

INVESTIGATORUL'S



# UNTRR: TRANSPORTATORII ROMÂNI - VICTORIE LA CJUE

PAG.04

OCTOMBRIE 2024  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



**ROLAND SCHACHT,  
MANAGING DIRECTOR  
SCHMITZ CARGOBULL  
ROMÂNIA  
PG.29**



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

# S u m a r



**16** IVECO FACE PROGRESE PE „DRUMUL SCHIMBĂRII” CU OFERTA SA DE VEHICULE FĂRĂ EMISII



**23** VOLVO VA LANSA UN CAMION ELECTRIC CU AUTONOMIE DE 600 KM



**36** ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR LA 8 SĂPTĂMĂNI, ANULATĂ. DOCUMENTUL COMPLET



**44** PARCĂRILE EXTERNE POT FI CONSIDERATE „SEDIUL ANGAJATORULUI” DACĂ ȘOFERII ÎȘI DESFĂȘOARA ACTIVITĂȚEA REGULAT ACOLO





COUR DE JUSTICE  
DE L'UNION  
EUROPÉENNE

## UNTRR: VICTORIE MAJORĂ PENTRU TRANSPORTATORII ROMÂNI LA CJUE: CAMIOANELE NU TREBUIE SĂ SE ÎNTOARCĂ ACASĂ LA 8 SĂPTĂMÂNI !

**UNTRR – Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România salută publicarea deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene - CJUE privind anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, măsură abuzivă a Pachetului Mobilitate 1 contestată de UNTRR la CJUE imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1 în 2020.**

"Reamintim că UNTRR este singura asociație din România care a depus acțiunea juridică la Curtea de Justiție a UE (CJUE) pentru anularea celor mai discriminatorii prevederi ale Pachetului Mobilitate 1 - obligația întoarcerii acasă a camioanelor, precum și prevederile privind întoarcerea acasă a conducătorilor auto și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabină. Totodată, UNTRR a sprijinit acțiunile Guvernului României la CJUE de contestare a Pachetului Mobilitate 1. Curtea de justiție UE a stabilit astăzi anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor, contestată de UNTRR la CJUE imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1. UNTRR mulțumește Guvernului României, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii -

MTI și Ministerului Afacerilor Externe - MAE pentru implicarea activă a echipei comune a MTI și MAE în acțiunile României de contestare a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea de Justiție UE, precum și pentru sprijinirea acțiunilor UNTRR de contestare a Pachetului Mobilitate 1 la CJUE, prin care am solicitat anularea prevederii privind întoarcerea vehiculului la sediu la 8 săptămâni.

Măsurile Pachetului Mobilitate 1 au fost intens contestate de România, Lituania, Bulgaria, Cipru, Ungaria, Malta și Polonia, care au depus acțiuni la CJUE care vizează în special:

1. interdicția șoferilor de a-și petrece repausul săptămânal normal în vehicul;
2. întoarcerea șoferilor la sediul companiei sau la locul de reședință

la fiecare 3 sau 4 săptămâni;

3. obligația retro-echipării cu tahograf inteligent 2;
4. întoarcerea vehiculelor la sediul companiei la 8 săptămâni;
5. perioada de așteptare de 4 zile în urma unui ciclu de cabotaj într-un stat membru gazdă;
6. încadrarea șoferilor ca „lucrători detașați” când efectuează operațiuni de cabotaj, transport dintr-un stat membru în altul în care niciunul nu este statul membru de stabilire al întreprinderii de transport (așanumitele operațiuni de cross-trade „comerț încrucișat”) sau unele operațiuni de transport combinat, astfel încât beneficiază de termenii și condițiile de angajare în vigoare în statul membru gazdă, în special în ce privește remunerația. Prin hotărârea de astăzi, Curtea de Justiție UE respinge acțiunile,



cu excepția cazului în care sunt îndreptate împotriva obligației referitoare la întoarcerea acasă a vehiculelor, pe care o anulează.

Acțiunile UNTRR la CJUE au fost fundamentate pe rezultatele Studiului KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă(2020), confirmate ulterior de Studiul Comisiei Europene de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor (2021) care arată că, în cel mai probabil scenariu, obligația întoarcerii acasă a camioanelor va genera 1,9 milioane de curse suplimentare ale camioanelor europene, ceea ce ar conduce la 2,9 milioane de tone de emisii suplimentare de CO2 în 2023 (o creștere cu 4,6% a emisiilor din transport rutier internațional de marfă) – contrar obiectivelor ambițioase europene privind decarbonizarea transporturilor și reducerea emisiilor cu 55% până în 2030.

Cel mai recent Studiu UNTRR privind "Piața Transporturilor Rutiere 2018- 2030" indică o scădere importantă a transporturilor rutiere internaționale cross-trade și a transporturilor cabotaj operate de transportatorii români în UE, urmare aplicării prevederilor discriminatorii Pachetului Mobilitate 1. UNTRR face apel la autoritățile române și europene pentru modificarea imediată a legislației de aplicare a Pachetului Mobilitate 1 cu eliminarea măsurii abuzive a întoarcerii acasă a camioanelor și anularea tuturor amenziilor aplicate de Statele membre transportatorilor rutieri!", se spune în comunicatul UNTRR din 04 octombrie 2024.

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



HEAVY IS EASY!  
**HOLLEMAN**

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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**





## UNTRR CERE EXTINDEREA CU DOI ANI A TERMENULUI LIMITĂ DE RETRO-ECHIPARE CU TAHOGRAF INTELIGENT 2

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită autorităților române și europene extinderea cu doi ani a termenului limită de retro-echipare cu tahograf inteligent 2 a autovehiculelor de marfă și persoane utilizate în transportul internațional în Uniunea Europeană (UE).**

Această extindere le-ar permite transportatorilor rutieri români să efectueze această operațiune în cadrul inspecțiilor tehnice periodice ale tahografului, care sunt efectuate la doi ani și nu în mod forțat până la finalul acestui an, așa cum prevede Pachetul Mobilitate 1 (PM1) prin Regulamentul 1054/2020. Funcționarea pieței europene de transport poate fi serios afectată la începutul anului 2025. Industria transporturilor rutiere din România dar și din celelalte State membre UE se confruntă cu întârzieri și provocări semnificative în respectarea termenelor limită stabilite prin Pachetul Mobilitate1, așa cum evidențiază sondajele realizate de UNTRR și IRU privind monitorizarea retro-echipării camioanelor și autocarelor cu tahograf inteligent 2.

**Radu DINESCU, secretar general UNTRR:** "Ne confruntăm cu o situație fără precedent în UE, când un Regulament obligă echiparea retroactivă a tuturor autovehiculelor utilizate în transportul intracomunitar. Un recent studiu realizat de IRU, în

luna septembrie anul curent, la care au participat peste 1.000 de companii de transport, arată că doar 6,42% din flota aferentă a fost dotată cu tahograf inteligent 2.

Trebuie înțeles că noi, esticii facem transportul cross-trade în UE, în timp ce în țările dezvoltate din vestul Europei, operatorii lucrează preponderent național. De exemplu, în Franța, 94% dintre autovehiculele operate sunt implicate exclusiv în transport național și nu au nevoie de tahografe inteligente 2. Și atunci orice măsură luată, care ne pune pe noi în dificultate să ne retro-echipăm în timp util, poate afecta modul de funcționare al pieței europene de transport.

Aceste aspecte le vom prezenta către Comisia Europeană într-o abordare cât mai realistă în privința potențialelor amenințări ale funcționării pieței europene de logistică.

Realitatea este că, dacă doar în România ar exista întârzieri, problema ar fi în principal a noastră la nivel național, dar având în vedere întârzierile semnificative înregistrate la nivel UE,

Comisia trebuie să vegheze asupra bunului mers al pieței unice. Desigur că transportatorii care au făcut eforturi să se doteze în timp util, confruntându-se cu o serie de probleme de natură tehnică și funcțională la retro-echipare și apoi la utilizare, își doresc să utilizeze acest avantaj competitiv începând cu 1 ianuarie 2025. Din păcate perspectiva românească este un pic diferită de cea la nivel european, în privința ușurinței cu care transportatorii își pot retro-echipa autovehiculele cu tahograf 2, situație generată de sistemul de oligopol, prin care cei doi unici producători privați de tahografe din UE au doar câte un reprezentant unic și astfel fac împreună legea națională după cum vor (sub pretextul instruirii personalului atelierelor și dotării tehnice ale acestora – toate procedurile, costurile și autorizările fiind total subiective), îngrădind concurența maxim posibil și așa limitată la nivel european. Ne dorim ca autoritățile din România să își joace rolul de arbitru imparțial, corect, care să faciliteze îndeplinirea obligației legale de către transportatorii români.



În paralel vom adresa solicitări de clarificare Comisiei și celor doi producători europeni care se bucură de exclusivitatea furnizării unor echipamente obligatorii prin lege, supra-protecția reprezentanților la nivel național fiind total nejustificată. Transportatorii români nu pot monta în România tahografe noi cumpărate din alte țări din UE, fără să plătească tributul reprezentantului local al unuia din cei doi producători de tahografe, abordare inexistentă în orice altă țară din UE. La nivelul IRU, subiectul va fi discutat la Bruxelles în 16 octombrie a.c., o decizie a membrilor urmând să fie luată față de potențiale solicitări către CE. Pentru a evalua situația din România, având în vedere obligația industriei transporturilor rutiere de mărfuri și

persoane din țară de a se dota cu tahografe inteligente 2 înainte de 2025, pentru a putea continua să opereze transporturi în UE, UNTRR a realizat un sondaj online și a organizat o conferință pe 18 septembrie 2024, alături de toți actorii implicați în acest proces de retro-echipare cu tahograf inteligent 2: MTI, ca autoritate de reglementare, RAR, ca autoritate de implementare, ISCTR, ca autoritate de control, și ANSAR ca furnizor de soluții tehnice și montaj. Rezultatele sondajului arată că doar 93% dintre respondenți aveau cunoștință despre obligativitatea retro-echipării, în timp ce, din parcul de autovehicule de peste 3,5t, operat în transporturile intracomunitare de către acești respondenți, sub 5% era dotat cu tahografe V2G2.

De asemenea, a rezultat că doar 27% din respondenți cunoșteau faptul că, pentru utilizarea tahografului V2G2, este necesară utilizarea cardurilor G2 de către șoferi. În privința retro-echipării cu aceeași marcă de tahograf, doar 37% dintre respondenți au confirmat această abordare. Retro-echiparea cu cealaltă marcă de tahograf disponibilă în piață, decât cea instalată inițial pe autovehicule, deși teoretic este tehnic posibilă, există anumite incompatibilități pentru anumite modele de autovehicule și trebuie verificat acest lucru înainte de a proceda la achiziție și înlocuire. La modul general, o abordare mai sigură pare să fie aceea prin care se schimbă tahograful vechi cu unul nou inteligent 2 de la aceeași marcă.

