

INVESTIGATORUL'S



**PRIORITATE ÎN VĂMI
PENTRU TITULARII
DE CARNETE TIR** **PAG.04**

AUGUST 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**STEFANO ALBAROSA,
CEO AIC GROUP
PG.12**

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

Sumar



06 MAN OFERĂ O PERSPECTIVĂ ASUPRA PORTOFOLIULUI DE CAMIOANE ELECTRICE LA IAA



18 SEMIREMORCILE UȘOARE BERGERECOTRAIL®, CU TELEMATICĂ TRAILERCONNECT® ȘI SERVICII DE LA SCHMITZ CARGOBULL



20 VIDEO. DE CE AU FOST BATERIILE SCANIA DEZVOLTATE SPECIAL PENTRU CAMIOANE?



22 CAMIOANELE ELECTRICE VOLVO AU ATINS 80 DE MILIOANE DE KILOMETRI, ÎN CINCI ANI



UNTRR: PRIORITATE ÎN VĂMI PENTRU TITULARII DE CARNETE TIR CARE UTILIZEAZĂ APLICAȚIA TIR-EPD

Din luna august 2024, transporturile sub acoperirea TIR cu predeclarații electronice TIR-EPD, au prioritate la birourile vamale Albița și Siret.

"Începând cu data de 01.08.2024, în cadrul unui proiect pilot, titularii de carnete TIR care utilizează aplicația TIR-EPD, pentru predeclararea electronică, precum și camioanele goale fără încărcătură pot să folosească un culoar special dedicat la birourile vamale Albița și Siret. Acest demers a fost implementat în urma întâlnirii realizate, la finalul lunii iunie, la biroul vamal de frontieră Albița dintre Autoritatea Vamală Română, AVR, cu Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, UNTRR, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere, IRU, Serviciul Vamal al

Republicii Moldova SVRM, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Republica Moldova, AITA, Asociația Transportatorilor Rutieri Internaționali din Ucraina, ASMAP UA, și Uniunea Asociațiilor de Transport Rutier din Regiunea BSEC, BSEC-URTA. Întrevederea a avut loc pentru a identifica soluții privind reducerea timpilor de așteptare în punctele de trecere a frontierei între România și Republica Moldova, respectiv, între România și Ucraina. Timpii de așteptare pentru camioane la aceste puncte de frontieră pot ajunge până la 9 zile, ceea ce

reprezintă o barieră majoră pentru activitatea transportatorilor rutieri din România, Republica Moldova și Ucraina. Cozile kilometrice de camioane la frontiere au consecințe grave, cum ar fi depășirea timpilor legali de conducere ai șoferilor, întâzieri în livrarea mărfurilor, penalizări pentru transportatori, dificultăți în aprovizionarea piețelor și creșterea poluării. Reducerea acestor timpuri de așteptare este esențială pentru toate sectoarele economice, fiind o urgență atât pentru transportatorii rutieri, cât și pentru importatori/exportatori și consumatorii finali.



Prin implementarea acestui proiect pilot pentru titularii de carnete TIR la birourile vamale Albița și Siret, numărul zilnic de camioane care pot traversa frontiera între România și Republica Moldova și Ucraina poate fi crescut semnificativ, de până la 2-3 ori în 24 de ore, fiind demonstrat faptul că utilizarea sistemului TIR reduce timpii de transport cu până la 80%, facilitându-se trecerea mai rapidă a frontierei și astfel mărirea capacității de procesare a autorităților vamale. UNTRR consideră că o astfel de măsură are beneficii imediate asupra întregii industrii de transport rutier și contribuie la fluidizarea fluxurilor comerciale între România și cele două țări.

Utilizarea eficientă a Convenției TIR poate contribui semnificativ la facilitarea comerțului și la asigurarea unui nivel ridicat de securitate la frontiere. TIR-EPD este o aplicație care permite titularilor de carnete TIR să transmită gratuit predeclarații electronice către autoritățile vamale din diferite țări. Prin TIR-EPD, autoritățile vamale au posibilitatea de a confirma că predeclarația a fost transmisă de un titular de carnete TIR autorizat și că respectivul carnet TIR este valabil. Acest schimb de informații în avans facilitează analiza riscurilor înainte de sosire și face ca trecerea frontierelor să fie mai simplă, mai sigură și mai rapidă. Apreciam astfel răspunsul prompt al Autorității Vamale Române la solicitările industriei de transport rutier, ceea ce va putea facilita transportul și comerțul între România, Republica Moldova și Ucraina.", se spune în comunicatul UNTRR din 07 august 2024.

Podobno

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



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

Preferenții transporturilor agabaritice.



MAN OFERĂ O PERSPECTIVĂ ASUPRA PORTOFOLIULUI DE CAMIOANE ELECTRICE LA IAA

- MAN eTruck are peste un milion de variante de configurare posibile
- Peste 2.000 de solicitări și comenzi deja înregistrate
- Durata de viață a bateriei de până la 1,6 milioane de kilometri sau până la 15 ani, în funcție de utilizare
- Autonomii zilnice de până la 800 km
- Trei, patru, cinci sau șase: până la 2,4 tone mai multă sarcină utilă datorită posibilității de selecție a numărului de baterii
- Capacități mari de încărcare cu standardele MCS (750 kW) și CCS (375 kW)
- Asistență pentru intrarea în e-mobilitate: consultanță și servicii eMobilitate de 360 de grade, specifice industriei



Unul din două camioane MAN înmatriculate în Europa ar trebui să fie electric până în 2030. În acest sens, producătorul de vehicule comerciale MAN Truck & Bus s-a poziționat cu un portofoliu puternic și flexibil de eTruck, care va fi prezentat în întreaga sa gamă la



IAA Transportation 2024: recent, a permis mai mult de un milion de variante configurabile atât pentru transportul pe distanțe lungi și distribuție, cât și pentru utilizare municipală sau specializată. MAN a prezentat versiunile de capete tractoare cu semiremorcă unui grup de aproximativ 200 de jurnaliști în timpul test drive-urilor în Saalfelden, Austria, înainte de IAA. Între timp, MAN înregistrează o cerere enormă pentru noul eTruck: Aproximativ 2.000 de vehicule MAN eTGX și MAN eTGS au fost deja solicitate sau comandate de la începutul vânzărilor la sfârșitul anului 2023. Prima serie specială care va fi produsă în acest an este, prin urmare, aproape epuizată, cu excepția câtorva vehicule rămase. O mare parte din cereri se referă deja la vehiculele care urmează să fie



**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





produse în serie mare din 2025 la uzina MAN din München. Cu până la nouă ampatamente diferite, șase versiuni de cabine, diverse clase de putere a motorului, combinații de baterii, poziții de conectare la încărcare, axe direcționale și nedirecționale, suspensii pe foi și suspensii complet pe aer, precum și programe de conducere special adaptate aplicației respective și numeroase alte caracteristici, MAN eTGX și eTGS pot fi configurate la un nivel foarte individual.

"Noul camion MAN eTruck are toate prerogativele pentru a electrifica durabil transportul rutier de mărfuri", spune Friedrich Baumann, membru al Consiliului Executiv pentru Vânzări și Soluții pentru Clienți la MAN Truck & Bus. "Putem oferi fiecărui client combinația optimă de vehicul electric și cerințe individuale."

Datorită duratei de viață preconizate de până la 1,6 milioane de kilometri sau până la 15 ani, în funcție de tipul de aplicație, bateriile sunt, de asemenea, extrem de durabile.

Numere și poziții individuale ale bateriilor

Cu cele trei, patru, cinci sau șase baterii combinabile modular și variabil poziționabile, șasiul de 18 până la 28 de tone al MAN eTGX



și MAN eTGS oferă și mai multă flexibilitate, cu o alegere de 333, 449 sau 544 CP electrici. Vehiculele de colectare a deșeurilor cu încărcătoare din spate sau laterale, vehicule de încărcare și descărcare a containerelor, de exemplu pentru corpuri de basculante de construcție, vehicule platformă, basculante pe trei căi și basculante cu macara pentru transportul materialelor de construcție, precum și vehicule pentru dezăpezire sau platforme de lucru ridicabile, pot fi implementate cu ușurință cu noul eTruck MAN, alături de multe

alte soluții de caroserie. Datorită designului foarte compact al modulelor de baterii, de exemplu, capul tractor cu semiremorcă clasic, de mare volum, poate fi utilizat și pentru logistica de producție - în ciuda înălțimii reduse a cadrului și a ampatamentului scurt. La fel de important ca implementarea pe nevoile specifice ale clientului a camionului eTruck: Noile MAN eTGX și eTGS ating autonomii mari. Chiar și pentru cel mai scurt ampatament, de 3,75 metri, șase baterii cu până la 480 kWh sunt disponibile pentru

capetele tractoare cu semiremorcă și cinci baterii cu până la 400 kWh capacitate utilizabilă. Acest lucru permite o autonomie de până la 500 de kilometri pentru șasiuri în operare solo fără încărcare intermediară sau 800 de kilometri pe zi pentru combinații articulate și semiremorcă.

Încărcare MCS disponibilă de la începutul vânzărilor

În plus față de standardul CCS cu până la 375 kW, MAN a oferit standardul de încărcare megawatt (MCS) semnificativ mai

NOUL STANDARD ÎN 2024

BERGERcotrail Semiremorca cu 2 axe.

- Încărcați aceeași sarcină utilă ca într-o semiremorcă uzuală cu 3 axe.
- Consum mai mic de carburant (cel puțin 2 litri / 100Km).
- Costuri de întreținere mai mici (cauciucuri, plăcute, discuri).
- Taxe de drum mai mici, iar, în viitor, bonusare pentru diminuarea emisiilor CO₂

Economisiți
minim
5000 euro/an



Alex Hosu – Sales Manager - BERGERcotrail
M: +40.735.852.128
E: alex.hosu@cargobull.com
Schmitz Cargobull România S.R.L.
Sos. București 1-3 • RO-77055 Ciorogarla RO





puternic pentru încărcarea rapidă intermediară în timpul pauzelor de conducere direct de la începutul vânzărilor în octombrie 2023, care va permite inițial 750 kW, și într-o etapă ulterioară de extindere chiar mai mult de un megawatt capacitate de încărcare. Și aici, MAN a gândit cât mai multă flexibilitate posibilă pentru utilizarea clienților cu diferite

poziții ale stațiilor de încărcare în depozite. Două conexiuni CCS pot fi combinate și poziționate variabil pe partea stângă și dreaptă în spatele arcului roții din față sau pe partea dreaptă spate a cadrului.

Consultanță și servicii complete eMobilitate

În conformitate cu gama extinsă de

eTruck, clienții MAN pot beneficia de serviciul de consultanță eMobilitate de 360 de grade, care a fost prezentat recent: Consultanța privind trecerea la mobilitate electrică include analize specifice clienților privind utilizarea vehiculelor și cerințele de infrastructură de încărcare. Stațiile de încărcare în sine fac parte, de asemenea, din oferta MAN prin cooperarea cu furnizorii de infrastructură de încărcare. În plus, la fel ca pentru camioanele convenționale, sunt disponibile contracte de service și soluții de finanțare special adaptate pentru electromobilitate și nevoile industriei tehnologiei de mediu, precum și numeroase servicii digitale pentru utilizarea noilor camioane electrice. Printre altele, aceasta include MAN eReadyCheck, cu care clienții pot verifica cum pot fi conduse rutele lor de livrare exclusiv electric.





