

INVESTIGATORUL'S



*UNTRR: 12 DECEMBRIE-
ZIUA ISTORICĂ **PAG.10**
AȘTEPTATĂ DE 13 ANI*

DECEMBRIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



BOGDAN BĂNICESCU
SENIOR SALES
MANAGER
CLARIOS ROMÂNIA
PG.20



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



12 IVECO ACCELEREAZĂ
TRANZIȚIA CĂTRE
TRANSPORTUL VERDE



14 OTOKAR VA FURNIZA 1059
BLINDATE CĂTRE MAPN



18 SCANIA.
ELECTRIFICAREA
TRANSPORTULUI
FORESTIER DE MARE
TONAJ PENTRU A
REDUCE EMISIILE



30 VOLVO TRUCKS PRIMEȘTE
CINCI STELE ÎN CADRUL
UNUI TEST INDEPENDENT
DE SIGURANȚĂ



ROMÂNIA INTRĂ ÎN SCHENGEN TERESTRU LA 1 IANUARIE 2024. CONTROALELE LA GRANIȚĂ PĂSTRATE ÎNCĂ 6 LUNI?

Austria nu a mai folosit dreptul de veto pentru a bloca accesul României și Bulgariei la Schengen. Aderarea la Schengen terestru se va face la 1 ianuarie 2024. În schimb, birocrăția ar putea face ca abia peste 6 luni să fie ridicate controalele de la frontieră.

Austria a anunțat că renunță la opoziția față de aderarea deplină a României și a Bulgariei la spațiul Schengen, ultimul obstacol pentru cele două țări est-europene după o așteptare îndelungată.

"Putem trece la următorul pas la Consiliul (Justiție și Afaceri Interne al) UE", a afirmat ministrul de interne austriac Gerhard Karner, citat într-un comunicat al ministerului său. Reuniunea Consiliului JAI a avut loc la Bruxelles în această săptămână, pe 12 și 13 decembrie. Votul pentru aderarea României și Bulgariei la Schengen devine unul formal.

"După „Schengen aerian”, „Schengen terestru” este acum deschis României și Bulgariei", a declarat Karner, adăugând că cererile Austriei privind combaterea imigrației ilegale au dus la o scădere a numărului de migranți interceptați în apropierea graniței Austriei cu Ungaria, cea mai frecventă rută de intrare în țară, relatează Reuters.

Ce am făcut bine?

"Fără acest veto, această reducere

masivă a trecerilor ilegale ale frontierei nu ar fi avut loc", a spus el, citând 70.000 de interceptări anul trecut până în octombrie și 4.000 în aceeași perioadă a acestui an.

"Nu ne vom folosi dreptul de veto", a declarat pentru AFP un purtător de cuvânt al Ministerului de Interne de la Viena.

Austria, refractară în 2022, când și-a folosit dreptul de veto pentru a bloca extinderea, a acceptat în cele din urmă o aderare parțială a Bulgariei și României în martie, limitată la aeroporturi și la porturi maritime. Potrivit unui acord prezentat în noiembrie în Ungaria, care prezidează până la finalul anului Consiliul Uniunii Europene, controale temporare vor fi efectuate "pentru o perioadă inițială de șase luni, pentru a reduce la minim schimbarea potențială a rutelor migratorii care ar putea rezulta" din această extindere a spațiului Schengen. Premierul ungar Viktor Orban, a cărui țară deține președinția semestrială a Consiliului UE, a anunțat la rândul său

cu acest prilej că miniștrii de interne din Uniunea Europeană vor vota pe 12 decembrie cu privire la propunerea Ungariei de a permite României și Bulgariei să adere și cu frontierele terestre la spațiul Schengen.

În Schengen, dar cu controale la graniță

Surse bulgare: controalele la frontierele terestre vor rămâne în vigoare timp de cel puțin șase luni după aderare. Excepție pentru granița Bulgaria-Grecia. Bulgaria și România urmează să intre în Spațiul Schengen, însă controalele la frontierele lor terestre vor rămâne în vigoare timp de cel puțin șase luni după aderare, notează presa bulgară. Acest acord a fost finalizat la Budapesta. În timp ce controalele la frontierele terestre dintre România și Ungaria vor persista, granița dintre Bulgaria și Grecia va fi scutită de aceste controale odată ce Bulgaria va intra pe deplin în Schengen. Surse familiare cu negocierile au confirmat pentru presa bulgară „ClubZ”



că acordul nu menționează nicio continuare a controalelor la frontiera bulgaro-greacă, marcând astfel sfârșitul controalelor la frontieră. Ministerul bulgar al Afacerilor Interne a afirmat, de asemenea, această evoluție, în așteptarea unei decizii finale pe 12 decembrie 2024. Prin acest acord, bulgarii, dar și românii ce aleg această rută vor putea călători în Grecia fără a trece prin controale la frontiera bulgaro-greacă.

Acordul de aderare la Schengen la care s-a ajuns după negocierile de la Budapesta prevede că toate controalele la frontierele interne vor rămâne în vigoare între Ungaria, România și Bulgaria pentru o perioadă inițială de cel puțin șase luni, pentru a preveni orice amenințări la adresa securității interne.

Atenție! Suntem monitorizați!