**VEDETĂ PE ORICE  
ȘANTIER.**

**MAN TGS INDIVIDUAL LION S.**

#SimplyMyTruck

[www.man.ro](http://www.man.ro)







O atenție deosebită trebuie acordată la acceptarea ofertelor de retro-echipare, prin asigurarea includerii tuturor componentelor necesare în preț (tahograf, antenă, senzor mișcare, conectori, etc) precum și montaj, calibrare, verificare, inspecție. Ideal este să agreeți și cine suportă costurile ulterioare în cazul în care este necesară resoftarea, updatarea tahografului. Retro-echiparea cu tahographe inteligente 2, care detectează automat trecerea frontierelor și monitorizează constant poziționarea autovehiculelor, are implicații semnificative în modul de derulare al operațiunilor de transport intracomunitare în condițiile extinderii perioadei de control de 28 la 56 de zile, începând cu 31 decembrie 2024, și în condițiile în care prevederea referitoare la întoarcerea acasă a autovehiculelor nu a fost încă tranșată de Curtea Europeană de Justiție.

În cadrul conferinței din 18 septembrie 2024, au rezultat mai multe aspecte care, clarificate, ar putea contribui la accelerarea ritmului de retro-echipare a flotei românești utilizată la transporturile intracomunitare prin:

- simplificarea procesului de autorizare a atelierelor tahograf – în special din partea celor doi dealeri unici în România, care astăzi au cuvântul final – aceștia condiționează accesul de achiziția și utilizarea strict a propriilor echipamente tehnice, deși pe piață sunt disponibile opțiuni multiple, precum și de o instruire exclusivă pe care o organizează în propriile condiții și prețuri

- abordare total subiectivă;
- permiterea achiziționării de tahographe noi din alte țări din UE, care să poată fi montate de atelierelor specializate din România fără să mai fie necesar vreun proces administrativ sau cost suplimentar în relație cu reprezentantul din România al fiecăruia dintre cei doi producători europeni de tahographe;
- eliminarea limitării razei de acțiune a atelierelor mobile dacă pe o rază de 25 km în jurul operatorului de transport există un atelier fix, chiar dacă acesta nu este autorizat pentru operațiunile necesare operatorului de transport – astăzi un atelier mobil nu poate fi utilizat;
- permiterea mutării tahografelor digitale simple existente pe autovehiculele de transport intracomunitare, pe cele de transport național, fără să mai fie necesar vreun proces administrativ sau cost suplimentar în relație cu reprezentantul din România al fiecăruia dintre cei doi producători europeni de tahographe, responsabilitatea să fie limitată la atelierul care efectuează demontarea/montarea;
- preschimbarea cardurilor tahograf ale conducătorilor auto cu termen de valabilitate de 5 ani și nu în limita valabilității cardurilor actuale, având în vedere că nu este dorința conducătorilor auto, ci o obligație legală.

Dacă, la autorizarea unei stații ITP pentru autovehicule, procedura este una strict tehnică, RAR gestionând integral procesul – stația ITP trebuie să fie dotată cu echipamente corespunzătoare tipului de activități derulate (ITP pentru

auto, moto, camioane, etc) – fără să existe limitări de marcă, nici în privința echipamentelor utilizate și nici în privința mărcilor de autovehicule ce pot fi inspectate, iar personalul trebuie să aibă pregătirea tehnică necesară, aspect verificat de RAR.

La autorizarea unui atelier pentru tahographe, intră în procesul de autorizare și reprezentanții unici în România ai celor doi producători europeni de tahographe.

Vestea bună este că, în scurt timp, pe piața europeană ar putea să intre un nou furnizor de tahographe digitale inteligente, ZF, care recent a preluat Wabco.

Noi dorim să ne dotăm cu tahographe, dar sunt doar doi furnizori la nivel european cu doi dealeri în România și, chiar dacă problema poate părea comercială, realitatea este că suntem într-o zonă de obligativitate. Nu avem nimic cu ei, noi vrem să ne echipăm, dar trebuie să fie o manieră cât mai ușoară, controlabilă, trasabilă, nu zice nimeni că nu trebuie să fie așa.

Tocmai că vrem concurență loială și între operatorii de transport, nu unii să își monteze tahographe la bordură cu limitatorul peste limita legală și alții să fie corecți.

În cadrul acestei întâlniri s-au ridicat niște aspecte de către atelierelor autorizate să instaleze și să verifice tahographe și le vom analiza. Sigur, unele pe partea de organizare și transparență și, desigur, unele punctuale, ca inspecție versus reparație,



LOR

A



reparația în afara orelor de program, situații care fac parte din viață. De asemenea, și limitarea atelierelor mobile care nu au voie să asigure servicii pe o rază de 25 de km față de un atelier fix, chiar dacă atelierul fix este autorizat să efectueze instalații și verificări pentru alt tip de tahograf digital decât atelierul mobil.

Tot de la discuțiile de la conferință s-a constatat că este o necesitate să se elaboreze materiale pentru instruirea șoferilor prin care să fie învățați cum să utilizeze tahograful inteligent 2, care necesită și introducerea locului de încărcare/descărcare a mărfii. La sondajul UNTRR referitor la retro-echiparea cu tahograf inteligent, 2,70% din respondenți nu au știut că au nevoie de card tahograf G2. Dacă nu se

utilizează acest card tahograf G2, atunci nu se va înregistra automat simbolul de țară la trecerea frontierei, ci va trebui făcut manual.

Derogarea, dacă se face, se va face la nivel european sau nu se va face. Contează discuțiile pe care le vom avea la nivel european în luna octombrie-noiembrie, când o să ne așezăm cu decidenții Comisei Europene la masă pentru discuții despre această temă”.

#### **Pierderea accesului pe piața UE**

“Dacă nu se extinde termenul, transportatorii rutieri români riscă să își piardă accesul pe piața UE, întrucât doar vehiculele dotate cu tahograful inteligent 2 vor putea efectua transporturi internaționale

intracomunitare după 2025. În cazul lipsei unui tahograf inteligent versiunea 2 instalat și utilizat până la termenele specificate, transportatorii pot primi amenzi ridicate și sancțiuni complementare cum ar fi imobilizarea vehiculului și tractarea lui până la cel mai apropiat atelier autorizat pentru schimbarea tahografului cu unul inteligent 2 și la costuri probabil mult mai mari decât în cazul unei schimbări voluntare”, a declarat Radu Dinescu, Secretar General UNTRR.

#### **Măsuri discriminatorii**

Obligativitatea retro-echipării tuturor autovehiculelor utilizate în prezent, în transporturile intracomunitare, introdusă de Pachetul Mobilitate 1 este o măsură unică în istoria tahografului și, în



**Încărcare optimizată. Produse robuste.**

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

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

Birouri: București 0723.266.287;  
0721.250.751 - Iași 0727.770.326  
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315  
Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ  
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



general, în domeniul tehnic, la nivel european, în condițiile în care, anterior, toate obligațiile au vizat doar vehiculele nou-înmatriculate.

Pentru prima dată, Regulamentul UE 2020/1054 impune retro-echiparea autovehiculelor de transport internațional cu tahograful inteligent 2, până la 31 decembrie 2024, pentru vehiculele echipate în prezent cu tahograf analogic sau digital non-inteligent și, până la 18 august 2025, pentru vehiculele echipate cu tahograf inteligent 1.

Această obligație împovărătoare de retro-echipare cu tahograful inteligent 2 vizează facilitarea controlului măsurilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii români și estici, precum detașarea și întoarcerea acasă a șoferilor și a camioanelor, contestate de UNTRR, Guvernul României și alte țări europene afectate la Curtea de Justiție UE, pentru care este așteptată o decizie CJUE anul acesta.

### **Sanctiuni pentru lipsa retro-echipării**

Având în vedere că statele mari din vestul Uniunii Europene, cum ar fi Germania și Franța, efectuează predominant transport național (peste 80% în cazul Germaniei și peste 90% în cazul Franței), este de așteptat ca acestea să se declare mai bine pregătite în ceea ce privește implementarea tahografului inteligent versiunea 2, considerând faptul că flota utilizată

pentru transportul internațional către alte țări din UE, care necesită dotarea obligatorie cu tahograf inteligent versiunea 2 de la 1 ianuarie 2025, este relativ redusă ca număr și posibil mai avansată cu retro-echiparea. În același timp, aceste țări prevăd sancțiuni importante pentru efectuarea transporturilor internaționale în cadrul UE de către un operator european cu autovehicul fără tahograf inteligent 2 după 1 ianuarie 2025. Germania încadrează la încălcări foarte grave lipsa unui tahograf inteligent versiunea 2 instalat și utilizat până la termenele specificate, iar în Franța, penalitățile pentru neinstalarea tahografului corespunzător pot implica o pedeapsă de un an de închisoare și o amendă de 30.000 de euro.

### **Probleme legate de înlocuirea tahografului existent**

UNTRR atrage atenția asupra numeroaselor provocări legate de retro-echiparea obligatorie a întregii flote de autovehicule de transport rutier de mărfuri și persoane operate de transportatorii români în UE într-un termen atât de strict, având în vedere disponibilitatea limitată a noilor tahografe inteligente 2 și a atelierelor, costurile ridicate și problemele tehnice apărute după instalarea tahografului inteligent 2. Transportatorii rutieri care au realizat retro-echiparea

autovehiculelor cu noul tahograf inteligent 2 au semnalat numeroase probleme legate de înlocuirea tahografului existent cu cel de la un alt producător, erori de comunicare tahograf-autovehicul sau proceduri greoaie și mult mai lungi în cazul autovehiculelor mai vechi.

### **10.000 din 60.000**

Conform analizelor UNTRR, transportatorii români operează peste 60.000 de vehicule în transportul rutier internațional de mărfuri în Uniunea Europeană, cărora li se adaugă alte câteva zeci de mii de vehicule utilizate ocazional în aceste operațiuni. Toate acestea necesită retro-echipare cu tahografe inteligente versiunea 2, în conformitate cu calendarul strict impus de Pachetul Mobilitate 1, în contextul în care, până în prezent, doar aproximativ 10.000 de autovehicule înregistrate în România au fost dotate cu noul tahograf, conform datelor oficiale din septembrie anul acesta. De asemenea, în acest moment sunt și circa 17.000 vehicule dotate cu tahograf smart 1, acestea putând să circule în UE până în august 2025.

Deci, la 1 ianuarie 2025, conform situației de acum, avem 27.000 vehicule ce pot circula în UE, cu o dotare de încă 15.000-20.000 - în 4 luni, tot minim o treime din flotă rămâne nedotată.