IVECO: BIO-CNG - SOLUȚIA OPTIMĂ PENTRU COLECTAREA DEȘEURILOR

O analiză realizată de Consiliul Național Italian de Cercetare (CNR) în parteneriat cu IVECO confirmă bio-CNG ca fiind soluția optimă pentru colectarea deșeurilor - exemplul perfect de economie circulară.

IVECO, lider consacrat în sectorul propulsiei alternative, a promovat un studiu realizat de Institutul de Poluare Atmosferică al Consiliului Național Italian de Cercetare (CNR) pentru a evalua impactul asupra mediului al utilizării biometanului comprimat derivat din fracția organică a deșeurilor solide municipale (OFMSW), comparându-l cu combustibilii tradiționali (motorină și gaz natural comprimat) utilizați pentru alimentarea vehiculelor folosite pentru colectarea deșeurilor în zonele urbane. Scenariul de referință pentru studiu a fost piața italiană, caracterizată printr-o capilaritate mare a stațiilor de alimentare cu GNC, datorită numărului mare de vehicule alimentate cu metan - printre cele mai mari din Europa. Analiza efectuată a luat în considerare impactul producției și utilizării unui combustibil, fără a lua în considerare construcția sau întreținerea instalațiilor și a infrastructurii, pentru a avea o comparație pură a combustibililor în sine. Analiza a explorat contribuția captării de CO₂ în lanțul de producție

și contribuția mixului energetic utilizat pentru alimentarea diferitelor procese industriale.

Rezultatele studiului relevă rolul potențial decisiv al biometanului comprimat pentru decarbonizarea sectorului transporturilor și pentru reducerea poluării aerului în zonele urbane. Conform rezultatelor studiului, în sectorul analizat, biometanul comprimat poate duce la o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră de până la 96% comparativ cu motorina și la o reducere a emisiilor de oxizi de azot de până la 72%. Aceste reduceri importante pot contribui la atingerea obiectivelor de neutralitate carbonică stabilite la nivel european.

Dintre toate scenariile examinate, cele mai bune rezultate au fost obținute atunci când s-a presupus că toate etapele lanțului de producție a biometanului comprimat, deci de la gestionarea deșeurilor municipale solide (fracția organică a deșeurilor municipale solide) la digestia anaerobă, modernizare, captarea

CO₂, comprimarea biometanului și realimentarea vehiculelor, au avut loc pe același amplasament, alimentând toate procesele cu energie produsă prin arderea biogazului produs tot pe amplasament.

Giandomenico Fioretti, Head of Alternative Propulsion Business Development, a declarat: „Suntem onorați să sprijinim cercetarea în domeniul tehnologiilor sustenabile care sunt cu adevărat capabile să ne ajute să realizăm decarbonizarea într-un mod eficient și productiv. La IVECO, am crezut întotdeauna în beneficiile biometanului, o resursă matură din punct de vedere tehnologic pentru întreaga noastră gamă și pentru misiunile multiple ale clienților noștri. Studiul condus de CNR confirmă că utilizarea bio-GNC este o soluție sustenabilă și poate genera o economie circulară dezirabilă, extrăgând valoare din deșeurii și materie organică pentru a furniza combustibil pentru colectarea deșeurilor în sine, fără a compromite capacitățile operaționale ale vehiculelor.”



Ofertă de finanțare

IVECO **WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială de la **3,99%**
Acum cu **3 ani de garanție.**

IVECO



VIDEO. NOUA GAMĂ FORD TRUCKS F-LINE - LANSATĂ ÎN ROMÂNIA

- AIC Trucks anunță lansarea în România a noii game de camioane F-LINE, care înlocuiește modelele anterioare dedicate segmentului de construcții, distribuție regională și vehicule specializate
- Noua gamă F-LINE va fi prezentată clienților și partenerilor din întreaga țară, în cadrul unei caravane, în 9 orașe în următoarele două luni
- Gama F-LINE vine în continuarea succesului modelelor anterioare, care au plasat marca Ford Trucks între liderii din segmentul camioanelor de construcții și specializate în România

Compania AIC TRUCKS, importator exclusiv al mărcii Ford Trucks în România, a organizat, în data de 18 iulie 2024, la sediul sau central din Chiajna, lansarea și prima etapă a Caravanei dedicate noii game Ford Trucks F-LINE. Caravana va continua în alte 9 orașe ale țării, alături de partenerii de service Ford Trucks, prin evenimente dedicate publicului din acea regiune care vrea să cunoască noul design și tehnologiile Ford Trucks.

Program caravană:
- 18 IULIE – BUCUREȘTI

- 30 IULIE – TIMIȘOARA
- 8 AUGUST – ORADEA
- 22 AUGUST – SUCEAVA
- 29 AUGUST – GALAȚI
- 5 SEPTEMBRIE – BRAȘOV
- 12 SEPTEMBRIE – SIBIU
- 17 SEPTEMBRIE – CRAIOVA
- 19 SEPTEMBRIE – CONSTANȚA

Alina Johnson- Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
Care sunt noutățile pe care le aduce gama Ford Trucks F-Line?

Stefano Albarosa, CEO AIC Group: Gama F-Line ridică mult

standardele la o gamă care a avut un mare succes în România și care ne-a permis să fim lideri de piață, atât în domeniul construcțiilor, dar și în domeniul vehiculelor specializate. Aceste îmbunătățiri se referă, în particular, la patru lucruri. Primul este siguranța. Gama implementează toate normativele de siguranță prevăzute de normativele comunitare. A doua se referă la conectivitate. Avem, practic, acele standarde de digitalizare pe care le vedem în vârful de lance, F-Max. Are, din punct de vedere mecanic, un lanț cinematic integrat Ford - motor, cutie de viteze, axa spate-care permite o integrare totală a acestor componente pentru eficiență și consum. Și, în final, un design foarte plăcut, o atmosferă în cabină mult mai modernă, mai plăcută cu un grad de finisaj și de digitalizare pentru că avem două ecrane digitale cu un standard foarte ridicat.





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

Cum vor putea clienții Ford Trucks din România să cunoască noua gamă F-Line?

Răzvan Szilagyi, Deputy CEO, AIC Trucks:

Azi, la București, avem un prim eveniment din mai multe planificate până la mijlocul lunii septembrie. Suntem prezenți în toate orașele mari din țară, la Timișoara, Oradea, Suceava, Galați, Sibiu, Brașov, Constanța, Craiova. Vor avea clienții posibilitatea să testeze pe viu toată gama nouă, de la basculante la noul cap-tractor sau vehicule specializate. Menționez că sunt camioane foarte bine vândute în trecut. Vechea gamă fiind lider de piață pe mai multe segmente, cum ar fi cel de construcții sau cel de vehicule specializate.

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

Ce soluții de finanțare ar avea

clienții care ar dori să achiziționeze camioane Ford Trucks F-Line?

Mihaela Vasilescu, COO of Financial Services AIC Trucks:

Venim în întâmpinarea clienților noștri cu o gamă variată de soluții financiare care să îi ajute în procesul de achiziție a produselor din gama Ford. Oferim, în principal,

asistență și suport pe întreg fluxul de leasing financiar dar și pe credit extern. Avem încheiate parteneriate cu o gamă largă de finanțatori din industria financiar-bancară. Oferim serviciul de închiriere pe termen scurt, mediu și lung. Nu în ultimul rând, oferim un serviciu de vânzare în rate.



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

detasaretransport.ro





F-LINE ridică nivelul de tehnologie și confort al gamei

Anul 2024, reprezintă pentru Ford Trucks anul introducerii noii generații F-Line, care înlocuiește modelele anterioare dedicate segmentului de transport regional, construcții și vehicule specializate. Nouă serie F-LINE ridică nivelul de tehnologie și confort al gamei pentru cele trei destinații aproape de F-Max, vârful de lance al brandului, dedicat transportului internațional. Reprezentând trei segmente (camioane de distribuție, camioane de construcții și camioane specializate) nouă serie le oferă clienților eficiență, performanță, tehnologii de conectivitate, tehnologii avansate de siguranță, precum și confort și design modern. Inspirat de viziunea „Sharing the Load”, Ford Trucks a proiectat seria F-LINE pe baza analizei cererii pieței și a cerințelor clienților din industria vehiculelor comerciale grele, referitoare la conectivitate, siguranță și eficiență.



Noul F-LINE este mai eficient datorită tehnologiilor de conectivitate

Prin ConnecTruck, care este oferit acum și în seria F-LINE, clienții se pot conecta la vehiculele lor

oricând prin portalul web sau de pe telefoanele lor mobile. Prin monitorizarea vehiculelor pe hartă, aceștia pot primi date rapide despre vehicule și înregistrări anterioare de utilizare ale acestora. Oferă astfel soluții de eficiență care vor crește timpul de funcționare al vehiculului la 100% și vor asigura performanțe optime, cum ar fi diagnosticarea de la distanță și actualizările software. Starea vehiculelor Ford Trucks este monitorizată de la distanță în timp real, cu această tehnologie, urmărind să mărească timpul de operare prin intervenția cu algoritmi predictivi de diagnosticare.





Design inspirat de F-MAX

Cabina și designul exterior al seriei F-LINE, inspirate de F-MAX, au fost dezvoltate pentru a spori ergonomia, confortul și eficiența.

Designul interior accentuează confortul și calitatea, în timp ce designul exterior oferă un aspect elegant și dinamic. Ecranul multimedia de 9 inchii, care permite șoferilor să gestioneze multe funcții

din interiorul vehiculului, materialele scaunelor, volanul nou și butoanele de control sporesc confortul la conducere. Grila, bara de protecție, farurile, aripile, ușile și ornamentele oglinzilor reînnoite combină puterea și stilul, sporind în același timp ergonomia.

Conducere sigură, datorită celor mai noi tehnologii

Seria F-LINE reprezintă, de asemenea, vârful tehnologiilor de siguranță.

Sistemele avansate de asistență a șoferului (ADAS) sunt sisteme de siguranță activă concepute pentru a elimina erorile umane și lipsa de atenție a șoferilor care crește riscul de accidente. ADAS îmbunătățește performanțele șoferilor prin utilizarea unor tehnologii avansate pentru a-i asista în timpul conducerii.

Sistemul de informare a unghiului mort, camera de vedere în spate, sistemul de recunoaștere a semnelor de circulație, sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri, semnalul pentru oprire de urgență și etilotestul asigură o călătorie în siguranță prin a pune la dispoziția șoferului informațiile critice în mod vizual și acustic.

Pre-Collision Assist cu sistem de detectare a pietonilor, Intelligent Adaptive Cruise Control cu Stop & Go, farurile automate pentru fază lungă și alertă de menținere a benzii de circulație oferă șoferilor o experiență de conducere mai sigură și mai plăcută.



LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Noul motor Ecotorq, sursa puterii

Motorul Ecotorq al noii Serii F-LINE este echilibrul perfect natural între putere, performanță și economie. Dezvoltat în întregime de inginerii Ford, versatilitatea motorului Ecotorq nu se limitează doar la performanța sa. Motorul Ecotorq este disponibil în variante pentru a se adapta cerințelor de transport diferite: 9 L și 12,7 L.

