competent" este Petruț, corect ar fi fost ca, deși a candidat singur, să fie ieșit pe locul doi!

Misterul teleportării

Este încă un mare mister cum, în timp ce era director la DRDP Craiova, a devenit și jurist la DRDP Constanța.

Întrebarea care se pune este legată de felul în care s-a "teleportat" Petruț din localitatea de baștină la cea de pe malul mării. Cum a făcut "competentul" drumul de la Craiova la Constanța? Cum mașina DRDP sau "pe ape"?

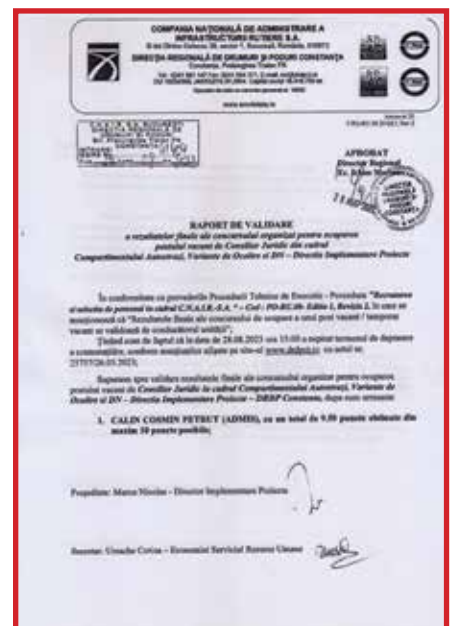
În loc de concluzie: Se zvonește că,

în cinstea "peripețiilor" lui Petruț, următorul film al lui James Cameron din seria Avatar se va numi: "DRDP Craiova- Calea Apeli"!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.



**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**



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

SCANIA