În acest context, UNTRR solicită





autorităților române și europene măsuri urgente pentru a evita blocarea accesului transportatorilor rutieri români la piața UE:

**- Extinderea termenelor prevăzute de Regulamentul 1054/2020 cu doi ani, pentru a permite efectuarea retro-echipării în cadrul inspecțiilor tehnice periodice ale tahografului.** Reamintim totodată că introducerea serviciului de autentificare a semnalului OSNMA la versiunea 2 a tahografului inteligent, planificată inițial de Comisia Europeană pentru sfârșitul anului 2023, este încă în așteptare, ceea ce adaugă incertitudine și complexitate procesului de retro-echipare.

**- Alocarea de fonduri**

**europene pentru acoperirea costurilor suplimentare asociate retro-echipării vehiculelor cu tahografe inteligente versiunea 2.** Spania este singurul stat UE care are un program de-minimis pentru sprijinirea firmelor de transport în vederea retro-echipării cu tahograf inteligent 2, deși sunt mai multe state în care industria de transport rutier a solicitat un astfel de sprijin, inclusiv România și Polonia. Reamintim că, încă din 2020, UNTRR a solicitat alocarea de fonduri europene pentru retro-echiparea cu tahograf inteligent 2 a flotelor transportatorilor rutieri români implicate în transporturi internaționale în UE. Reamintim că România ocupă locul 3 în privința transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în UE 27 de tip cross-trade (operate de un transportator RO între

alte țări UE) și a transporturilor rutiere de mărfuri în regim de cabotaj (operat de un transportator RO între două locații de încărcare/descărcare din interiorul unei alte țări UE). În acest context, UNTRR evidențiază necesitatea alocării de fonduri europene pentru a sprijini transportatorii rutieri români în activitățile de transport rutier prestate în cadrul UE, prin acoperirea costurilor suplimentare asociate retro-echipării obligatorii cu tahografe inteligente versiunea 2. UNTRR solicită adoptarea urgentă a acestei măsuri, care va contribui la menținerea industriei de transport rutier ca lider la exportul de servicii al României, cu 7,81 miliarde euro în 2023, în fața exportului de servicii IT de 7,772 miliarde euro și cu un sold pozitiv (export-import) de 6,226 miliarde de euro, înaintea soldului serviciilor informatice, de 5,9 miliarde euro.

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST  
NOILE CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI  
PE PLATFORMA

[detasaretransport.ro](https://detasaretransport.ro)





## UNTRR: ÎN 3 LUNI TRANSPORTATORII ROMÂNI AR PUTEA AVEA INTERZIS LA INTERNAȚIONAL!

**Termenul limită pentru dotarea autovehiculelor de transport intracomunitar cu tahograf inteligent 2 este 31 decembrie 2024, după care cei care nu au respectat această regulă au de îndurat consecințe grave.**

"Germania încadrează la încălcări foarte grave lipsa unui tahograf inteligent versiunea 2, iar în Franța, penalitățile pot duce chiar la un an de închisoare și o amendă de 30.000 de euro!

Până în septembrie, din circa 60.000 de autovehicule care fac preponderent transport intracomunitar, din cele 185.000 de autovehicule de transport marfă de peste 3,5t licențiate în România, doar 10.000 erau echipate cu noul tahograf inteligent 2, iar circa 17.000 erau echipate cu tahograful inteligent 1. Chiar considerând un ritm mai accelerat de montaj al tahografului inteligent 2 până la finalul anului, încă 10.000 de autovehicule ar putea fi dotate cu tahograful inteligent 2, însă o treime din flota dedicată operațiunilor intracomunitare ar fi în pericol să nu poată fi dotată și să nu poată să treacă frontiera din România spre

alte țări UE începând cu 1 ianuarie 2025.

În acest context, UNTRR solicită autorităților române și europene extinderea cu doi ani a termenului limită de retro-echipare cu tahograf inteligent 2 a autovehiculelor de marfă și persoane utilizate în transportul internațional în Uniunea Europeană (UE).

Toate autovehiculele care efectuează transport intracomunitar de mărfuri și persoane, dotate cu tahograf analogic sau digital non-inteligent, trebuie echipate cu tahografe inteligente 2 până la finalul acestui an, iar, pentru cele echipate cu tahograf inteligent 1, termenul este de 18 august 2025, așa cum prevede Pachetul Mobilitate 1 (PM1) prin Regulamentul 1054/2020.

O extindere a acestui termen cu doi ani ar permite transportatorilor să facă operațiunea de retro-echipare

cu ocazia inspecțiilor tehnice periodice ale tahografului, scutind astfel cheltuieli importante.

„Dacă nu se extinde termenul, transportatorii rutieri români riscă să piardă accesul pe piața UE, întrucât doar autovehiculele dotate cu tahograful inteligent 2 vor putea efectua transporturi internaționale intracomunitare începând cu 1 ianuarie 2025 și cele cu tahograf inteligent 1 până în august 2025. Nerespectarea acestei reguli poate duce la amenzi imense și sancțiuni complementare cum ar fi imobilizarea autovehiculului și tractarea lui până la cel mai apropiat atelier autorizat pentru schimbarea tahografului cu unul inteligent 2, probabil la costuri mult mai mari decât în cazul unei schimbări voluntare”, a declarat **Radu Dinescu, secretar general UNTRR.**

Din sondajele realizate de UNTRR





și IRU pe această temă reiese că industria transporturilor rutiere, atât din România, cât și din celelalte state membre UE, se confruntă cu întârzieri și provocări majore în respectarea termenelor limită ale Pachetului Mobilitate<sup>1</sup>. Un studiu IRU din septembrie, efectuat în rândul a peste 1.000 de transportatori, arată că doar 6,42% din flota acestora a fost dotată cu tahograf inteligent 2. Conform analizelor UNTRR,

transportatorii români operează în mod dedicat circa 60.000 de autovehicule în transportul rutier internațional de mărfuri în UE, la care se adaugă alte câteva zeci de mii utilizate ocazional. Majoritatea necesită retro-echipare cu tahografe inteligente 2 în următoarele trei luni.

**Este nevoie de măsuri urgente!**

În acest context, UNTRR solicită autorităților române și europene

măsuri urgente pentru a evita blocarea accesului românilor la piața UE:

1. Extinderea termenelor prevăzute de Regulamentul 1054/2020 cu doi ani, pentru a permite efectuarea retro-echipării în cadrul inspecțiilor tehnice periodice ale tahografului. Reamintim că introducerea serviciului de autentificare a semnalului OSNMA la generația a doua a tahografului inteligent, planificată inițial de Comisia

**Ofertă de finanțare**  
**IVECO** **WAY**

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



Europeană pentru sfârșitul lui 2023, este încă în așteptare, ceea ce adaugă incertitudine și complexitate procesului de retro-echipare, precum și costuri suplimentare. 2. Alocarea de fonduri europene pentru acoperirea costurilor suplimentare asociate retro-echipării autovehiculelor cu tahografe inteligente 2.

Spania este singurul stat UE care are un program de-minimis pentru sprijinirea firmelor de transport în vederea retro-echipării cu tahograf inteligent 2, deși sunt mai multe state în care industria de transport rutier a solicitat un astfel de sprijin, inclusiv România și Polonia. UNTRR a solicitat, încă din 2020, alocarea de fonduri europene pentru retro-echiparea cu tahograf inteligent 2 a flotelor transportatorilor rutieri români implicate în transporturi internaționale în UE.

**Obligativitatea retro-echipării tuturor autovehiculelor utilizate în prezent, în transporturile intracomunitare, introdusă de Pachetul Mobilitate 1 este o măsură unică în istoria tahografului și, în general, în domeniul tehnic, la nivel european, în condițiile în care, anterior, toate obligațiile au vizat doar vehiculele nou-înmatriculate.**

Această obligație împovărătoare de retro-echipare cu tahograful inteligent 2 vizează facilitarea controlului măsurilor Pachetului Mobilitate 1 pentru transportatorii români și estici, precum detașarea și întoarcerea acasă a șoferilor și a camioanelor, contestate de UNTRR, Guvernul României și alte țări europene afectate, la Curtea de

Justiție UE - CJUE, care săptămâna trecută s-a pronunțat și a anulat întoarcerea acasă a camioanelor.

„Ne confruntăm cu o situație fără precedent în UE, când un Regulament obligă echiparea retroactivă a tuturor autovehiculelor utilizate în transportul intracomunitar! Trebuie înțeles că noi, esticii, facem transportul cross-trade în UE, în timp ce, în țările dezvoltate din vestul Europei, operatorii lucrează preponderent național. De exemplu, în Franța, 94% dintre autovehiculele operate sunt implicate exclusiv în transport național și nu au nevoie de tahografe inteligente 2. Și atunci orice măsură luată, care ne pune pe noi în dificultate să ne retro-echipăm în timp util, poate afecta modul de funcționare al pieței europene de transport. Aceste aspecte le vom prezenta către Comisia Europeană într-o abordare cât mai realistă în privința potențialelor amenințări ale funcționării pieței europene de logistică.”, a mai spus secretarul general UNTRR.

### **Românii au doar două alternative**

Obligativitatea ca toate autovehiculele să se doteze în termen de trei luni cu noua variantă de tahograf ar putea duce și la multe situații neplăcute pentru transportatorii români. Deoarece, în România, cei doi unici producători privați de tahografe din UE au doar câte un reprezentant unic, care fac regulile după bunul plac, îngrădind la maximum concurența și așa limitată la nivel european. De aceea, ne dorim ca autoritățile din România să își joace rolul de arbitru imparțial, corect, care să faciliteze

îndeplinirea obligației legale de către transportatorii români. În paralel, vom adresa solicitări de clarificare Comisiei și celor doi producători europeni care se bucură de exclusivitatea furnizării unor echipamente obligatorii prin lege, supra-protecția reprezentanților la nivel național fiind total nejustificată. Transportatorii români nu pot monta în România tahografe noi cumpărate din alte țări din UE, fără să plătească tributul reprezentantului local al unuia din cei doi producători de tahografe, abordare inexistentă în orice altă țară din UE. La nivelul IRU, subiectul va fi discutat la Bruxelles în 16 octombrie a.c., o decizie a membrilor urmând să fie luată față de potențiale solicitări către CE.

### **Suntem pe locul 3 în UE**

România ocupă locul 3 în privința transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în UE 27 de tip cross-trade (operate de un transportator RO între alte țări UE) și a transporturilor rutiere de mărfuri în regim de cabotaj (operat de un transportator RO între două locații de încărcare/descărcare din interiorul unei alte țări UE). În acest context, UNTRR evidențiază necesitatea alocării de fonduri europene pentru a sprijini transportatorii rutieri români în activitățile de transport rutier prestate în cadrul UE, prin acoperirea costurilor suplimentare asociate retro-echipării obligatorii cu tahografe inteligente versiunea 2. UNTRR solicită adoptarea urgentă a acestei măsuri, care va contribui la menținerea industriei de transport rutier ca lider la exportul de servicii al României, cu 7,81 miliarde euro





În 2023, în fața exportului de servicii IT de 7,772 miliarde euro și cu un sold pozitiv (export-import) de 6,226 miliarde de euro, înaintea soldului serviciilor informatice, de 5,9 miliarde euro.