Motorul produce 330 CP și 420 CP pentru seria de camioane pentru transport rutier; 330 CP, 420 CP și 450 CP pentru seria de construcții și 450 CP (4x2) și 480 CP (6x4) pentru

seria de autotractoare.

Lanț cinematic Ford Trucks

Motorul se integrează perfect într-un lanț cinematic proiectat și realizat în întregime de Ford Trucks: motorul, cutia de viteze, axa spate.

“Procesul complex de cercetare și dezvoltare a asigurat că modelele F-LINE îndeplinesc cele mai înalte standarde de performanță și fiabilitate. Seria include camioane rutiere, camioane de construcții și specializate, care răspund nevoilor diverse ale clienților. Exteriorul elegant și designul interior ergonomic oferă o experiență

superioară de condus, făcându-l o alegere atractivă atât pentru șoferi, cât și pentru managerii de flotă.

Pe piața din România, Ford Trucks își propune să își consolideze poziția și să își extindă portofoliul de clienți, cu seria F-LINE. Noul tractor F-LINE 1845T, potrivit pentru segmentele de transport pe distanțe scurte și construcții, extinde familia de produse cu un design similar cu F-MAX. Seria F-LINE este gata să redefinească viitorul conducerii vehiculelor comerciale grele în România.

Ford Trucks urmează să aibă un impact semnificativ pe piața din România o dată cu lansarea noii game F-LINE. Dezvoltată ca răspuns la tendințele pieței, feedback-ul clienților și progresele tehnologice, gama F-LINE întruchipează angajamentul Ford Trucks față de inovație, durabilitate și extindere globală. Această gamă ne va permite să oferim o alternativă mai economică la F-MAX, fără să sacrificăm tehnologiile de conectivitate cu sistemul ConneCTruck, caracteristici avansate de siguranță și un design modern.”, a declarat Celal Kurt – Managing Director, Eastern Europe & Balkans.





“Această nouă gamă de produse oferă un set extins de caracteristici și tehnologii de siguranță menite să îmbunătățească experiența de conducere și eficiența vehiculului. Toate acestea într-un vehicul cu o linie de propulsie complet integrată (motor, cutie de viteze și punte spate) fabricate în întregime de Ford Trucks și cu un design modern atractiv. Nu am nici o îndoială că va fi un succes în România.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks. “Închidem un capitol frumos, în

care camioanele Ford din gamele de construcție și municipale au fost lider de piață ani la rând. Sunt camioane care au confirmat prin simplitate și fiabilitate. Noua gamă F-Line aduce un camion modern, care vine cu toate noutățile în materie de tehnologie, design și confort. Lanțul cinematic este acum dezvoltat de Ford in-house, iar motorul și cutia Ecotorque au confirmat deja prin rezultate foarte bune în ce privește fiabilitatea și consumul. Designul este fresh iar

confortul din cabină este foarte actual. Calitatea materialelor, spațiile de depozitare, ecranul mare și accesibilitatea comenzilor, conectivitatea cu telefonul, toate acestea fac F-Line un loc de muncă confortabil pentru utilizator. Gama F-Line este dotată cu sistemele de siguranță obligatorii dar și alte sisteme de asistență ale șoferului, care îmbunătățesc semnificativ experiența de a conduce aceste camioane.”, a declarat Răzvan Szilagyi, Deputy CEO AIC Trucks.

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
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

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



SEMIREMORCILE UȘOARE BERGERECOTRAIL®, CU TELEMATICĂ TRAILERCONNECT® ȘI SERVICII DE LA SCHMITZ CARGOBULL

De la începutul anului 2024, clienții pot achiziționa semiremorci ușoare BERGERecotrail® prin rețeaua de vânzări Schmitz Cargobull.

Acest lucru garantează, de asemenea, accesul la aprovizionarea cu piese de schimb la nivel european prin rețeaua de parteneri de service Schmitz Cargobull. Acum sunt disponibile și servicii suplimentare de la Schmitz Cargobull, inclusiv opțiuni de finanțare, asigurare și sistemul de telematică TrailerConnect® instalat standard pe remorcă. Sistemul de telematică TrailerConnect® furnizează informații în timp real despre starea vehiculului și a anvelopelor, contribuind astfel la creșterea siguranței. În ansamblu, TrailerConnect® reprezintă o modalitate eficientă de a monitoriza

și gestiona starea flotei de remorci. Două dintre principalele motive pentru care remorcile ușoare devin din ce în ce mai relevante pentru firmele de transport sunt capacitatea lor de a optimiza sarcina utilă și de a crește sustenabilitatea. Semiremorcile ușoare BERGERecotrail® sunt la mare căutare în special printre clienții care caută capacități mari de încărcare. Greutatea redusă a vehiculului nu doar că scade consumul de combustibil și uzura, dar permite și transportul unei cantități mai mari de marfă.

BERGER ecoCOIL SAPL 24 LTCn – o greutate totală de doar 5,3 tone pentru o sarcină utilă de 29,7 tone

Remorca BERGERecoCOIL a fost special concepută pentru transportul de bobine de oțel și se remarcă prin structura sa robustă din oțel ușor și o suprastructură cu prelată culisantă cu design „coil-through”. Construcția sudată de înaltă precizie – împreună cu componentele premium și protecția cuprinzătoare împotriva coroziunii – asigură siguranță și durabilitate maxime. Special

concepută pentru transportul de bobine, ecoCOIL poate transporta cu ușurință bobine cu un diametru între 800 mm și 2.100 mm datorită conceptului său special de suprafață de încărcare. Cu o capacitate de încărcare de 29,7 tone, vehiculul poate transporta mărfuri cu o greutate suplimentară de până la 2.500 kg. BERGER ecoCOIL este, de asemenea, echipat standard cu sistemul de telematică TrailerConnect® de la Schmitz Cargobull, pentru a asigura o gestionare eficientă a flotei. Cu vehiculele ușoare BERGERecotrail®, companiile de transport economisesc și la taxele de drum. O remorcă BERGERecotrail® cu 2 axe economisește, impresionant, 2,4 cenți pe kilometru, pe baza noilor tarife de taxare care au intrat în vigoare în Germania la 1 decembrie 2023. Cu un parcurs anual de 120.000 de kilometri, aceasta rezultă într-o economie totală de taxe de 2.880 € pe camion. Aceasta le crește rentabilitatea și susține profitabilitatea.



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. DE CE AU FOST BATERIILE SCANIA DEZVOLTATE SPECIAL PENTRU CAMIOANE?

De ce a dezvoltat Scania baterii care sunt special concepute pentru transporturi grele? Află din videoclipul de mai jos cum comparăm bateriile autoturismelor cu bateriile unice pentru camioane Scania.

Este posibil să ai o baterie de autoturism într-un camion. Dar este ca și cum ai purta papuci într-o zi rece de iarnă. Este tot o pereche de încălțăminte, dar există alte variante mai potrivite pentru acest scop. Acesta este motivul pentru care Scania a ales să plece de la o foaie curată pentru a dezvolta celula ideală a bateriei pentru vehiculele grele. Astfel a reușit să dezvolte bateriile pentru cerințele exigente ale transportului greu, inclusiv durata de viață a bateriei, raza de acțiune, încărcarea și puterea de ieșire. În special, bateriile Scania sunt proiectate pentru a fi încărcate, utilizate și reîncărcate pe o durată de viață totală de 1,5 milioane de kilometri.

Șase lucruri despre bateriile Scania:

1. Camioanele Scania folosesc un amestec chimic specific, nichel-mangan-cobalt (NMC) în celulele bateriei lor.
2. Amestecul chimic a fost dezvoltat special pentru vehiculele grele și face celulele mai dense energetic.

3. Aceasta înseamnă baterii mai mici, ceea ce oferă clienților o mai mare flexibilitate în plasarea șasiului.
4. Densitatea mare de energie înseamnă, de asemenea, o capacitate de încărcare mai mare, un consum mai mic de energie și o sarcină utilă crescută pentru camion.
5. Durata de viață a celulelor bateriei este, de asemenea, considerabil mai lungă și mai

potrivită pentru un vehicul care este utilizat timp de nouă până la zece ore pe zi, ceea ce este mult mai lung decât este condus o mașină medie.

6. Este, de asemenea, cea mai durabilă celulă de baterie din lume, produsă în nordul Suediei cu hidroenergie curată.

<https://www.youtube.com/watch?v=RBTftuy7XqQ>





VIDEO. GREENTECH ȘI SCANIA ROMÂNIA: UN PAS SEMNIFICATIV CĂTRE SUSTENABILITATE

Într-o inițiativă pionieră în România, GreenTech, o divizie a GreenGroup specializată în reciclarea plasticului, împreună cu Scania România, au demarat un proiect pilot pentru testarea primului camion electric de 40 de tone în țară.

Acest test, desfășurat pe parcursul unei luni, este realizat pe rutele dintre Buzău și Urziceni, având ca scop evaluarea eficienței și sustenabilității transportului electric în cadrul operațiunilor de logistică ale GreenTech.

Obiective și impact

Proiectul are ca principale obiective reducerea emisiilor de CO2 și îmbunătățirea eficienței

operaționale. Conform estimărilor, utilizarea camionului electric Scania ar putea duce la o scădere a emisiilor de CO2 cu aproximativ 36%, în comparație cu un camion diesel, datorită mixului energetic actual al României.

Detalii tehnice

Camionul electric utilizat este modelul Scania R40 A4x2NA, echipat cu șase pachete de baterii

care însumează 624 kWh, dintre care 468 kWh sunt disponibili. Aceasta îi oferă o autonomie de 350 km la o încărcătură completă de 40 de tone. Procesul de încărcare poate fi realizat la stații rapide de 350 kW, permițând o încărcare completă de la 0% la 100% în doar o oră și 30 de minute.

https://www.youtube.com/watch?v=_DHMaSPDc_4

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



CAMIOANELE ELECTRICE VOLVO AU ATINS 80 DE MILIOANE DE KILOMETRI, ÎN CINCI ANI

Camioanele electrice produse de Volvo Trucks au parcurs peste 80 de milioane de kilometri sau 2.000 de ture în jurul lumii, de când Volvo a lansat primele sale modele electrice, în 2019.

Aceste camioane au emisii reduse de CO₂ și, în același timp, îmbunătățesc semnificativ mediul de lucru al șoferilor.

Volvo a vândut peste 3.500 de camioane electrice în 45 țări, din 2019.

Noile date de monitorizare pentru flota Volvo de camioane electrice au arătat că acestea au parcurs peste 80 de milioane de kilometri în trafic comercial, peste tot în lume, din 2019 până acum. Acoperirea aceleiași distanțe cu camioanele diesel echivalente ar fi însemnat consumul a peste 25 de milioane de litri de motorină, iar emisiile de eșapament de dioxid de carbon au fost reduse cu 68.000 de tone.