Solicitările UNTRR privind amânarea obligației de retro-equipare a autovehiculelor de transport internațional cu tahografe inteligente 2 și alocarea de fonduri

europene pentru retro-equiparea obligatorie cu tahograf inteligent 2 a autovehiculelor care operează transporturi internaționale în UE, se regăsesc în Manifestul UNTRR pentru alegerile europarlamentare 2024: Prioritățile industriei transporturilor rutiere la nivel european disponibil aici: <https://www.untrr.ro/ro/untrr-lanseaza-manifestul-pentru->

[alegerile-europarlamentare-2024-priorita-ile-industriei-transporturilor-rutiere-la-nivel-european.html](https://www.untrr.ro/ro/untrr-lanseaza-manifestul-pentru-alegerile-europarlamentare-2024-priorita-ile-industriei-transporturilor-rutiere-la-nivel-european.html). UNTRR rămâne angajată în dialogul cu autoritățile naționale și europene pentru a găsi soluții eficiente și echitabile în beneficiul transportatorilor rutieri din România.", se spune în comunicatul UNTRR din 11 octombrie 2024.

## 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

Omameni  
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](http://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](mailto:info@ford-trucks.ro)





## IVECO FACE PROGRESE PE „DRUMUL SCHIMBĂRII” CU OFERTA SA DE VEHICULE FĂRĂ EMISII

- IVECO continuă să avanseze pe „drumul schimbării” către decarbonizarea transportului, oferind o gamă extinsă de soluții multi-energie integrate cu o gamă completă de servicii și susținute de un ecosistem solid de parteneriate.
- Noul IVECO S-eWay Rigid pentru sarcini grele își face premiera internațională, oferind o soluție flexibilă fără emisii, adaptată cerințelor urbane și regionale.
- IVECO debutează în segmentul vehiculelor comerciale ușoare medii, 2,5t – 3,5t, cu noul șasiu electric eMoovy, dezvoltat împreună cu Hyundai.

IVECO, brandul de vehicule comerciale din cadrul Iveco Group, își desfășoară strategia de a aduce soluții zero-carbon în toate segmentele și aplicațiile, pentru a sprijini clienții în tranziția lor către zero-emisii. Oferta producătorului italian a fost prezentată la IAA Transportation 2024, platforma de top pentru logistică, vehicule comerciale și sectorul transporturilor. Prezența sa la expoziție arată progresul IVECO pe drumul decarbonizării, realizat prin strategia sa multi-energie, un ecosistem de parteneri în continuă

creștere, un portofoliu integrat de servicii și inovații de ultimă generație. IVECO și-a prezentat gama extinsă de vehicule alimentate cu HVO, gaz natural, propulsie electrică pe baterii și hidrogen – rezultatul abordării sale tehnologice neutre în direcția decarbonizării. De asemenea, brandul a deschide drumul cu două vehicule noi care și-au făcut debutul mondial la IAA: IVECO S-eWay Rigid, pentru sarcini grele, fără emisii, și eMoovy, vehiculul comercial electric ușor, dezvoltat împreună cu Hyundai,







care debutează în partea superioară a segmentului mediu, până la 3,5t. În cadrul conferinței de presă de la stand, Luca Sra, președintele Truck Business Unit din cadrul Iveco Group, a prezentat strategia solidă a brandului: „Avem o strategie clară și consecventă, fondată pe patru piloni: Servitizarea, ceea ce noi numim „InnovAction”, un ecosistem puternic de parteneri și abordarea noastră Multi-Energie. Prin servitizare, ne-am orientat afacerea de la vânzarea de hardware pur la vânzarea de soluții integrate de mobilitate la cheie. „InnovAction” este modul nostru de a ne asigura că suntem pregătiți pentru orice provocare viitoare, reconfigurând oamenii și

procesele pentru a atinge excelența și eficiența operațională. Profităm de Ecosistemul de Parteneri pe care l-am construit împreună cu companii de top, orientate către inovație, pentru a atinge noi culmi tehnologice și pentru a ne extinde gama, în beneficiul clienților noștri, împărțind investițiile și know-how-ul. În cele din urmă, continuăm să facem progrese către transportul cu emisii zero, explorând potențialul tuturor tehnologiilor și combustibililor disponibili astăzi și mâine, pentru a satisface toate aplicațiile vehiculelor și misiunile clienților noștri și pentru a fi pregătiți pentru scenariile în evoluție.”  
Strategia IVECO impulsionează o evoluție și o extindere constantă

a portofoliului său, oferind o gamă completă de tehnologii de propulsie pentru a sprijini clienții în tranziția lor către emisii zero, fără a compromite performanța și costul total de proprietate: „Aici, la IAA, dezvăluim cele mai recente produse rezultate din abordarea noastră neutră din punct de vedere tehnologic. Noile modele S-eWay Rigid și eMoovy completează gama noastră puternică de vehicule electrice, oferindu-le clienților noștri flexibilitatea unei game extinse de vehicule cu ADN-ul profesional, versatilitatea, performanța și robustețea care sunt emblema brandului IVECO.”

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: [www.loimacron.eu](http://www.loimacron.eu)







### **Foia de parcurs pentru inovație a Iveco Group**

Viziunea brandului este, de asemenea, susținută de foaia de parcurs pentru inovație a Iveco Group, care își propune să ofere profitabilitate bazată pe costul total de proprietate (TCO) pentru clienții săi, bunăstarea șoferilor și soluții pentru toate misiunile de transport, prioritizând trei domenii: Multi-Energie, Vehicule Definite prin Software și Conducere Autonomă. Marco Liccardo, Chief Technology and Digital Officer la Iveco Group, a explicat: „Teritoriul Multi-Energie ne conduce către explorarea extinderii ofertei noastre de nouă generație de vehicule fără emisii, pentru a fi pregătiți pentru orice tehnologie care se va dezvolta în anii următori. În domeniul Vehiculelor Definite prin Software, exploatăm bogăția de informații oferite de conectivitate, deoarece datele mari colectate și analizate de inteligența artificială sunt gata să revoluționeze industria. În final, IVECO are o fundație solidă

în Conducerea Autonomă, deoarece Asistența la Conducere este deja o realitate pe vehiculele noastre, deschizând calea către noi niveluri de siguranță și eficiență pe drum.”

### **Impulsul pentru schimbare și inovație al IVECO luminează drumul către transportul fără emisii**

IVECO și-a prezentat viziunea într-un stand impresionant, acoperind 3.500 de metri pătrați, unde vizitatorii au putut descoperi cele mai recente inovații prin intermediul „Razelor de Lumină”: trei structuri interactive în culoarea albastră, simbol al energiei pulsante din IVECO care impulsionează transformarea industriei transporturilor. Aceste structuri au oferit vizitatorilor o experiență captivantă care ilustrează modul în care IVECO interpretează activele sale cheie: Sustenabilitate, Centrarea pe Șofer și Productivitatea Afacerii. Zona de Energie Regenerabilă a

standului a demonstrat modul în care IVECO „conduce schimbarea” prin prezentarea unei oferte multi-energie de vehicule în gamele ușoare, medii și grele: o expoziție a celor mai recente soluții de mobilitate avansată, integrate cu portofoliul său extins de servicii, dezvoltate pentru a sprijini clienții pe măsură ce aceștia adoptă tranziția către emisii zero.

Noile S-eWay Rigid și eMoovy, care și-au făcut debutul internațional, sunt cele mai noi adăugiri la oferta de vehicule electrice pe baterii a IVECO. De asemenea, au fost prezentate evoluțiile brandului în tehnologia hidrogenului, cu un prototip de S-Way echipat cu un motor cu ardere internă pe hidrogen de 13 litri și conceptul unui camion hibrid pentru sarcini grele, cu un sistem de extindere a autonomiei alimentat de un motor Cursor 9 H2 dezvoltat de FPT Industrial, brandul soră al IVECO din cadrul Iveco Group.

### **Branduri legendare**

Zona de Divertisment a standului a oferit vizitatorilor o expoziție interesantă care prezenta o selecție de parteneriate ale IVECO cu branduri legendare din muzică și motorsport, bazate pe valori comune de inovație, pasiune și sustenabilitate. Printre acestea se numără un IVECO S-Way cu brandul Metallica Special Edition, creată pentru parteneriatul cu trupa iconică, și o Moto Repsol Honda,





# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT







simbolizând legătura continuă a brandului cu MotoGP, în calitate de furnizor de camioane și sponsor oficial al echipei Repsol Honda și al echipei Mooney VR46 Racing.

### 20 de vehicule

Zona Externă a IVECO, care a acoperit 1.000 de metri pătrați, a prezentat peste 20 de vehicule dezvoltate în colaborare cu rețeaua sa de carosieri de încredere.

Această zonă includea, de asemenea, un S-eWay Fuel Cell cu bradul Metallica, simbolizând sprijinul IVECO pentru angajamentul solid al Goodyear FIA ETRC față de practicile durabile și inovația în motorsport, precum și rolul său de



pionier în promovarea hidrogenului în cadrul comunității de curse de camioane. Un artist aerograf a personalizat, de asemenea, un camion IVECO pentru sarcini grele cu un design grafic unic Metallica în

timpul expoziției IAA, ca un omagiu adus legăturii speciale dintre IVECO și trupa.

### Zona de Test Drive

Vizitatorii au avut, de asemenea, ocazia să experimenteze personal 13 vehicule din gamele ușoare, medii și grele ale IVECO în Zona de Test Drive. Flota pentru test-drive includea noul vehicul electric pe baterii eMoovy și S-eWay Rigid, precum și noua generație de S-Way, care dispune de tehnologia de conducere autonomă PlusDrive, care este acum testată cu clienți reali în Germania.

### Soluții financiare

IVECO CAPITAL și GATE au avut spații dedicate în această zonă, unde și-au prezentat soluțiile financiare personalizate pentru a se potrivi diferitelor misiuni ale clienților și formula inovatoare de plată-per-utilizare, concepută pentru închirierea pe termen lung a vehiculelor comerciale ecologice.







**Noul IVECO S-eWay Rigid: soluție fără emisii pentru transportul urban și regional**

IVECO S-eWay Rigid a fost conceput pentru a oferi flexibilitate și versatilitate fără egal, având o selecție de modele, cabine, suspensii și ampatamente, și



disponibilitatea a 4, 5 sau 7 baterii în diferite configurații, care permit adaptarea pentru toate aplicațiile. Cu o autonomie de până la 400 km și capacități de încărcare rapidă de până la 350 kW, oferă o soluție perfectă pentru aplicații urbane și regionale. Cabina oferă un confort deosebit și o experiență superioară pentru șofer, cu o deplasare fără zgomot și vibrații. IVECO S-eWay Rigid, cu ADN-ul său electric, este pregătit pentru misiuni urbane și regionale.

**Noul eMoovy: primul șasiu BEV din segmentul mediu 2,5t – 3,5t**

IVECO își aduce expertiza dovedită

și moștenirea profesională într-un nou segment cu eMoovy, proiectat de la zero în parteneriat cu Hyundai Motor Company pentru a oferi o soluție fără emisii pentru misiunile urbane ale profesioniștilor din transport. Primul șasiu electric din segmentul mediu, de la 2,5t la 3,5t din Europa, se remarcă prin robustețea și versatilitatea remarcabile, precum și prin designul său ușor de adaptat pentru multiple aplicații. Cabina, construită de Hyundai, stabilește noi standarde în ceea ce privește confortul la bord, oferind un confort similar cu cel al unui autoturism, îmbinat perfect cu funcționalitatea. eMoovy „se conduce ca un autoturism, lucrează ca un camion”, oferind o soluție profesională personalizată pentru fiecare misiune, fără emisii.



**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALISTS

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO





## IVECO ȘI EUROSPEED: LANSARE OFICIALĂ A GAMEI MODEL YEAR 2024 LA SUCEAVA

**IVECO, în parteneriat cu dealerul Eurospeed, a organizat un eveniment dedicat prezentării celor mai noi vehicule, Model Year 2024. Evenimentul a avut loc, în perioada 30 septembrie - 1 octombrie 2024, la sediul Eurospeed din Strada Humorului, Șcheia, Suceava, și a fost deschis publicului între orele 9:00 și 18:00.**

Cu această ocazie, participanții au avut oportunitatea de a descoperi îndeaproape modelele IVECO Daily și IVECO S-Way și de a testa performanțele acestora prin sesiuni de test drive.

„Astăzi marcăm primul eveniment din seria lansărilor oficiale pentru gama Model Year 2024 în România. Eurospeed, dealer IVECO din 2016, are o experiență de peste 20 de ani în comercializarea, întreținerea și reparația vehiculelor comerciale grele specializate, având în portofoliul lor clienți de top, lideri de piață în segmentele lor de activitate,” declară Andrei Gagea, Country Manager IVECO România. Noul IVECO Daily, recunoscut pentru versatilitatea și eficiența sa, vine echipat cu un bord digital complet, sisteme avansate de asistență pentru șofer și un design ergonomic care prioritizează confortul și funcționalitatea. Este

conceput pentru a face față celor mai dificile misiuni de transport și pentru a sprijini productivitatea afacerilor prin conectivitate avansată și o experiență de condus superioară.

Pe de altă parte, IVECO S-Way aduce inovații importante în ceea ce privește reducerea consumului de combustibil, cu o îmbunătățire de până la 10%, datorită aerodinamicii optimizate și noilor soluții de motorizare. Modelul este echipat cu sisteme de siguranță de ultimă generație și un interior complet redesenat, oferind o experiență premium pentru șoferi. Invitații la acest eveniment au explorat noile tehnologii și au beneficiat de sesiuni personalizate de test drive.

Ionuț Pavăl, Director de Calitate și Marketing al Eurospeed, a subliniat angajamentul companiei față de clienții din zonă: „Eurospeed este

lider de piață în zona pe care o reprezentăm, cu o cotă de peste 24%. Derulăm în momentul de față o investiție importantă de aproximativ 1.000.000 de euro pentru dezvoltarea capacității de service, ceea ce ne va permite să creștem cu 30% această capacitate, răspunzând astfel mai bine cerințelor clienților noștri.” IVECO România își continuă angajamentul față de inovare și excelență, fiind un partener de încredere pentru companiile care caută soluții de mobilitate eficiente și sustenabile. Printr-un portofoliu diversificat care include modelele Daily, eDAILY, și gama de vehicule medii și grele precum Eurocargo, IVECO S-WAY, IVECO X-WAY și IVECO T-WAY urmașul legendarului TRAKKER, IVECO își reafirmă dedicarea de a oferi soluții adaptate pentru fiecare sector industrial din România.





## VOLVO VA LANSA UN CAMION ELECTRIC CU AUTONOMIE DE 600 KM

**Până la 600 km cu o singură încărcare. Aceasta este distanța pe care următoarea generație de camioane electrice grele Volvo va fi capabilă să o parcurgă. Autonomia mai mare reprezintă un progres important pentru transportul pe distanțe lungi, cu emisii zero.**

Electrificarea camioanelor grele continuă peste tot în lume, iar distanțele mai lungi devin, acum, posibile.

Anul viitor, Volvo va lansa o nouă versiune a modelului FH Electric care va fi capabilă să ajungă la 600 km cu o singură încărcare. Acest lucru le va permite companiilor de transport să opereze cu camioane electrice pe rute inter-regionale și de lungă distanță și să funcționeze o zi întreagă fără să fie necesară reîncărcarea. Noul Volvo FH Electric va fi disponibil pentru vânzare în a doua jumătate a anului 2025. „Nava noastră amiral electrică va fi o completare importantă a gamei noastre extinse de camioane electrice și va permite transportul cu emisii zero și pe distanțe mai lungi. Va reprezenta o soluție excelentă pentru companiile de transport cu kilometraje anuale ridicate și cu un angajament puternic față de reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>,” spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

**Cinci ani de leadership în domeniul electric**

Ceea ce face posibilă o autonomie de 600 km este noua tehnologie Volvo pentru lanțul cinematic, denumită “e-axă”, care permite spațiu pentru o capacitate semnificativ mai mare de baterii la bord. Baterii mai eficiente, un sistem îmbunătățit de management al bateriilor și un lanț cinematic mult mai eficient contribuie la extinderea autonomiei.

Volvo Trucks este lider global în domeniul camioanelor electrice de gamă medie și grea, cu opt modele electrice pe baterii în portofoliul său. Gama extinsă de produse face posibilă electrificarea distribuției urbane și regionale, a construcțiilor, managementului deșeurilor și, în curând, a transportului pe distanțe lungi. Volvo a livrat, până acum, peste 3.800 de camioane electrice către clienți din 46 de țări din lume. „Sectorul transporturilor reprezintă 7% din emisiile de carbon la nivel global. Camioanele electrice pe baterii sunt instrumente importante pentru reducerea amprentei asupra mediului. În afară de avantajele ecologice importante pe care le aduc camioanele electrice, acestea

le oferă șoferilor un mediu de lucru mult mai bun, cu niveluri mult mai scăzute de zgomot și vibrații,” spune Roger Alm.

Volvo Trucks conduce tranziția către un transport independent de resursele fosile, pentru a atinge obiectivul de zero emisii până în 2040, utilizând o strategie tehnologică bazată pe trei direcții. Această strategie este construită pe camioane electrice pe baterii, pe camioane electrice cu celule de combustibil și pe motoare cu combustie care funcționează cu combustibili regenerabili, cum ar fi hidrogenul „verde”, biogazul și HVO (ulei vegetal hidrogenat).





## 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 putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.



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

### **Episodul 02**

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

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

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

### **George Niță, director general Holleman:**

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

### **Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

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

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

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

### **Alexandru Păun, director**

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

Am încercat să fim foarte corecți și transparenți 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.





## OKTOBERFEST 2024 LA SCHMITZ CARGOBULL ROMÂNIA

**Schmitz Cargobull România a sărbătorit, pe 03 octombrie 2024, alături de prieteni, Oktoberfest 2024.**

Obişnuita "Sărbătoare a recoltei" pe model german a avut loc la sediul central al companiei, situat lângă Bucureşti.

Clienţii şi angajaţii din România ai celui mai puternic producător de semiremorci din Europa au stat de vorbă, la un pahar de vin sau bere, au servit covrigi şi cârnaţi tradiţionali germani şi au admirat cele mai noi modele de semiremorci.

Noutatea absolută a acestei ediţii a fost noua semiremorcă BERGERecotrail®, unul dintre produsele intrate în anul 2024 în oferta Schmitz Cargobull.

Semiremorcile uşoare BERGERecotrail® sunt la mare căutare în special printre clienţii care caută capacităţi mari de încărcare. Greutatea redusă a vehiculului nu doar că scade consumul de combustibil şi uzura, dar permite şi transportul unei cantităţi mai mari de marfă.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista**

**TIR Magazin:** Cum credeţi că va evolua piaţa românească a vehiculelor comerciale în 2025?

**Roland Schacht, Managing Director Schmitz Cargobull**

**România:** Da, anul viitor este clar o mare provocare. Avem foarte mulţi factori externi care îl vor face dificil. Pe de altă parte, suntem aici să exploatăm posibilităţile.







Vedem și niște șanse pentru anul viitor, în special pentru acei clienți care sunt pregătiți să investească. Pentru că, dacă ai acum materialul potrivit, oferta potrivită, ești cel care poate domina piața, să ai cea mai bună ofertă de preț, să ai cele mai eficiente operațiuni. Deci, dincolo de orice, suntem pozitivi. Piața nu ne ajută chiar acum, dar aceasta se va schimba. Și noi toți știm că piețele trec prin cicluri și suntem pregătiți pentru creștere.

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

Ce înseamnă pentru dumneavoastră integrarea Berger în marea familie Schmitz Cargobull?

**Alex Hosu, New Trailer Sales Manager, Schmitz Cargobull România:**

BERGERecotrail® a creat piața de ultra-light. Este cea mai ușoară semiremorcă de pe piață și mă bucur că acum facem parte din această mare familie Schmitz Cargobull care este numărul 1 la nivel european.











## VOLVO LANSEAZĂ UN NOU SERVICIU PENTRU ÎNCĂRCAREA CAMIOANELOR ELECTRICE

**Volvo Trucks continuă să introducă noi servicii pentru încărcarea camioanelor electrice. Cel mai recent – Charging Management – este un serviciu care permite încărcarea eficientă la sediul companiei de transport.**

Noul serviciu Volvo Trucks, denumit Charging Management, le permite companiilor de transport să administreze eficient încărcarea camioanelor lor electrice la sediul propriu. Serviciul contribuie la creșterea productivității și a disponibilității, prin asigurarea faptului că vehiculele din flotă sunt încărcate suficient pentru operațiunile planificate și prin reducerea numărului de încărcări neplanificate.