„Sunt încântat să văd cum companiile de transport beneficiază de avantajele oferite de camioanele electrice în operațiunile lor zilnice. Sectorul transporturilor reprezintă 7% din emisiile globale de carbon, iar camioanele electrice pe baterii reprezintă un instrument important pentru reducerea amprentei climatice. Datorită multor companii care le-au adoptat de timpuriu, putem vedea acum potențialul uriaș



al acestei tehnologii”, spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

5 ani de know-how electric

Pătrunderea companiei Volvo pe segmentul camioanelor electrice foarte devreme a pus bazele dezvoltării unei expertize unice în transportul electric cu zero emisii – cunoștințele dobândite fiind utilizate în dezvoltarea următoarei generații de soluții electrice Volvo.

- Merită să fii pionier – operatorii de transport care dețin camioane electrice au un avantaj competitiv puternic atunci când sunt capabile să ofere transport fără emisii companiilor care au nevoie de servicii de transport.

- Maximizarea utilizării investiției atât în camioane electrice, cât și în infrastructura de încărcare reprezintă un model de afaceri solid pentru companiile de transport – prin optimizarea logisticii și a rutelor de deplasare și prin utilizarea comună a facilităților de încărcare de către operatori.

- Beneficiile pe care le oferă camioanele electrice trec dincolo de câștigurile ecologice – șoferii se bucură de un mediu de lucru semnificativ îmbunătățit, cu niveluri





de zgomot și vibrații mult mai reduse.

Creșterea prezenței electrice la nivel global

Livrările globale realizate de Volvo Trucks pentru camioane electrice au crescut cu 256%, la 1.977 de camioane în 2023, iar compania vede un interes continuu din partea clienților, în 2024. În Europa, peste o jumătate din companiile care au optat pentru camioane electrice au ales un camion Volvo în primul trimestru al acestui an – cota de piață Volvo pe segmentul de camioane electrice fiind de 56%. În Statele Unite ale Americii, Volvo a reprezentat 44% din totalul camioanelor electrice vândute. Volvo a livrat până acum peste 3.500 de camioane electrice către clienți din 45 de țări, de pe șase continente. Pe parcursul lui 2023, Volvo Trucks și-a extins prezența

camioanelor sale electrice, livrând primele camioane electrice grele în America Latină, către clienți din Brazilia, Chile și Uruguay. Volvo a devenit, de asemenea, primul producător de camioane care a livrat camioane grele electrice pe baterii în Maroc, Coreea de Sud și Malaezia.

„Nu numai companiile de transport, ci și clienții de servicii de transport și logistice subscriu la SBTi – Inițiativa pentru obiective bazate pe știință – și încep să solicite soluții de

transport sustenabile de la furnizorii lor. Acesta este încă unul dintre elementele care stimulează trecerea la camioanele electrice”, spune Roger Alm.

Camioane electrice pe baterii pentru toate necesitățile de transport

Camioanele electrice Volvo îndeplinesc necesitățile unei game largi de aplicații – de la distribuția urbană și managementul deșeurilor la transport regional și construcții. Pe parcursul celor cinci ani de electrificare, Volvo a construit, de asemenea, o experiență solidă în optimizarea utilizării energiei instalate, a încărcării și a întreținerii camioanelor electrice.

Din 2019 și până astăzi, Volvo Trucks și-a extins gradual oferta, gama actuală incluzând opt camioane integrale electrice.

Modelele de camioane electrice Volvo:

Volvo FL Electric, FE Electric, FM Electric, FM Low Entry, FMX Electric, FH Electric, FH Aero Electric și VNR Electric. Cel mai bine vândut este Volvo FH Electric.

1. pe baza datelor clienților pentru modelul de camion echivalent diesel.

2. conform calculului „well-to-wheel” în cadrul GLEC v3





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 aceea 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 putea 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 transparentți 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 dâșii 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.

WORLD OF VOLVO



1.500 DE CAMIOANE VOLVO FH AERO PENTRU TRANSPORTATORUL ITALIAN LANNUTTI

În cadrul unuia dintre cele mai mari contracte încheiate de Volvo Trucks, au fost comandate 1.500 de camioane Volvo FH Aero, de către compania italiană de logistică și transport Lannutti Group, care își reînnoiește flota de camioane de transport de lungă distanță.

Lannutti Group, cu sediul central în Italia, operează 24/7 o flotă de peste 2.500 de camioane, în opt țări europene. Ca parte a programului de reînnoire a flotei, Lannutti a semnat o comandă de 1.500 de camioane Volvo FH Aero. Toate sunt echipate cu noul Sistem de Monitorizare cu Camere Video – un echipament nou, care înlocuiește oglinzile normale, îmbunătățind aerodinamicitatea și siguranța. „Principiul de reînnoire a flotei la noi, la Lannutti Group, este să prioritizăm vehiculele cu emisii reduse, oferind, în același timp, un nivel înalt de confort și siguranță șoferilor noștri, protejându-i atât pe ei, cât și pe ceilalți participanți la trafic. În plus față de tehnologia I-Save, adoptată deja 100% în cadrul flotei, țintim acum să fructificăm beneficiile Sistemului de Monitorizare cu Camere și ale designului aerodinamic.

Parteneriatul cu Volvo ne va permite să ne continuăm călătoria către zero emisii”, spune Valter Lannutti, CEO al Lannutti Group. Majoritatea camioanelor comandate de către Lannutti vor fi alimentate cu HVO (Ulei Vegetal Hidrotratat), un combustibil care poate fi produs din deșeuri și care reduce emisiile de CO2 cu până la 90 de procente. „Sunt mândru de acest contract, deoarece arată încrederea și

angajamentul Lannutti față de Volvo Trucks, ca partener de afaceri pe termen lung”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. „Acesta reprezintă o dovadă reală că am făcut ceea ce trebuia dezvoltând noul Volvo FH Aero. Acest model nu numai că sprijină clienții să-și scadă costurile cu combustibilul și emisiile de CO2, ci este și unul dintre cele mai sigure modele de camioane pentru șoferii companiei.”





Volvo FH Aero – conceput cu accent pe eficiența consumului și pe siguranță

Eficiența consumului de combustibil și siguranța au fost la fel de importante în dezvoltarea noului Volvo FH Aero. Noul design aerodinamic extins al cabinei este cu până la 5 procente mai eficient, din punct de vedere al consumului, decât predecesorul său. În plus, noul Sistem de monitorizare cu camere de la Volvo Trucks nu contribuie numai la economia de combustibil, datorită designului aerodinamic, ci și la creșterea siguranței rutiere, printr-o vizibilitate directă îmbunătățită pentru șofer – precum și printr-o vizibilitate îmbunătățită pe întuneric sau pe ploaie.



Economia de combustibil realizată cu noul Volvo FH Aero se adaugă economiilor obținute în ultimii

ani datorită eficientizării lanțului cinematic al modelului Volvo FH, inclusiv tehnologia I-Save. Economia de combustibil atât pentru gama Volvo FH, cât și pentru noul FH Aero se traduce în reduceri semnificative de emisii de CO2 și de costuri operaționale.

Volvo FH Aero vine, de asemenea, cu o gamă de noi caracteristici interioare, care îmbunătățesc mediul de lucru pentru șoferi, precum și cu servicii conectate, pentru a le oferi operatorilor de flote o imagine completă asupra camioanelor și semiremorcilor.

Noul Volvo FH Aero este disponibil în patru versiuni – FH Aero, FH Aero Electric, FH Aero pe gaz și FH16 Aero.

Cele 1.500 de camioane Volvo vor fi livrate către Lannutti Group pe parcursul anilor 2024 și 2025.





SIGURE ȘI EFICIENTE – UNITĂȚI DE RĂCIRE PENTRU TRANSPORT DE LA SCHMITZ CARGOBULL

De peste 12 ani, Schmitz Cargobull oferă soluții proprii în domeniul unităților de răcire pentru transport cu S.CU (Semi-trailer Cooling Unit), care este optimizată pentru corpurile frigorifice realizate din FERROPLAST® și sistemul telematic TrailerConnect®. Gama de produse include două sisteme electrice (S.CU e80 și S.CU ep85) și două unități alimentate cu motorină (S.CU d80 și S.CU V2.0).

Toate unitățile de răcire pentru transport S.CU sunt proiectate pentru a se potrivi cu semiremorca frigorifică S.KO COOL și sunt echipate din fabrică cu un contract de service pe 24 de luni, care include monitorizare proactivă și sistemul telematic TrailerConnect®. Contractele pot fi extinse în orice moment. Într-o perioadă în care șoferii sunt greu de găsit, confortul joacă un rol important, motiv pentru care toate unitățile de răcire pentru transport S.CU sunt echipate standard cu Kitul de Reducere a Zgomotului pentru reducerea optimă a zgomotului. În plus, acestea dispun de o navigare intuitivă a meniului pe unitatea de control. Toate datele și funcțiile, cum

ar fi comunicarea bidirecțională, RemoteStart și cargosetările, sunt integrate în sistemul telematic TrailerConnect®. Pe lângă înregistrările de temperatură, toate informațiile necesare sunt disponibile pe afișajul unității S.CU. Informațiile nu doar că pot fi vizualizate, dar datorită comunicării bidirecționale, acestea pot fi și controlate activ, de exemplu setările de temperatură sau comutatorul de contact al ușii. Toate unitățile de răcire de la Schmitz Cargobull sunt conectate cu remorca inteligentă ca „dispozitive mobile” și dispun de un software prietenos pentru utilizator, care poate fi actualizat și „over-the-air”. Acest lucru înseamnă că software-

ul unității de răcire pentru transport poate fi actualizat wireless.

Cargosetările de la Schmitz Cargobull

Cu cargosetările, Schmitz Cargobull face un pas inovator către digitalizarea și conectivitatea în continuare a logisticii de transport. În trecut, setările de temperatură, modurile de operare și blocarea ușilor puteau fi configurate individual prin portalul TrailerConnect®, dar acum este posibil să se creeze setări de operare preconfigurate – cargosetările – pentru S.CU și să fie transferate „over-the-air” la unitatea de răcire pentru transport. Setările de operare preconfigurate asigură că pentru fiecare sarcină



de transport frigorific, bunurile transportate rămân întotdeauna la temperatura corectă. Acest lucru este realizat prin simpla creare de cargosetări în portalul TrailerConnect®, transmiterea directă a acestor setări de încărcare prin aer la unitatea de răcire, iar șoferul le activează simplu prin afișajul S.CU. Selectarea flexibilă a diferitelor moduri de operare evită erorile costisitoare de operare manuală de către șoferi sau personalul din depozit.

S.CU d80

S.CU d80 este modelul de bază pentru piața de mare volum. Circuitul de răcire a fost proiectat pentru a satisface cerințele din segmentul de mijloc, de exemplu cu condensatorul său microcanal și un compresor scroll. S.CU d80, cu motorul său diesel robust Perkins, este de asemenea potrivit pentru transportul în țări cu calitate scăzută a combustibilului. Sistemul are o capacitate de răcire de până la 14.000 W și o capacitate de încălzire de până la 10.500 W și, datorită consumului redus și emisiilor de zgomot reduse de 94,9 dB(A), este acum cea mai silențioasă unitate de răcire pentru transport disponibilă pe piață. S.CU d80 este disponibilă într-o versiune MonoTemp.