Pe platformă, transportatorul poate crea diverse planuri de încărcare, care stabilesc când anume ar trebui să înceapă încărcarea vehiculului pentru a atinge nivelul maxim. Deviațiile de la acest plan sunt notificate șoferului, pentru a evita un nivel scăzut al bateriei. Serviciul

oferă o imagine de ansamblu a procesului de încărcare pentru camioanele electrice, arătând nivelurile bateriilor și statusul de încărcare. Sunt disponibile rapoarte detaliate privind sesiunile de încărcare ale vehiculelor, precum și despre situația stațiilor de încărcare. „Încărcarea este un aspect esențial

în operarea unui camion electric. Ca firmă de transport, vrei să te asiguri că vehiculele tale sunt încărcate și pregătite, atunci când este timpul pentru o nouă livrare. Monitorizarea procesului de încărcare este, de asemenea, importantă, pentru a putea depista deviațiile. Acest serviciu vine în sprijinul operatorilor







# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



de transport oferind suport pentru toate aceste cerințe”, spune Johan Östberg, responsabil servicii pentru Electromobilitate la Volvo Trucks.

**Serviciul Volvo Open Charge oferă încărcare publică facilă în trei pași: găsește, programează, încarcă**

Anul trecut, Volvo Trucks a lansat Volvo Open Charge, un serviciu conceput să facă încărcarea pe drum mai predictibilă și mai fiabilă. Volvo Open Charge îi asistă pe transportatori în a găsi și a accesa stații publice de încărcare. Este posibilă plata pentru încărcare prin



intermediul echipamentului de la stațiile cu care Volvo a încheiat un parteneriat. În viitorul apropiat, va fi posibilă

programarea timpului de încărcare prin intermediul acestui instrument, ceea ce le va permite transportatorilor să-și optimizeze planificarea încărcărilor. Serviciul Volvo Open Charge a fost lansat în Suedia și Țările de Jos, iar alte țări din Europa și din alte regiuni ale lumii vor urma, în curând. Charging Management și Volvo Open Charge sunt servicii care fac parte din Volvo Connect, interfața Volvo Trucks pentru servicii digitale, disponibilă pentru clienții săi.





NAE ALEXANDRU

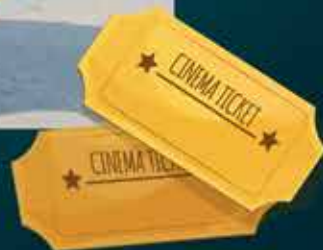


EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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







# ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR LA 8 SĂPTĂMÂNI, ANULATĂ. DOCUMENTUL COMPLET

**Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a dat câștig de cauză României și altor state, anulând prevederea din Pachetul Mobilitate I care a impus transportatorilor să asigure la fiecare 8 săptămâni întoarcerea vehiculului la sediul principal din țara în care este înregistrat.**

Practic, transportatorii nu mai au obligația să aducă TIR-urile înapoi în țară la fiecare două luni.

## **Comunicatul integral al Ministerului Transporturilor**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Afacerilor Externe salută hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 4 octombrie 2024 în cauza C-547/20, România împotriva Parlamentului European și a Consiliului. Prin această hotărâre, instanța UE a dat câștig de cauză României, anulând prevederea din Pachetul Mobilitate I care a impus operatorilor de transport rutier să asigure la fiecare 8 săptămâni întoarcerea vehiculului la centrul operațional din statul membru de stabilire. Reprezentarea juridică a statului român în acest dosar a fost asigurată de Agentul Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene, sprijinit de juriști ai Serviciului Contencios UE din cadrul Ministerului Afacerilor Externe. Hotărârea pronunțată astăzi este rezultatul eforturilor susținute, dar și a bunei colaborări dintre

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerul Muncii și Securității Sociale și Consiliul Concurenței. Această hotărâre este definitivă.

“Salut decizia de astăzi a instanței europene. După o perioadă destul de lungă în care transportatorii au resimțit efectele negative ale Pachetului Mobilitate I, eforturile echipei comune ale MTI și MAE au fost încununuate de succes prin admiterea acțiunii în anulare a României la CJUE, iar prin decizia de astăzi a instanței a fost anulată prevederea privind întoarcerea vehiculului la sediu în 8 săptămâni. Mulțumesc tuturor pentru încredere și susținere”, a declarat Sorin GRINDEANU, ministrul Transporturilor și Infrastructurii

## **Elemente de context**

Pachetul Mobilitate I este alcătuit din 3 acte legislative, publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la data de 31 iulie 2020:

- Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al

Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor;

- Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier;
- Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012.



# 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.





Inițierea cauzei C-547/20 face parte din demersurile realizate de România în vederea anulării unor prevederi din Pachetul Mobilitate I considerate ca având implicații negative asupra pieței interne și a competitivității transportului de mărfuri în UE.

Dincolo de inițierea de acțiuni în anularea parțială a Pachetului Mobilitate I, România a intervenit în susținerea acțiunilor în anulare declanșate de alte 6 state membre - Lituania, Bulgaria, Cipru, Ungaria, Malta și Polonia.

### **TIR Magazin vă oferă textul INTEGRAL al deciziei Curții de Justiție a UE**

Hotărârea Curții în cauzele conexe C-541/20-C-555/20

Lituania și alții contra Parlamentul European și Consiliul (Pachetul privind mobilitatea)

Curtea confirmă, în linii mari, validitatea Pachetului privind mobilitatea.

Cu toate acestea, ea anulează obligația care impune vehiculelor să revină la fiecare opt săptămâni la centrul operațional al întreprinderii de transport, întrucât legiuitorul Uniunii nu a dovedit că dispunea de informații suficiente care să îi permită să aprecieze proporționalitatea acestei măsuri. Lituania, Bulgaria, România, Cipru, Ungaria, Malta și Polonia au introdus la Curte acțiuni în anulare împotriva Pachetului mobilitate, adoptat de legiuitorul Uniunii, și anume Parlamentul și Consiliul, în 2020.

### **Aceste state membre contestă în special:**

1. interdicția ca șoferii să își ia perioada de repaus săptămânal obișnuită 4 sau compensatorie în vehicul;
2. obligația întreprinderilor de transport de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se poată întoarce, în timpul orelor de lucru la fiecare trei sau patru săptămâni la centrul operațional al întreprinderii sau la locul lor de reședință, pentru a începe sau a petrece acolo cel puțin perioada lor de repaus săptămânal obișnuit sau compensatoriu;
3. devansarea datei de intrare în vigoare a obligației de a instala tahografe inteligente de a doua generație și, în general, stabilirea datei de intrare în vigoare a interdicției și obligației menționate anterior;
- 4. obligația vehiculelor utilizate pentru transportul internațional de a reveni la un centru operațional situat în statul membru de stabilire al întreprinderii de transport în cauză la fiecare opt săptămâni;**
5. perioada de așteptare de patru zile în cursul căreia, după un ciclu de cabotaj efectuat într-un stat membru gazdă, transportatorii (nerezidenți) nu sunt autorizați să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul în același stat membru;
6. clasificarea conducătorilor auto ca „lucrători detașați” atunci când efectuează operațiuni de cabotaj, operațiuni de transport dintr-un stat

membru în altul în care nici unul nu este statul membru de stabilire al întreprinderii de transport (așa-numitele operațiuni „cross trade”) sau anumite operațiuni de transport combinat, astfel încât aceștia să beneficieze de condițiile de angajare în vigoare în statul membru gazdă, în special în ceea ce privește remunerația.

**Întoarcerea la 8 săptămâni a camioanelor, anulată Prin hotărârea pronunțată astăzi, Curtea respinge acțiunile de mai sus, cu excepția celei îndreptate împotriva obligației privind întoarcerea vehiculelor, pe care o anulează. Parlamentul și Consiliul nu au demonstrat că, la momentul adoptării acestei măsuri, au dispus de informații suficiente care să le permită să aprecieze proporționalitatea acesteia.**

În rest, Curtea respinge argumentele statelor membre reclamante referitoare în special la principiile de proporționalitate, egalitate de tratament și nediscriminare, politica comună în domeniul transporturilor, libera prestare a serviciilor, libertatea de stabilire, libera circulație a mărfurilor, principiile securității juridice și protecției încrederii legitime, precum și protecția mediului. Curtea consideră că legiuitorul Uniunii nu a depășit în mod vădit limitele de apreciere în materie. Curtea amintește că libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor este supusă unui





## 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**



regim special. Întreprinderile de transport au dreptul de a presta liber servicii numai în măsura în care acest drept le-a fost acordat prin măsuri adoptate de legiuitorul Uniunii, precum cele care intră în domeniul de aplicare al pachetului privind mobilitatea. În plus, acest pachet de măsuri nu interzice întreprinderilor de transport să își exercite libertatea de stabilire prin înființarea de filiale în statele membre în care intenționează să furnizeze servicii de transport și să se stabilească astfel mai aproape de cererea reală pentru serviciile lor.

### **Precizări ale Curții**

Curtea amintește că libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor este supusă unui regim special. Întreprinderile de transport au dreptul de a presta liber servicii numai în măsura în care acest drept le-a fost acordat prin măsuri adoptate de legiuitorul Uniunii, precum cele care intră în domeniul de aplicare al pachetului privind mobilitatea. În plus, acest pachet de măsuri nu interzice întreprinderilor de transport să își exercite libertatea de stabilire prin crearea de filiale în statele membre în care intenționează să presteze servicii de transport și să se orienteze astfel mai aproape de cererea reală de servicii. De asemenea, Curtea constată că, prin pachetul privind mobilitatea, legiuitorul Uniunii a urmărit să stabilească un nou echilibru între diferitele interese în cauză,

și anume, în special, interesul conducătorilor auto de a beneficia de condiții sociale de muncă mai bune și interesul angajatorilor de a-și desfășura activitățile de transport în condiții comerciale echitabile. Sectorul transporturilor rutiere trebuie astfel să devină mai sigur, mai eficient și mai responsabil din punct de vedere social. Legiuitorul Uniunii a fost îndreptățit să considere că, având în vedere această necesară reechilibrare, creșterea protecției sociale a conducătorilor auto ar putea duce la o creștere a costurilor suportate de anumite întreprinderi de transport. Normele adoptate în acest scop sunt proporționale cu obiectivul urmărit. În plus, acestea se aplică fără distincție pe întreg teritoriul Uniunii Europene și nu discriminează întreprinderile de transport stabilite în state membre care ar fi situate „la periferia Uniunii”. Dacă aceste norme au un impact mai mare asupra anumitor întreprinderi, aceasta se datorează faptului că acestea au optat pentru un model economic de exploatare care constă în furnizarea majorității, dacă nu chiar a tuturor serviciilor lor către destinatari stabiliți în state membre îndepărtate de statul lor membru de stabilire. În ceea ce privește interdicția de a efectua perioada de repaus săptămânal regulat sau compensatoriu în vehicul, această interdicție nu este nouă, ci rezultă deja din legislația anterioară, astfel

cum a fost interpretată de Curte.