S.CU V2.0 cu mod de performanță

Cererea de eficiență a unei unități de răcire pentru transport devine din ce în ce mai importantă în contextul creșterii costurilor combustibilului. Cu modul de performanță pentru S.CU V2.0, șoferul dispune de o setare optimizată a unității de răcire pentru orice tip de mărfuri. Cu motorul său diesel eficient common rail și modul de performanță, S.CU V2.0 impresionează prin economii de combustibil de până la 15%. Modul de performanță include, de asemenea, un mod start-stop în operare pe rețea. Controlul performanței este disponibil cu cel mai recent software capabil de actualizări „over-the-air” și poate fi rezervat pentru trailerele existente cu o unitate de răcire S.CU 2.0 prin TrailerConnect®. Activarea va avea loc automat. În acest fel, Schmitz Cargobull contribuie nu doar la reducerea CO2 pentru produsele noi, ci și pentru unitățile de răcire S.CU V2.0 deja existente pe piață.

S.CU ep85 (mt)

S.CU ep85 alimentată cu energie electrică de la baterie, cu electronica de putere, funcționează fără emisii locale și este special proiectat pentru utilizare în transportul de distribuție. Cu o capacitate de răcire de 15.800 W și o capacitate de încălzire de 10.500 W, capacitatea sa este echivalentă cu a unităților

alimentate cu motorină.

Cu o capacitate a bateriei de 32 kWh, poate funcționa pe energie electrică autonomă între 4,5 și 18 ore, în funcție de utilizare și cerințe. Reîncărcarea de la rețeaua electrică se face prin conexiunea trifazată CEE instalată pe unitatea de răcire și durează aproximativ două ore. Când este combinată cu o axă de generator electric, care recuperează energie în timpul proceselor de frânare, de exemplu, timpul necesar pentru reîncărcarea bateriei prin rețeaua electrică poate fi redus. Acest lucru reduce și timpii de încărcare în centrele de distribuție. Controlul inteligent asigură menținerea unui nivel de încărcare cât mai ridicat al bateriei de înaltă tensiune pentru a asigura o fiabilitate operațională ridicată în situații de opriri neprevăzute, cum ar fi ambuteiaje.

Funcționarea pur electrică a S.CU ep85 este foarte silențioasă, ceea ce oferă avantaje în zonele urbane, în special pentru livrările nocturne sau dimineața devreme. Versiunea electrică poate ajuta la reducerea costurilor de întreținere, deoarece, de exemplu, schimbările de ulei nu mai sunt necesare.

Un alt avantaj este faptul că electronica de putere este găzduită într-o locație protejată în interiorul unității de răcire, ceea ce înseamnă că nu este expusă condițiilor meteo. S.CU ep85 este disponibilă atât în varianta MonoTemp, cât și în varianta MultiTemp.

Panou solar

Un panou solar opțional pe unitatea de răcire pentru transport încarcă bateria de pornire de 12 volți atunci când soarele strălucește. Ca rezultat, bateria este gata să alimenteze funcțiile de confort pentru o perioadă mai lungă de timp. Dacă nivelul de încărcare a bateriei ajunge la un punct critic, monitorul bateriei intervine și protejează bateria de descărcarea profundă. Modulul solar al S.CU este instalat direct pe unitatea de răcire și poate fi chiar montat ulterior pe unitățile de răcire existente.



ÎNROLAREA:



PENTRU A ACCESA APLICAȚIA ESTE NECESAR CA UTILIZATORUL SĂ PARCURGĂ PROCESUL DE ÎNROLARE, ÎN URMA CĂRUIA SE VA CREA UN PROFIL DE UTILIZATOR.

1. În pagina de „Înrolare”, utilizatorul introduce informațiile solicitate în câmpurile afișate pe ecran. Completarea câmpurilor marcate cu „*” este obligatorie pentru înrolare.

Informațiile necesare sunt:

- numele societății comerciale;
- codul unic de identificare;
- numărul de telefon;
- adresa de email (opțional).

Acestea sunt validate pentru corectitudine. Se apasă pe butonul „Continuare” pentru a naviga către ecranul următor.

Pentru a continua, completați înrolarea în aplicație.

Denumire operator de transport *
TESTER

Identificator operator (CUI) *
RO12345678

Prefix +40 Număr Telefon *
712345678

Adresă E-mail
tester@e-transport.ro

Continuare

E-Transport



MINISTERUL

TOTUL DESPRE APLICAȚIA E-TRANSPORT CARE E OBLIGATORIE DIN SEPTEMBRIE

Agencia Națională de Administrare Fiscală (ANAF) a publicat Ghidul de utilizare a aplicației e-Transport, până la 31 august 2024 aplicația fiind în perioada de testare, timp în care beneficiarii se pot familiariza cu utilizarea ei, fără să fie aplicate sancțiuni, potrivit unui comunicat al instituției.

Pentru a accesa aplicația este necesar ca utilizatorul să parcurgă procesul de înrolare, în urma căruia se va crea un profil de utilizator.

După înrolare, se pot vizualiza detaliile contului creat și există posibilitatea de deconectare în ecranul de Profil Utilizator.

Pentru a începe un transport, se finalizează procesul de înregistrare sesiune, completând informațiile necesare pentru a începe transportul, simplu și rapid. În timpul unei sesiuni de transport activ, se pot vedea: starea sesiunii cu informațiile care au fost introduse, durata de la pornire, semnalul GPS și cel GSM și starea bateriei. În fiecare minut, locația GPS se trimite automat către ANAF.

În cazul în care sunt probleme de semnal, utilizatorul primește

notificări regulate. După finalizarea sesiunii de transport, șoferul va reveni la pagina de pornire.

ANAF reamintește că, până la 31 august 2024, aplicația e -transport este în perioada de testare, timp în care beneficiarii se pot familiariza cu utilizarea ei, fără să fie aplicate sancțiuni.

Potrivit comunicatului, sistemul național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO eTransport, componentă importantă în digitalizarea ANAF, urmărește creșterea capacității administrative de combatere a fraudei fiscale prin implementarea de soluții digitale inteligente în vederea gestionării uniforme și controlului eficient al transporturilor rutiere pe teritoriul național ale bunurilor cu risc fiscal ridicat și al transporturilor rutiere

internaționale de bunuri.

Ghidul de utilizare a aplicației e-Transport

ÎNROLAREA:

PENTRU A ACCESA APLICAȚIA ESTE NECESAR CA UTILIZATORUL SĂ PARCURGĂ PROCESUL DE ÎNROLARE, ÎN URMA CĂRUIA SE VA CREA UN PROFIL DE UTILIZATOR.

1. În pagina de „Înrolare”, utilizatorul introduce informațiile solicitate în câmpurile afișate pe ecran.

Completarea câmpurilor marcate cu „*” este obligatorie pentru înrolare.

Informațiile necesare sunt:

- numele societății comerciale;
- codul unic de identificare;
- numărul de telefon;
- adresa de email (opțional).

ÎNROLAREA:



2. Utilizatorul va primi, automat, prin SMS, un cod format din 4 cifre necesar pentru confirmarea procesului de înrolare. În cazul în care nu a primit niciun SMS, se apasă butonul „Retransmitere Cod”. Retransmiterea SMS-ului de validare are limitări pentru a preveni abuzurile.



Acestea sunt validate pentru corectitudine. Se apasă pe butonul „Continuare” pentru a naviga către ecranul următor.

ÎNROLAREA

ÎNROLAREA:

2. Utilizatorul va primi, automat, prin SMS, un cod format din 4 cifre necesar pentru confirmarea procesului de înrolare. În cazul în care nu a primit niciun SMS, se apasă butonul „Retransmitere Cod”. Retransmiterea SMS-ului de validare are limitări pentru a preveni abuzurile.



ÎNROLAREA:

3. Utilizatorul introduce codul primit prin SMS. Dacă cifrele introduse sunt corecte, procesul de înrolare se va finaliza cu succes. În cazul în care cifrele sunt introduse incorect, se introduce din nou codul, verificând SMS-ul primit.



ÎNROLAREA:

4. După înrolare, se pot vizualiza detaliile contului creat și există posibilitatea de deconectare în ecranul de Profil Utilizator.



SESIUNI DE TRANSPORT:

PENTRU A ÎNCEPE UN TRANSPORT, SE FINALIZEAZĂ PROCESUL DE ÎNREGISTRARE SEȘIUNE, COMPLETÂND INFORMAȚIILE NECESARE PENTRU A ÎNCEPE TRANSPORTUL.

1. În pagina „Acasă”, sunt două opțiuni pentru înregistrarea sesiunilor de transport: fie prin scanarea codului QR, fie prin

introducerea manuală a informațiilor necesare pentru a începe transportul.



1.1. DUPĂ TIPUL TRANSPORTULUI, INFORMAȚIILE NECESARE SUNT:

TRANSPORT CU COD UIT: NUMĂRUL DE ÎNMATRICULARE AL VEHICULULUI ȘI DUPĂ CAZ AL REMORCILOR ȘI CODUL UIT. PRIN SCANAREA CODULUI QR SE POT OBTINE NUMĂRUL DE ÎNMATRICULARE AL VEHICULULUI ȘI CODUL UIT



TRANSPORT DE TIP TRANZIT UE

(Intracomunitar): Numărul de înmatriculare al vehiculului și al remorcilor

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





Țara de destinație din UE
 Detalii Adiționale.



TRANSPORT DE TIP TRANZIT NON-UE (VAMAL):

Numărul de înmatriculare al
 vehiculului și al remorcilor

Țara de destinație

Detalii adiționale.

*Câmpurile care trebuie completate
 obligatoriu sunt numărul de
 înmatriculare al vehiculului și după
 caz codul UIT sau țara de destinație



SESIUNI DE TRANSPORT:

2. Aplicația va cere utilizatorului
 permisiunea de a accesa locația
 atunci când se adaugă sesiunea.
 Dacă utilizatorul nu mai acordă
 permisiunea de a accesa locația,
 sesiunea va fi oprită.



SESIUNI DE TRANSPORT:

3. După completarea informațiilor
 necesare, se apasă butonul „Începe
 Transportul” pentru validarea
 sesiunii de către sistemul ANAF e
 Transport și gestionarea scenariilor
 de validare.

În cazul în care numărul de
 înmatriculare al vehiculului nu
 corespunde cu codul UIT sau codul
 UIT este expirat sau transportul
 este în viitor se va afișa pe ecran o
 eroare sau o alertă.

Dacă validarea a avut succes se
 va naviga la ecranul „Sesiunii de
 Transport”.



SESIUNI DE TRANSPORT:

4. În timpul unei sesiuni de
 transport activ, se poate vedea

starea sesiunii cu informațiile care
 au fost introduse, durata de la
 pornire, semnalul GPS și cel GSM
 și starea bateriei.



SESIUNI DE TRANSPORT:

5. În fiecare minut, se trimite
 automat locația GPS către ANAF.
 În cazul în care sunt probleme de
 semnal utilizatorul primește notificări
 regulate.

6. După finalizarea sesiunii de
 transport, șoferul va reveni la pagina
 de pornire.

**PROCEDURĂ de
 utilizare și funcționare a
 sistemului național privind
 monitorizarea transporturilor
 de bunuri RO e-Transport**

Articolul 1

Dispoziții generale

(1) Prezenta procedură stabilește
 cadrul de utilizare și funcționare
 a sistemului național privind
 monitorizarea transporturilor de
 bunuri RO e-Transport.