### **Pachetul Mobilitate I rămâne**

Obligația întreprinderilor de transport de a permite conducătorilor auto să se întoarcă în mod regulat la centrul operațional al întreprinderii sau la locul lor de reședință pentru a-și începe sau a-și petrece cel puțin perioada de repaus săptămânal regulat sau compensatoriu nu îi împiedică pe conducătorii auto să aleagă singuri locul în care doresc să își efectueze perioada de repaus. În plus, întreprinderile pot combina această întoarcere cu o întoarcere a vehiculelor la centrul lor operațional ca parte a activităților lor obișnuite sau o pot organiza prin intermediul transportului public, astfel încât această obligație să nu aibă neapărat consecințe negative asupra mediului. În ceea ce privește normele privind detașarea, legiuitorul UE a luat în considerare, pentru fiecare tip de operațiune de transport rutier, legătura dintre serviciul prestat și statul membru gazdă sau statul membru de stabilire, pentru a realiza un echilibru just între diferitele interese implicate. În ceea ce privește operațiunile de cabotaj, aceste norme nu au fost modificate prin pachetul privind mobilitatea și derivă deja, în esență, din cadrul de reglementare anterior în ceea ce privește operațiunile „cross trade”. În sfârșit, Curtea constată că, prin pachetul privind mobilitatea,



# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



legiuitorului Uniunii a găsit, de asemenea, un nou echilibru care să țină seama de interesele diferitelor întreprinderi de transport prin remedierea dificultăților apărute în aplicarea Regulamentului nr. 1072/2009 ca urmare a unor practici contrare caracterului temporar al operațiunilor de cabotaj. Astfel, în ceea ce privește, mai precis, termenul de așteptare pentru cabotaj, aceasta arată că acest termen urmărește, în conformitate cu obiectivul urmărit deja de reglementarea anterioară, să garanteze că operațiunile de cabotaj nu sunt efectuate astfel încât să creeze o activitate permanentă sau continuă în statul membru gazdă. Acest termen se limitează la interzicerea operațiunilor de cabotaj în același stat membru gazdă în cursul acestei perioade, dar nu împiedică alte operațiuni de transport, cum ar fi operațiunile de transport internațional, fie către statul membru de stabilire, fie către alte state membre, urmate, după caz, de operațiuni de cabotaj în aceste alte state membre, a decis Curtea Europeană de Justiție.

### **Ce a întreprins România în această speță?**

Pe 11 februarie 2021, au fost depuse la Grefa Curții de Justiție a Uniunii Europene cereri privind intervenția statului român în 12 acțiuni în anularea unor dispoziții din Pachetul Mobilitate I, introduse de Bulgaria, Cipru, Lituania, Malta, Polonia și Ungaria.

Respectivele cereri, elaborate de Ministerul Afacerilor Externe, prin Agentul Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în strânsă colaborare cu Ministerul Transporturilor și

Infrastructurii, vizează susținerea argumentațiilor/concluziilor formulate în acțiunile în anulare promovate înaintea instanței UE de statele menționate.

Acest demers se adaugă celor 3 acțiuni în anularea parțială a actelor legislative UE din Pachetul Mobilitate I, pe care Guvernul României le-a inițiat la data de 23 octombrie 2020[1].

Dispozițiile actelor UE vizate atât de acțiunile în anulare promovate de statul român, cât și de intervențiile acestuia în acțiunile în anulare inițiate de statele membre UE cu interese similare, sunt următoarele: interdicția efectuării perioadei normale de repaus săptămânal la bordul vehiculului; obligația întoarcerii periodice a conducătorului auto la centrul operațional al angajatorului sau la locul său de reședință; obligația întoarcerii vehiculului la unul din centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare; limitările suplimentare la efectuarea operațiunilor de cabotaj; normele specifice privind detașarea conducătorilor auto.

Potrivit poziției constant exprimate de autoritățile române, respectivele dispoziții ale Pachetului Mobilitate I sunt restrictive și disproporționate, având implicații negative semnificative asupra pieței interne și a competitivității companiilor din sectorul transportului rutier.

### **De unde a început totul?**

Pe 23 octombrie 2020, Ministerul Afacerilor Externe (MAE) și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) informează cu privire la faptul că Guvernul României a sesizat, în cursul acelei zile, Curtea

de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) cu trei acțiuni în anularea prevederilor problematice din Pachetul Mobilitate I.

Dispozițiile actelor UE vizate de acțiunile în anulare introduse de Guvernul României privesc acele aspecte care vor avea implicații negative semnificative asupra pieței interne și vor afecta competitivitatea transportului de mărfuri în Uniune, respectiv: interdicția efectuării perioadei normale de repaus săptămânal la bordul vehiculului; obligația întoarcerii periodice a conducătorului auto la centrul operațional al angajatorului sau la locul său de reședință; obligația întoarcerii vehiculului la unul din centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare; stabilirea de limitări suplimentare la efectuarea operațiunilor de cabotaj; instituirea unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto.

Stabilirea poziției Guvernului României în acțiunile în anulare depuse la CJUE a fost realizată prin coordonarea dintre MAE și MTIC, sesizarea Curții fiind înaintată prin Agentul Guvernamental pentru CJUE din cadrul MAE.

Sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene vine în continuarea demersurilor promovate în mod constant de către autoritățile române pentru contracararea caracterului restrictiv și disproporționat al acestor prevederi din Pachetul Mobilitate I. Precizăm totodată că Guvernul României intenționează să formuleze cereri de intervenție în acțiuni în anulare care vor fi introduse la CJUE de alte state membre UE cu interese similare.



# 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](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)





## PARCĂRILE EXTERNE POT FI CONSIDERATE „SEDIUL ANGAJATORULUI” DACĂ ȘOFERII ÎȘI DESFĂȘOARA ACTIVITATEA REGULAT ACOLO

**Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a pronunțat recent hotărârea într-o cauză ce privește timpul de lucru în cazul conducătorilor auto, în care o companie ungară a contestat sancțiunea primită pentru neînregistrarea corectă a timpului de lucru al șoferilor, referitor la deplasările către și de la parcările externe.**

CJUE a decis că aceste parcări externe pot fi considerate „sediul angajatorului” dacă șoferii își desfășoară activitatea acolo regulat, fără instrucțiuni speciale de la angajator, iar prezența facilităților nu este neapărat necesară.

Este vorba de șoferul profesionist al unui autocar. Dar, foarte probabil această speță poate fi extrapolată la șoferii de camion.

**TIR Magazin vă prezintă speța în totalitate așa cum a fost prezentată de CJUE dar și verdictul final:**

**Litigiul principal și întrebările preliminare**

11. Volánbusz este o societate pe acțiuni de transport public, al cărei unic acționar este statul maghiar. Aceasta asigură transportul regulat de călători cu autobuzul pe diferite rute, dintre care unele depășesc 50 de kilometri și altele nu depășesc 50 de kilometri. Numai autobuzele

care sunt destinate exclusiv acestui din urmă tip de itinerar nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, conform articolului 3 litera (a) din acesta.

12. Anumiți conducători auto angajați de Volánbusz se îmbarcă în autobuze și le predau în depozite externe ale acestei societăți, de unde își încep în mod regulat activitatea și la care se întorc la sfârșitul serviciului, în exercitarea normală a atribuțiilor lor, cu alte cuvinte fără instrucțiuni speciale din partea societății respective. Aceste depozite externe, dintre care majoritatea sunt parcări, nu conțin instalații pentru conducătorii auto, și anume instalații sanitare sau spații de convivialitate ori de odihnă. Depozitele externe menționate nu sunt înscrise în registrul comerțului ca sedii sau ca sucursale ale Volánbusz.

Totuși, ele sunt desemnate ca locuri de îmbarcare în vehiculele

acesteia, de unde începe și unde se încheie itinerarul desemnat prin foaia de parcurs și se află mai aproape de locurile de reședință ale conducătorilor auto decât sediul sau sucursalele Volánbusz. Această proximitate asigură acestor conducători auto perioade mai scurte de deplasare pentru a se îmbarca în aceste vehicule și pentru a se întoarce la reședința lor după efectuarea serviciului.

13. Conform articolului 86 alineatul (3) litera b) din Codul muncii maghiar, timpul petrecut de conducătorii auto angajați de Volánbusz conducând propriul vehicul pentru a se deplasa la locul de îmbarcare în vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 și pentru a reveni la sfârșitul serviciului lor nu face parte din timpul lor de lucru. O indemnizație pentru deplasare le este însă plătită cu acest titlu.





### **La mijloc sunt 67 de șoferi**

14. Cu toate acestea, în urma mai multor controale, serviciile administrative ale departamentului Bács-Kiskun au constatat că, pentru 67 de conducători auto angajați de Volánbusz, timpul petrecut în cursul lunii martie 2022 pentru a se deplasa de la locul lor de reședință până la depozitele externe ale acestei societăți și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului lor ar fi trebuit să fie înregistrat ca timp de lucru, în temeiul articolului 134 din Codul muncii maghiar. Printr-o decizie din 19 octombrie 2022, serviciile administrative ale departamentului Bács-Kiskun au adresat, așadar, un avertisment pentru Volánbusz.

15. Aceste servicii administrative subliniază că mai multe depozite externe ale Volánbusz nu sunt decât simple parcări. Or, o parcare nu ar fi o instalație în sensul jurisprudenței reieșite din Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37), precum și din Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). În aceste condiții, aceste depozite externe nu pot fi calificate drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În consecință, orice perioadă

petrecută de un conducător auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la astfel de depozite externe, precum și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului său ar trebui să fie calificată drept „altă muncă”, în sensul acestei dispoziții de drept al Uniunii, și să fie înregistrată în conformitate cu articolul 134 din Codul muncii maghiar. Serviciile menționate consideră că noțiunea de „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto” în sensul dispoziției menționate de drept al Uniunii este echivalentă cu noțiunea de „centru de exploatare” care figurează în aceste hotărâri.

### **Ce a contestat firma din Ungaria?**

16. Volánbusz a introdus la Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged, Ungaria), care este instanța de trimitere, o acțiune în anulare împotriva deciziei din 19 octombrie 2022, menționate la punctul 14 din prezenta hotărâre. Aceasta arată că depozitele externe de autobuze cu caracter permanent care au făcut obiectul inspecției trebuie calificate drept sedii ale angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În

aceste condiții, în conformitate cu această dispoziție, orice perioadă petrecută de acești conducători auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la astfel de depozite externe, precum și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului lor nu poate fi calificată drept „altă muncă”, în sensul dispoziției menționate, astfel încât nu ar exista obligația de a o înregistra ca atare.