(2) Prin Sistemul RO e-Transport
 sunt monitorizate transporturile
 rutiere internaționale de bunuri,
 definite la art. 2 pct. 2¹ din
 Ordonanța de urgență a Guvernului

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.





nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri 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, aprobată prin Legea nr. 375/2023, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, indiferent de natura acestora, precum și transporturile rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat stabilite în baza art. 15 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022.

(3) Prin Sistemul RO e-Transport sunt monitorizate transporturile rutiere însemnând o deplasare cu încărcătură, realizată de un vehicul rutier, efectuată pe drumurile publice având un loc de plecare/intrare pe teritoriul național și un punct de sosire/ieșire de pe teritoriul național, pe teritoriul României.

(4) Sistemul național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport reprezintă ansamblul de principii, reguli și aplicații informatice având drept scop monitorizarea transporturilor de bunuri pe teritoriul național.

(5) Sistemul RO e-Transport este gestionat de către Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) și Centrul Național pentru Informații Financiare.

(6) 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.

Articolul 2

Declararea transporturilor de bunuri în Sistemul RO e-Transport

(1) Categoriile de operațiuni de transport al bunurilor cu risc fiscal ridicat pe teritoriul național sunt cele prevăzute la art. 2 pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022.

(2) Declararea transporturilor de bunuri în Sistemul RO e-Transport se face de utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) și art. 8¹ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, în nume propriu sau prin reprezentant legal, prin reprezentant desemnat ori prin împuternicit.

(3) Pentru declararea transporturilor de bunuri, utilizatorul folosește mijloacele de identificare electronică pentru accesarea SPV, pentru:

a) interconectarea aplicației disponibile la nivelul emitentului cu Sistemul RO e-Transport, utilizând o serie de microservicii expuse sub forma unui API (Application Programming Interface);

b) utilizarea aplicației puse la dispoziție în mod gratuit de către Ministerul Finanțelor, parte a Sistemului RO e-Transport, prevăzută la art. 4 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022.

(4) Documentația tehnică pentru microservicii și aplicația prevăzute la alin. (3) sunt disponibile la adresa web <https://mfinante.gov.ro/ro/web/etransport>.

(5) În urma transmiterii datelor aferente unui transport de bunuri, Sistemul RO e-Transport atribuie automat un număr unic de identificare (UIT), utilizat ca referință în cadrul proceselor și operațiunilor specifice sistemului.

Articolul 3

Date declarate în Sistemul RO

e-Transport

(1) În Sistemul RO e-Transport sunt înregistrate date referitoare la expeditor, beneficiar sau destinatar, denumirea, caracteristicile, cantitățile și contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, detalii cu privire la mijlocul de transport utilizat și transportator, data declarată pentru începerea transportului, precum și codul UIT generat.

(2) În cazul în care documentele deținute de către utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) lit. d) și la art. 8¹ lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 nu conțin toate datele prevăzute la alin. (1), utilizatorii au obligația declarării în Sistemul RO e-Transport a datelor aferente transporturilor pentru toate bunurile transportate în cadrul partidei de bunuri, cu excepția datelor referitoare la categoria de bunuri, codurile N.C., greutatea netă și valoarea bunurilor transportate.

(3) Sistemul RO e-Transport permite utilizatorului să selecteze contribuabilul pentru care declară datele transporturilor cu risc fiscal ridicat în funcție de drepturile pe care acesta le deține.

(4) În raport cu tipul transporturilor de bunuri prevăzute la art. 2 pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, declarantul va selecta tipul operațiunii comerciale desfășurate în funcție de care aplicația informatică va activa câmpuri specifice de date.

(5) În cazul unei partide de bunuri care face obiectul unui transport internațional ce întrunește condițiile prevăzute la art. 1 alin. (4) din ordin, vor fi declarate toate bunurile transportate, pentru acestea sistemul urmând să genereze un singur cod UIT.

(6) În cazul unui transport inițiat și finalizat pe teritoriul național pentru o partidă de bunuri ce include bunuri cu risc fiscal ridicat, care întrunește condițiile prevăzute la art. 1 alin.

(4) din ordin, precum și alte bunuri,



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**



în Sistemul RO e-Transport vor fi declarate toate categoriile de bunuri transportate, pentru acestea sistemul urmând să genereze un singur cod UIT.

(7) Pentru transportul de bunuri efectuat în sistem grupaj se deține un număr de coduri UIT egal cu numărul de partide de bunuri ce întrunesc condițiile prevăzute la art. 1 alin. (4) din ordin, care fac obiectul respectivului transport.

(8) La stabilirea masei brute totale a bunurilor care fac obiectul unei partide de bunuri pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport se iau în considerare masa netă a bunurilor transportate și masa ambalajelor necesare comercializării și transportului bunurilor.

(9) Stabilirea valorii totale a bunurilor care fac obiectul transportului declarat în Sistemul RO e-Transport va avea în vedere:

a) valoarea bunurilor transportate nu include TVA;

b) în cazul tranzacțiilor comerciale decontate în valută, conversia în lei se va face la cursul de schimb al Băncii Naționale a României valabil la data declarării transportului în Sistemul RO e-Transport;

c) în funcție de tipul tranzacției declarate în Sistemul RO e-Transport, valoarea bunurilor transportate va face referire la valoarea cunoscută potrivit documentelor comerciale, financiare sau contabile, după caz, la momentul declarării;

d) în cazul operațiunilor de import, valoarea bunurilor declarate este valoarea înscrisă în factura externă.

(10) În cazul transportului bunurilor care fac obiectul exportului conform art. 2 pct. 9 lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, prin intermediul unui birou vamal de export situat în alt stat membru al Uniunii Europene, transportul bunurilor se declară pentru parcursul de la locul de încărcare

situat pe teritoriul național până la punctul rutier de trecere a frontierei la ieșirea din România.

(11) În situația în care bunurile pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport nu au fost recepționate sau au fost recepționate parțial de beneficiarul/destinatarul menționat în Sistemul RO e-Transport la momentul obținerii codului UIT, bunurile nerecepționate vor reveni în depozitul de încărcare sau în cel mai apropiat depozit al expeditorului în baza codului UIT inițial. Returul ulterior al bunurilor care au fost recepționate formează o nouă partidă de bunuri pentru care este necesară obținerea unui cod UIT nou de către partea care returnează bunurile.

(12) În situația prevăzută la alin. (11), în cazul unui transport internațional de bunuri având furnizor din România, returul ulterior al bunurilor care au fost recepționate formează o nouă partidă de bunuri pentru care este necesară obținerea unui cod UIT nou de către furnizorul inițial.

(13) În situația prevăzută la alin. (11), după recepționarea bunurilor returnate în cazul în care obligația de declarare revine furnizorului sau după neefectuarea recepției în cazul în care obligația de declarare revine beneficiarului, declarantul va menționa returul în zona „Confirmare Transport” a aplicației informatice RO e-Transport, selectând opțiunea „Infirmit” sau „Confirmat Parțial”, urmat de menționarea cantităților returnate în câmpul de date „Comentariu confirmare”. Datele referitoare la retur vor fi menționate în Sistemul RO e-Transport în perioada termenului de valabilitate a codului UIT.

(14) În cazul în care bunurile pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport sunt transportate la nivel național cu

mijloace de transport aparținând mai multor categorii de transport: naval, feroviar, aerian, rutier etc., în Sistemul RO e-Transport se va declara numai componenta de transport rutier, situație în care locul de încărcare, respectiv descărcare, va fi considerat locul în care vehiculul de transport rutier va prelua sau preda, după caz, bunurile transportate.

(15) În situația prevăzută la alin. (14) locul de încărcare în vehiculul de transport rutier nu va fi asimilat locului de încărcare inițial utilizat în definirea partidei de bunuri conform art. 2 pct. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022.

(16) Pentru declararea transportului bunurilor în cadrul unor operațiuni comerciale reprezentând un nontransfer sau transportul bunurilor reprezentând stocuri la dispoziția clientului prevăzute la art. 2 pct. 9 lit. j) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, declaranții vor selecta în aplicația informatică RO e-Transport opțiunea de transport similară în câmpul de date „Tip operațiune”, urmată de selecția în câmpul de date „Scopul Operațiunii” a unei opțiuni în concordanță cu destinația bunurilor transportate.

(17) În situația vânzărilor ambulante pe teritoriul național (vânzarea „Van Sales”), când beneficiarii bunurilor transportate nu se cunosc la plecarea în cursă, în Sistemul RO e-Transport se va selecta în câmpul de date „Tip operațiune” opțiunea „TTN -Transport pe Teritoriul Național”, în câmpul de date „Scop operațiune” va fi selectată opțiunea „Transfer între gestiuni”, pentru „Locul final traseu rutier” va fi indicată cea mai îndepărtată adresă a traseului propus, urmând ca în câmpul de date „Alte informații” să fie menționate date referitoare la vânzarea ambulantă a bunurilor transportate. În acest caz, vehiculul de transport va fi

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



considerat ca gestiunea agentului de vânzări, stocul de marfă va fi justificat ca diferență între cantitățile de bunuri declarate în Sistemul RO e-Transport și bunurile livrate clienților pe baza documentelor justificative, iar bunurile nelivrate vor fi returnate la gestiunea depozitului în baza codului UIT obținut inițial.

(18) În situația în care, în mod excepțional, transportul declarat în Sistemul RO e-Transport nu este finalizat în termenul de valabilitate a codului UIT prevăzut la art. 11 alin (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, declarantul va infirma transportul în Sistemul RO e-Transport și va relua operațiunea de declarare a transportului și obținere a unui nou cod UIT. Astfel, după punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, în intervalul de valabilitate a codului UIT, declarantul poate selecta în zona „Confirmare Transport” a aplicației RO e-Transport opțiunea „Infirmat”, menționând cauza în câmpul de date „Comentariu confirmare”, urmând ca pentru respectivul transport să fie obținut un nou cod UIT în funcție de noile date.

Articolul 4

Modificarea datelor declarate în Sistemul RO e-Transport după obținerea codului UIT

(1) În perioada celor 3 zile calendaristice prevăzute la art. 11 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, dar nu mai târziu de punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, datele declarate în Sistemul RO e-Transport pot fi modificate cu păstrarea codului UIT inițial.

(2) După punerea efectivă în mișcare a vehiculului pe drumurile publice, pentru actualizarea informațiilor privind identificarea vehiculului de transport rutier, organizatorul transportului va accesa prin intermediul contului propriu din SPV aplicația informatică

RO e-Transport.

Articolul 5

Confirmarea datelor declarate în Sistemul RO e-Transport după obținerea codului UIT

(1) Sistemul RO e-Transport pune la dispoziția utilizatorului opțiunea de confirmare a transporturilor declarate anterior. Completarea datelor în secțiunea „Confirmare transport” se va face după finalizarea transportului.

(2) Secțiunea „Confirmare transport” conține două câmpuri de date: „Confirmare achiziție/livrare”, cu posibilitatea de a selecta din listă opțiunile „Confirmat”, Confirmat parțial” sau „Infirmat”, și câmpul de date „Comentariu confirmare”, în care utilizatorul poate face precizări cu privire la transportul în cauză.