17. O interpretare contrară a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 ar conduce, în opinia Volánbusz, la o situație paradoxală. Astfel, deși timpul de călătorie petrecut conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la un depozit extern ar trebui înregistrat ca timp de lucru, nu aceasta ar fi situația timpului de călătorie pentru îmbarcarea într-un vehicul, nu la depozitul extern menționat, ci la locul de stabilire al acestei întreprinderi sau al sucursalelor sale, chiar dacă depozitul extern în cauză a fost determinat pentru a reduce acest timp de călătorie. Întreprinderile de transport ar fi astfel descurajate să desemneze astfel de depozite externe drept loc de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al regulamentului



menționat.

### **În avantajul șoferului**

18. O astfel de practică ar urmări totuși îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, precum și a siguranței rutiere, conform articolului 1 din același regulament, interpretat în lumina considerentului (17) al acestuia. Volánbusz a precizat în această privință că locul concret de staționare al conducătorilor auto în cauză a fost stabilit pe baza mai multor criterii și ține seama, în cadrul organizării muncii, de aspirațiile personale ale acestor conducători auto pentru a reduce la minimum durata călătoriei dintre reședința lor și locul de îmbarcare în vehiculele care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat.

19. Instanța de trimitere arată, mai întâi, că soluționarea litigiului principal depinde de interpretarea noțiunii „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În special, ea depinde de aspectul dacă această noțiune acoperă un loc lipsit de orice instalație și care servește exclusiv la depozitarea vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament. În plus, ar trebui să se stabilească

dacă prezența anumitor instalații, precum instalații sanitare sau spații de convivialitate ori de odihnă, este necesară pentru calificarea drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul acestei dispoziții. Convenția colectivă încheiată între Volánbusz și organizația sindicală reprezentativă a salariaților din sectorul în cauză ar califica ca atare locul concret de staționare al conducătorului auto în cauză, și anume locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care conducătorul auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său.

### **Să clarificăm noțiunile**

20. În continuare, această instanță se referă la Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), în care Curtea a definit noțiunea de „centru de exploatare a întreprinderii” în termeni care au fost preluați în definiția noțiunii „sediul angajatorului unde se află locul normal de

staționare al conducătorului auto” care figurează în convenția colectivă menționată la punctul precedent. Potrivit instanței menționate, „o instalație a întreprinderii de transport rutier de călători, o parcare [sau] orice alt punct geografic definit ca fiind punctul de plecare al itinerarului care este atribuit [conducătorului auto] prin foaia de parcurs poate servi drept loc de staționare concret”.

În sfârșit, la fel ca Volánbusz, instanța de trimitere arată că o interpretare a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 potrivit căreia ar trebui calificată drept timp de lucru orice timp de călătorie petrecut de un conducător auto care își conduce propriul vehicul pentru a se deplasa la „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, pentru a se îmbarca într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, ar fi contrară obiectivelor urmărite de regulamentul menționat.

### **Judecare suspendare**

În aceste condiții, Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare: „1) Noțiunea de «sediul angajatorului unde se află





locul normal de staționare al conducătorului auto», prevăzută la articolul 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], trebuie interpretată în sensul că se referă la locul concret de staționare al conducătorului auto, cu alte cuvinte la locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic definit ca fiind locul în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care acest conducător auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său?

2) Pentru a aprecia dacă un anumit loc constituie un «sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto», în sensul articolului 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], este relevant dacă locul este sau nu este dotat cu facilități adecvate (de exemplu facilități pentru igienă, convivialitate sau zonă de odihnă)?

3) Pentru a aprecia dacă anumite locuri constituie centre de exploatare ale angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorilor auto, în sensul articolului 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], este relevant faptul că amplasarea

acestor locuri de staționare concrete este favorabilă pentru angajați (conducătorii auto), fiind în orice caz mai aproape de reședința lor decât sediile și sucursalele întreprinderii înscrise în registrul comerțului, astfel încât timpul de călătorie al conducătorilor auto este mai redus decât cel de care ar avea nevoie dacă ar începe și ar termina munca în unitățile sau sucursalele întreprinderii înscrise în registrul comerțului?

4) În cazul în care noțiunea de «sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto», menționată la articolul 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], nu poate fi definită drept locul concret de staționare al conducătorului auto, cu alte cuvinte locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic definit ca fiind locul în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care acest conducător auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său, definiția acestei noțiuni prevăzute de [Regulamentul nr. 561/2006] trebuie să fie considerată ca fiind o dispoziție referitoare la condițiile de muncă, cu privire la care angajatorii

și lucrătorii din sector pot stabili dispoziții mai favorabile lucrătorilor prin contracte colective de muncă sau în alt mod, luând în considerare considerentul (5) al regulamentului respectiv?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

23. Prin intermediul primelor trei întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără instrucțiuni speciale din partea angajatorului său în această privință. Această instanță solicită de asemenea să se stabilească dacă, în acest scop, sunt relevante, pe de o parte, prezența într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă și, pe de altă parte, proximitatea geografică a acestui loc față de locul de reședință al



acestui conducător auto.

24. Articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede că orice perioadă petrecută de un conducător auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat este considerată ca fiind o altă muncă atunci când acest din urmă vehicul nu se află nici la locul de reședință al acestui conducător auto, nici la sediul angajatorului unde staționează în mod normal conducătorul auto.

25. Noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, prevăzută la acest articol 9 alineatul (3), nu este definită de Regulamentul nr. 561/2006, care, în acest scop, nu face nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre. Prin urmare, o astfel de noțiune trebuie calificată drept noțiune autonomă de drept al Uniunii și trebuie interpretată în mod uniform.

26. Din modul de redactare a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 reiese că această dispoziție nu stabilește nicio cerință privind prezența în „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto” a anumitor instalații, cum ar fi instalații sanitare

sau spații de convivalitate ori de odihnă. Dispoziția menționată nu impune nici ca acest sediu să fie apropiat de locul de reședință al acestui conducător auto. În schimb, acest mod de redactare nu permite să se clarifice aspectul dacă noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul aceleiași dispoziții, este locul de la care conducătorul auto menționat își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestui serviciu, în lipsa unor instrucțiuni speciale din partea angajatorului său.

27. O examinare a genezei acestei noțiuni și a dispoziției în care se înscrie permite înlăturarea acestei nelămuriri.

28. Astfel, după cum arată în esență Comisia Europeană în observațiile sale scrise, articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 codifică soluția reținută de Curte în Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37), care privea Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234). În această hotărâre, Curtea a statuat că obligația unui conducător auto de a înregistra toate celelalte perioade de lucru privește de asemenea

perioadele consacrate deplasărilor necesare pentru a se îmbarca într-un vehicul supus obligației de a instala și de a utiliza un aparat de înregistrare (tahograf) situat în alt loc decât domiciliul conducătorului auto sau centrul de exploatare al angajatorului acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții, C-297/99, EU:C:2001:37, punctul 35).

29. Curtea a precizat că noțiunea de „centru de exploatare al angajatorului” nu poate fi definită exclusiv în funcție de criteriile legate de angajator, în special de structura sau de organizarea întreprinderii de transport în cauză, ci ar trebui de asemenea să țină seama de criteriile referitoare la persoana conducătorului auto în cauză. Prin urmare, această noțiune nu poate fi asimilată celei de „sediul social” și nici interpretată în sensul că orice depozit de vehicule care aparține întreprinderii de transport în cauză ar putea fi considerat ca fiind un centru de exploatare al angajatorului. Noțiunea menționată vizează astfel locul concret de staționare sau „locul de legătură” al acestui conducător auto, și anume locul în care conducătorul auto menționat se deplasează în mod regulat pentru a prelua și a conduce un vehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3821/85 sau locul de la care el își





efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără instrucțiuni speciale din partea angajatorului său în această privință (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctele 24-28 și 31).

30. Ținând seama de cele ce precedă, este necesar să se considere că noțiunea de „centru de exploatare al angajatorului” astfel definită corespunde în esență celei de „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează la articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006.

31. De asemenea, noțiunea de „altă muncă”, care figurează în această dispoziție și este definită la articolul 4 litera (e) din acest regulament ca fiind „orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva [2002/15], inclusiv orice

activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector”, corespunde în esență celei de „toate celelalte perioade de lucru” care figurează la articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85.

#### **Ce este „sediul angajatorului”**

32. Prin urmare, atunci când un conducător auto se îmbarcă într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 într-un loc care este „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al [acestui conducător] auto”, timpul pe care îl petrece conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la acest sediu și pentru a reveni de la aceasta nu poate fi calificat drept „altă muncă”, în sensul articolului 4 litera (e) din regulamentul menționat.

33. Rezultă astfel că articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul

nr. 561/2006 are vocația de a reglementa o situație specifică, cu excluderea oricărei alte situații, și anume cea în care conducătorul auto se îmbarcă în vehiculul care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament într-un alt loc decât locul său de reședință sau sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto.

34. O asemenea interpretare este conformă cu obiectivele urmărite de acest regulament, care urmărește în special, astfel cum rezultă din articolul 1 coroborat cu considerentul (17) al acestuia, îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto vizați și a siguranței rutiere. Ținând seama de aceste obiective, noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, nu poate fi definită exclusiv prin prisma unor criterii funcționale referitoare la





organizarea internă a întreprinderii de transport, ci trebuie să se ia în considerare și criteriile referitoare la persoana conducătorului auto în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctul 24).

#### **Instanța verifică**

35. Cu toate acestea, faptul că un astfel de loc este mai favorabil conducătorului auto vizat, în special ca urmare a unei localizări geografice mai apropiate de locul său de reședință, nu constituie un criteriu suficient pentru a-l califica drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”. În speță, va reveni instanței de trimitere sarcina de a verifica, ținând seama de ansamblul împrejurărilor ce caracterizează situația conducătorului auto în cauză, dacă locul în discuție în litigiul principal este într-adevăr locul concret de staționare al acestui conducător auto (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctul 30).

36. Trebuie adăugat, pentru a răspunde unei îndoieli specifice a instanței de trimitere, că, fără a aduce atingere obiectivului de îmbunătățire a condițiilor de muncă ale conducătorilor auto în cauză, Regulamentul nr.

561/2006 nu impune prezența unor instalații sanitare, a unor spații de convivialitate sau de repaus în vederea calificării unui loc precum cel în discuție în litigiul principal drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006.

37. Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, este necesar să se răspundă la primele trei întrebări că articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de vehicule care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni speciale în această privință. Eventuala prezență într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă este lipsită de relevanță în această privință. În schimb, proximitatea geografică a locului de reședință al acestui conducător auto poate fi luată în considerare, fără a fi totuși determinantă în sine.

#### **Pentru aceste motive, Curtea declară:**

Articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretat în sensul că

noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de vehicule care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni speciale în această privință. Eventuala prezență într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă este lipsită de relevanță în această privință. În schimb, proximitatea geografică a locului de reședință al acestui conducător auto poate fi luată în considerare, fără a fi totuși determinantă în sine.



**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**