(3) În situația în care, până la data expirării valabilității codului UIT, utilizatorul nu își va exercita opțiunea de confirmare a transportului, Sistemul RO e-Transport va considera transportul respectiv confirmat.

Articolul 6

Transmiterea datelor în Sistemul RO e-Transport

(1) Declararea transporturilor de bunuri prin utilizarea modalității prevăzute la art. 2 alin. (3) lit. a) se face prin transmiterea unui fișier XML.

(2) După transmiterea fișierului XML, Sistemul RO e-Transport efectuează, în mod automat, următoarele operațiuni:

a) verificări și validări privind structura și sintaxa;

b) verificări semantice.

(3) Până la efectuarea verificărilor automate, validării și stocării finale, datele declarate prin modalitatea prevăzută la art. 2 alin. (3) lit. a) vor avea statusul „în prelucrare”, urmând ca sistemul să returneze utilizatorului codurile UIT aferente.

(4) După efectuarea operațiunilor de la alin. (2) se generează un mesaj

de răspuns.

(5) În situația în care drept urmare a operațiunilor prevăzute la alin. (2) nu sunt identificate erori, se aplică semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, care atestă primirea declarației în Sistemul RO e-Transport. Exemplarul original al declarației se consideră fișierul de tip XML însoțit de semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, care este pus la dispoziția declarantului sub forma unui fișier-archivă de tip zip.

(6) În situația în care drept urmare a operațiunilor prevăzute la alin. (2) sunt identificate erori, declarația nu se consideră transmisă în sistem, declarantul primind un fișier de tip XML ce conține erorile identificate, însoțit de semnătura electronică a Ministerului Finanțelor, sub forma unui fișier-archivă de tip zip.

(7) După efectuarea verificărilor automate, fișierele prevăzute la alin. (5) și (6) vor fi disponibile în sistem pentru descărcare pe o perioadă de 60 de zile de la momentul generării, iar ulterior vor fi arhivate electronic în conformitate cu prevederile legale în vigoare și eliberate la cerere.

(8) Fișierul prevăzut la alin. (5) va fi disponibil în sistem pentru descărcare, pe perioada indicată la alin. (7), și prin intermediul aplicației prevăzute la art. 2 alin. (3) lit. b).

Articolul 7

Notificarea părților implicate

Prin intermediul Sistemului RO e-Transport se pun la dispoziția părții implicate în transportul pe teritoriul național al bunurilor cu risc fiscal ridicat, persoane din România, altele decât declarantul, următoarele date: declarantul, transportatorul, beneficiarul, data declarată pentru începerea transportului, numărul de înmatriculare al mijlocului de transport și codul UIT.

Articolul 8

Obligațiile operatorului de transport

(1) În situația prevăzută la art. 8^A2



VERSUS

&

SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

&

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



alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, în care vehiculul de transport este echipat cu dispozitive de transmitere automată a datelor de poziționare, operatorul de transport rutier este obligat să asigure buna funcționare a respectivelor dispozitive pentru a îndeplini cerința transferului datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport. Înaintea pornirii pe traseu a unui transport care face obiectul Sistemului RO e-Transport sunt obligatorii introducerea codurilor UIT și atribuirea acestora dispozitivelor de transmitere automată a datelor de poziționare cu care este echipat vehiculul de transport în vederea transmiterii către serverele ANAF. După terminarea transportului, dispozitivele de transmitere automată a datelor de poziționare nu vor avea alocate coduri UIT.

(2) În situația prevăzută la art. 8[^]2 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, în care vehiculul de transport nu este echipat cu dispozitive de transmitere automată a datelor de poziționare, 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 (dispozitive de tip telefon mobil funcționale) pe care au fost instalate modulele informatice puse la dispoziție de către Centrul Național pentru Informații Financiare.

(3) Operatorul de transport rutier este obligat să pună la dispoziția conducătorului auto codul UIT primit de la utilizatorii Sistemului RO e-Transport, sub orice formă inteligibilă de prezentare.

Articolul 9

Obligațiile conducătorului vehiculului de transport

(1) În cazul unui transport

de bunuri pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport, efectuat cu un vehicul de transport dotat cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații, conducătorul vehiculului de transport are obligația să pornească dispozitivul de poziționare și să introducă codurile UIT aferente transportului înainte de începerea transportului pe teritoriul național, respectiv să oprească dispozitivul de poziționare numai după livrarea bunurilor la locul de livrare declarat pe teritoriul național sau după părăsirea teritoriului național.

(2) Conducătorul vehiculului de transport este obligat să prezinte, la solicitarea organelor competente, documentele care însoțesc transportul de bunuri care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport împreună cu codul UIT. Codul UIT poate fi prezentat sub orice formă inteligibilă.

Articolul 10

Monitorizarea transporturilor de bunuri prin Sistemul RO e-Transport

(1) Monitorizarea transporturilor de bunuri prin Sistemul RO e-Transport se face automat în baza datelor și informațiilor furnizate de modulele informatice, elementelor de interconectare, dispozitivelor care transmit date de poziționare și a componentelor software pentru analiza integrată a datelor menționate la art. 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, cu scopul de a determina potențialele puncte de deturnare din sau în lanțul de aprovizionare, pe baza codului UIT.

(2) Pentru transferul datelor de poziționare în cazul transporturilor efectuate cu vehicule de transport dotate cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații, informațiile referitoare la modul de realizare a conexiunii către sistemele informatice ale ANAF, precum și modul de formatare a pachetelor de date între aplicații se regăsesc

în cadrul portalului Ministerului Finanțelor (www.mfinante.ro), secțiunea RO e-Transport, subsecțiunea specificații tehnice (<https://mfinante.gov.ro/ro/web/etransport/informatii-tehnice>).

Articolul 11

Obligațiile utilizatorilor

(1) Utilizatorii prevăzuți la art. 8 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 declară în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri, începând cu data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 41/2022.

(2) Utilizatorii prevăzuți la art. 8[^]1 lit. a) - d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 declară în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri, începând cu data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 115/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare în domeniul cheltuielilor publice, pentru consolidare fiscală, combaterea evaziunii fiscale, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Utilizatorii prevăzuți la art. 8[^]1 lit. e) - h) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 declară în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri, începând cu data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 43/2024 pentru modificarea și completarea unor acte normative.

(4) Sancțiunile prevăzute la art. 13 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 subzistă până la data de 30 iunie 2024, urmând ca sancțiunile prevăzute la art. 13[^]1 din aceeași ordonanță de urgență să fie aplicate începând cu data de 1 iulie 2024.

Articolul 12

Stabilirea contravalorii bunurilor

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



nedeclarate ce urmează a fi confiscate

(1) Dacă, cu ocazia constatării contravenției, este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii, contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscate va fi egală cu valoarea bunurilor pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport, ce nu au fost declarate în Sistemul RO e-Transport conform documentelor justificative prezentate.

(2) Dacă, cu ocazia constatării contravenției, nu este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii, contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscate va fi stabilită în funcție de valoarea unitară a bunurilor din precedenta tranzacție cu produse similare. Prin tranzacție cu produse similare se înțelege precedenta achiziție atunci când obligația de declarare revine beneficiarului, respectiv precedenta livrare atunci când obligația de declarare revine furnizorului.

(3) În situația în care, cu ocazia constatării contravenției, nu este prezentată factura de vânzare ori avizul de însoțire a mărfii și contravenientul nu are achiziții/livrări de bunuri similare, contravaloarea bunurilor va fi determinată pe baza valorii mediane unitare a bunurilor declarate în săptămâna anterioară în Sistemul RO e-Transport pentru bunurile din același tip de transport și poziție tarifară. În situația în care în săptămâna anterioară nu au fost declarate în Sistemul RO e-Transport bunuri din aceeași poziție tarifară, perioada de referință va fi extinsă cu câte o săptămână până la identificarea unor bunuri similare declarate în Sistemul RO e-Transport.

(4) Dacă nu sunt întrunite condițiile de la alin. (1)-(3), contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscate

va fi determinată pe baza valorii mediane unitare a bunurilor declarate în săptămâna anterioară în funcție de datele existente în sistemul informatic integrat vamal. Perioada de determinare a valorii medii unitare a bunurilor va fi extinsă cu câte o săptămână până la identificarea unor bunuri similare.

(5) Prin excepție de la prevederile alin. (1) și (2), dacă cu ocazia constatării contravenției, sunt prezentate documente justificative din care rezultă o subevaluare vădită a bunurilor pentru care există obligația declarării în Sistemul RO e-Transport, contravaloarea bunurilor ce urmează a fi confiscate va fi determinată conform prevederilor alin. (3) sau (4), după caz. Constatarea de subevaluare a bunurilor se face prin raportarea valorii înscrise în documentele justificative prezentate la valoarea mediană unitară a bunurilor prezentată la alin. (3) sau (4), fiind justificată când se constată o diferență de 50%.

(6) Stabilirea contravalorii bunurilor nedeclarate/subevaluate ce urmează a fi confiscate se realizează în ordinea prevăzută la alin. (1)-(4).

(7) Dacă, cu ocazia verificărilor efectuate în legătură cu un transport rutier de bunuri, sistemul informatic afișează statusul „în prelucrare“, persoanele împuternicite prevăzute la art. 14 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 vor consemna constatările efectuate, fără a lua alte măsuri în momentul constatării, urmând ca stabilirea respectării prevederilor legale să se facă ulterior operațiunilor prevăzute la art. 6 alin. (2).

Articolul 13

Precizări referitoare la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole

(1) Transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole achiziționate de la producători agricoli pe baza carnetului de comercializare, precum și transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat efectuate de către producătorii agricoli persoane fizice de la locul de deținere la locul de comercializare, menționate la art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 145/2014 pentru stabilirea unor măsuri de reglementare a pieței produselor din sectorul agricol, cu modificările și completările ulterioare, nu fac obiectul declarării în Sistemul RO e-Transport.

(2) Transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat reprezentând produse agricole vegetale care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 3 alin. (1) - (3) din Legea nr. 108/2014 privind transportul rutier de produse agricole vegetale pe drumurile publice, cu modificările ulterioare, nu fac obiectul declarării în Sistemul RO e-Transport.

Articolul 14

Precizări referitoare la transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat comercializate în sistemul cash and carry

(1) Transporturile bunurilor cu risc fiscal ridicat achiziționate din magazinele cash and carry, reprezentând produse pe care clientul le alege de pe raft, le plătește la casele de marcat și le transportă în nume propriu, nu fac obiectul declarării în Sistemul RO e-Transport.

(2) Declararea în Sistemul RO e-Transport pentru celelalte tipuri de operațiuni care fac obiectul transportului bunurilor, așa cum este definit la art. 2 pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022, revine în sarcina entităților care adoptă sistemul de comercializare cash and carry.

Coloana a cincea 5

DEx12 - detronarea lui Dorinel Umbrărescu

Regele asfaltului Dorinel Umbrărescu a fost detronat. Potrivit mai multor clasamente publicate în ultima vreme, patronul Technostrade și Spedition UMB nu mai ocupă primul loc în clasamentul celor mai harnici constructori de drumuri.

Asocierea SA&PE CONSTRUCT SRL – SPEDITION UMB SRL – TEHNOSTRADE SRL înregistrează întârzieri alarmante pe loturile 1 și 4 ale segmentului Buzău-Focșani ale A7- Autostrada

Moldovei. Astfel, se pare că, dacă nu se întâmplă vreun miracol, firmele controlate de Umbrărescu nu vor reuși să respecte termenele contractuale și să finalizeze cele două loturi de autostradă în 2024. Răutăcioșii au venit imediat cu explicații, care de care mai elucubrante, pentru această situație.

Unii susțin că "regelui asfaltului" i-a recidivat cancerul în gât și că aceasta îl face mai puțin operațional. Alții pun scăderea de formă a lui Umbrărescu pe seama bătrâneții sau a "sictirelii".

Cei mai mulți cred însă că Dorinel a mușcat mai mult decât poate înghiți, adică a câștigat mai multe contracte de la CNAIR, decât are capacitatea de a onora. Astfel, nu este o surpriză că, din când în când, Umbrărescu mută mari mase de muncitori și utilaje de pe un șantier pe altul, în funcție de presiunile politice ale momentului.

Coroana pentru cel mai bun constructor de drumuri merge în acest an la asocierea OZALTIN INSAAT TICARET VE SANAYI AS – STRADE BAUUNTERNEHMUNG



Mustafa, hei, Mustafa!
Dacă nu termini drumul expres
la timp, pleci la război în
Arabia!

Sultanul Erdogan Magnificul s-a implicat direct în construcția drumului expres DEx12, care leagă Craiova de Pitești, cunoscut ca "Autostrada Ford".

SRL – VISIO CONSTRUCTION WORKS SRL, care lucrează pe lotul 1, Craiova-Robănești, al drumului expres 12, cunoscut ca "Autostrada Ford".

Asocierea a semnat contractul de execuție cu CNAIR în august 2023, când stadiul de execuție era undeva la puțin peste jumătate. Precedentului constructor, firma italiană Tirrena Scavi, i s-a reziliat contractul în decembrie 2022. Atunci întreg lotul Craiova-Robănești trebuia să fie gata.

Turcii de la Ozaltin Insaat au termen de finalizare a restului de lucrări pe 31 martie 2025. Constructorul, însă, a promis că le va finaliza anul acesta.

Într-o primă fază, cei de la Ozaltin Insaat au simulat că lucrează și ofereau doar promisiuni fără acoperire, așa cum îi stă bine oricărei firme turcești care lucrează cu șpăgarii din CNAIR.

În această vară, însă, printr-o mobilizare fără precedent, constructorul turc a reușit să ajungă la 12 puncte procentuale lunar în ritmul de finalizare al lucrărilor la lotul Craiova-Robănești.

Astfel că, deși au termen în 2025, este foarte probabil ca cei de la Ozaltin Insaat să finalizeze lucrările la acest lot de drum expres în acest an.

S-ar putea crede că, fiind an electoral, constructorii turci își propun să le facă pe plac politicianilor români,

care își doresc întotdeauna cu nesăț să taie panglici la drumuri noi.

Nici teama de eventualele penalități impuse de CNAIR nu este cea care i-a mobilizat pe cei de la Ozaltin Insaat. La ce șpăgi dau firmele turcești la Ministerul Transporturilor și la companiile din subordine, nimeni nu ridică niciun deget împotriva lor.

Graba cu care Ozaltin Insaat a început să lucreze este legată de decizia Ford, din anul 2022, de a transfera proprietatea uzinei de la Craiova de la divizia Ford Europa către parteneriatul Ford Otosan din Turcia.

Noul proprietar al uzinei de la Craiova, compania turcă Ford Otosan este deținută în coproprietate de Ford Motor Company (41%) și Koç Holding (41%), restul de 18% fiind acțiuni plasate pe bursa de la Istanbul. Koç este o familie turcă ale cărei afaceri au fost începute de Vehbi Koç, unul dintre cei mai bogați oameni care au pornit de la zero din Turcia. Nepoții săi, a treia generație a familiei Koç, conduc astăzi cel mai mare grup de companii din Turcia, Koç Holding, singura companie turcească de pe lista Fortune Global 500.

Mai mult, Koç Holding, cea mai mare companie din Turcia, contribuie cu aproape 10% la PIB-ul țării. În aceste condiții, constructorii de drumuri de la Ozaltin Insaat au fost

scoși din lene direct de un semnal de la "sultanul Erdogan Magnificul". Pentru eficientizarea operațiunilor Ford Otosan de la Craiova, finalizarea DEx12 este esențială, atât pentru aprovizionarea cu piese și materiale, cât și pentru exportul automobilelor Puma, Tourneo și Transit.

Sultanul a înțeles imediat care sunt interesele țării sale, după o întâlnire cu Mehmet Ömer Koç, președintele Koç Holding.

În loc de concluzie: Și astfel beneficiem și noi de patriotismul turc, după ce Erdogan le-a băgat gheara în gât celor de la Ozaltin Insaat.

Șeful CNIR construiește autostrăzi radiofonice

Gabriel Budescu, zis "Radio Monkey", directorul general al nou înființatei Companii Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), i-a dat o "palmă cu piciorul" lui Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", șeful Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

Budescu are "școala de minciuni" a CNAIR, companie la care a lucrat până de curând. Dar, în timp de foștii lui colegi sunt specializați în construit autostrăzi pe hârtie, șeful CNIR le-a luat fața cu un nou concept: autostrăzi radiofonice.

În acest sens, Budescu l-a luat în echipă, pe bani

frumoși, pe Alexandru Lancuzov, care a lucrat ca jurnalist la Radio România Actualități.

Și, în timp ce "Piștol Gol" își prezintă, în continuare, triumfalist nerealizările pe hârtie, "Radio Monkey" și le prezintă la radio.

Cariera lui Budescu a explodat pe vremea mandatului de director general al CNAIR a controversatei Mariana Ioniță "Gogoriță". A venit la compania de stat de la una privată de construcții de drumuri și la început ducea cafelele.

În loc de concluzie: Și

pentru că Ioniței i-au plăcut băuturile calde aduse de Budescu, a conchis public faptul că "e băiat bun" și l-a promovat ca adjunct al ei, adică al CNAIR.

Bota e "Pământ de flori"

Și pentru funcția de la CNIR, tot "Gogoriță" l-a propus pe Budescu. În calitate de membră a Consiliului de Administrație (CA) al fantomaticii noi companii, Ioniță l-a luat de mână pe "Radio Monkey" și l-a prezentat președintelui Consiliului de Administrație, Sorin "Pământ de flori"

Bota. Votul în CA a fost doar o altă formalitate, câtă vreme de ani de zile băieții și fata de acolo își iau salariile babane și nu taie nici măcar frunze la câini. Obosit după această numire extenuantă, Bota -cel care și-a transformat numele într-o realitate- a făcut o cerere de concediu. Deși are doar o ședință sau cel mult două pe lună, la care nu se discută nimic semnificativ, "Pământ de flori" a cerut să îi fie plătit concediul, adică încă 27 de zile lucrătoare.

În loc de concluzie: La câți bani pot "flenduri" cei

Dragi ascultători,
în emisiunea noastră
"Ciuciu drumuri" de azi, vă vom
vorbi frumos despre o altă
autostradă pe care
CNIR nu o va construi
niciodată!

Nou înființata Companie Națională de Investiții Rutiere (CNIR) i-a luat fața Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR). Gabriel "Radio Monkey" Budescu, directorul general CNIR, a "făcut saltul" de la autostrăzile pe hârtie ale șefului CNAIR Cristian "Piștol Gol" Pistol la autostrăzile radiofonice.

din conducerea fantomei CNIR, e timpul ca statul român să ne mărească tuturor taxele și impozitele!

Cu piciorul pe frână

În lupta "pe viață și pe șpagă" dintre conducerile CNAIR și CNIR, noua companie a avut în acest an niște mici victorii. După ce a funcționat de ani de zile doar cu un grup mic de oameni din conducere fără obiectul muncii, prin mărinimia ministrului Transporturilor, Sorin "Chaplin" Grindeanu, la finalul lunii iunie 2024, și-a găsit o brumă de sens. Prin niște protocoale de predare-preluare, primele patru proiecte de infrastructură de transport au fost transferate la CNIR de la CNAIR. Primele patru proiecte de investiții transferate sunt: Autostrada „Unirii” (A8) Târgu Mureș – Târgu Neamț, secțiunea Miercurea Nirajului – Leghin, loturile: 1 C Sărățeni – Joseni, 1 D Joseni – Ditrău, 2A Ditrău – Grințieș, 2 B Grințieș – Pipirig; Autostrada București – Brașov (A3), tronson Ploiești – Brașov (112 km); Drum Expres Focșani – Brăila (73 km) și Drum Expres Bacău – Piatra Neamț (51 km). Cele patru proiecte sunt unele de care șeful CNAIR a vrut să scape, pentru că erau mereu cu scandal prin presă.

În loc de concluzie: "Piștol Gol" i-a împins lui "Radio Monkey" proiectele,

care să îi rupă pentru totdeauna gâtul!

Autostrada "Giurgiului"

Și, în timp ce lumea era în concediu, la finalul lunii iulie 2024, Budescu a decis că e timpul să își verifice talentul pentru "mangle". Cu concursul lui Lancuzov, a ieșit pe post la Radio România Actualități pentru a anunța mesianic faptul că începe consultările publice pentru un nou drum de mare viteză București-Giurgiu, despre care a spus că nu știe dacă trebuie să fie autostradă sau drum expres.

Culmea ironiei, licitația pentru studiul de fezabilitate pentru Drumul Expres București-Giurgiu, investiție de 300 de milioane de euro, urmează să fie lansată în curând, a anunțat în aprilie 2024 președintele PNL Giurgiu, Dan Motreanu. Motreanu a mai precizat că Drumul Expres București-Giurgiu presupune o investiție de circa 300 milioane euro.

Cu alte cuvinte, Budescu a anunțat că au început consultările publice pentru un drum expres scos deja la licitație!

În loc de concluzie: "Radio Monkey", fă-te că lucrezi!

La Casa Presei Aservite

Pentru că nu mai era loc pentru o companie mamut în clădirea Ministrului Transporturilor, CNIR și-a

găsit un nou cuib: Casa Presei Libere. După ce l-au șmecherit pe ministrul "Chaplin" să aprobe ca 15% din încasările din rovinietă ale CNAIR să fie luate de compania lor fantomă. Și cum "Piștol Gol" vrea să îi transfere lui "Radio Monkey" cât mai multe lucrări pentru a-l scoate incompetent, Budescu este tot timpul cu "jalba în proțap" la cabinetul ministrului.

Astfel, șefii CNIR și CNAIR fac și desfac în disperare protocoale de preluare. Spre furia lui Pistol, Budescu presează la Grindeanu să primească autostrada Târgu Neamț-Iași-Ungheni. Explicația e simplă: studiul de fezabilitate a fost predat și urmează licitația.

În loc de concluzie:

Adică munca a fost deja făcută de cei din CNAIR și cniștii ar urma să se concentreze numai pe șpăgile de la licitație!

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