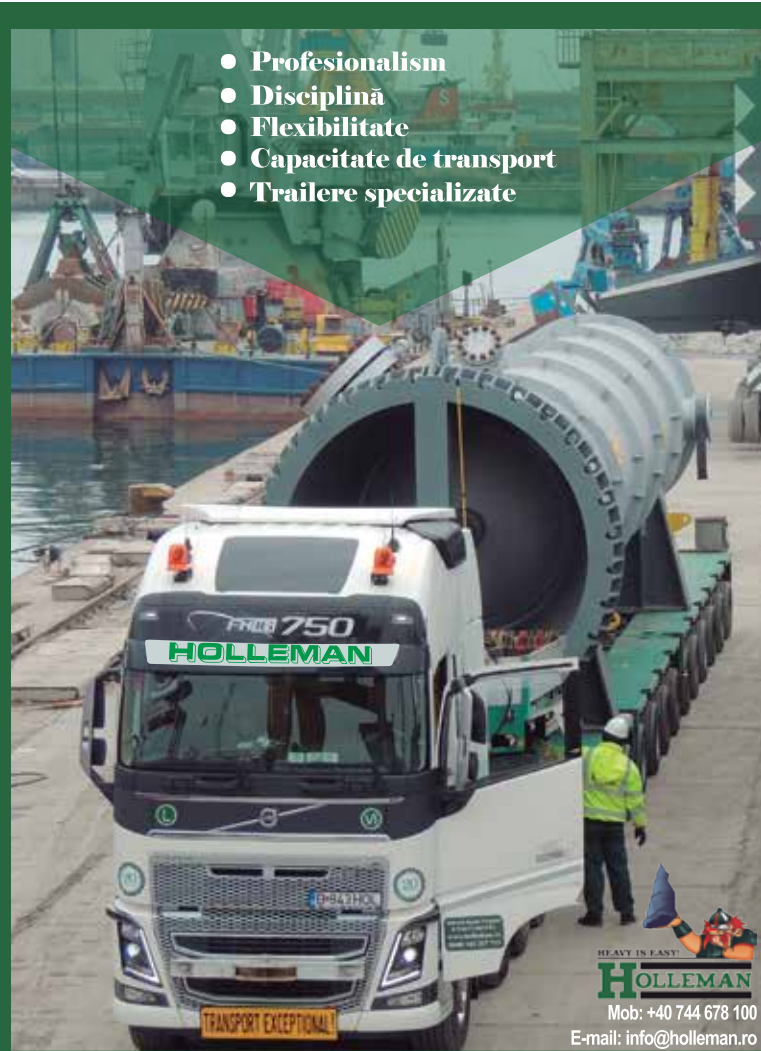
Ca parte a acordului, Bulgaria va continua să lucreze alături de Austria, Ungaria și România pentru a combate migrația ilegală, cu măsuri suplimentare menite să securizeze frontierele externe ale UE, în special de-a lungul frontierei bulgaro-turce.

Aceste eforturi vor include desfășurarea unui contingent multinațional de poliție, format din ofițeri din fiecare dintre cele patru țări. În primele nouă luni ale anului 2024, Bulgaria, România și Austria au raportat o scădere a trecerilor ilegale ale frontierelor cu 47%, 53% și, respectiv, 67%, comparativ cu anul precedent.

România va reuși o aderare completă la Spațiul Schengen începând cu data de 1 ianuarie 2025, a declarat premierul Marcel Ciolacu, în urma discuțiilor de la reuniunea din Budapesta, Ungaria. „Mă bucur că strategia decisă acum câteva luni, inclusiv cu premierul Viktor Orban a dat roade și reușim să ne bifăm azi obiectivele. Am avut acum câteva zile o discuție telefonică cu cancelarul Nehammer în care

Problema

- 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.



i-am transmis că România își asumă pe deplin responsabilitatea pentru protecția frontierelor terestre ale UE. Am ajuns la un acord și la nivelul miniștrilor de Interne. (...) După 13 ani, România va reuși o aderare completă la Schengen de la 1 ianuarie 2025", a spus Marcel Ciolacu.

Bulgaria vrea „fără controale” la graniță din 1 ianuarie

Bulgaria și România au fost pregătite de mult timp pentru Schengen, iar decizia nu ar trebui să fie politică, a declarat eurodeputatul Andrei Novakov (GERB/PPE) pentru BTA. "În mai multe rânduri, am fost foarte aproape de a intra în Schengen, dar am fost opriți de decizii pur politice în Țările de Jos", a spus Novakov.

Politicianul a negat acuzațiile făcute săptămâna trecută potrivit cărora România ar fi tras Bulgaria pe calea spre Schengen. Având în vedere că Bulgaria se află în al patrulea an al unei crize politice grave, au existat momente în care România a părut mai bună și mai previzibilă, dar ajungerea în pragul aderării depline la Schengen este rezultatul unor eforturi care au durat mult mai mult, a spus el.

De asemenea, Novakov a fost rugat să comenteze informațiile unor surse diplomatice de la Bruxelles, citate de presa bulgară, care au afirmat că este la latitudinea Bulgariei să decidă unde și cum exercită controlul asupra frontierei sale cu România după aderarea la Schengen pe cale terestră. Citând practici la care a asistat în unele țări

Schengen, Novakov a spus că ceea ce au menționat sursele este, în primul rând, o măsură temporară împotriva migrației ilegale și, în al doilea rând, nu oprește traficul transfrontalier.

Nimeni nu vă oprește în general pentru a vă vedea actele de identitate, a spus el. De exemplu, câteva mașini de poliție ar putea fi puse la datorie pe ambele părți ale frontierei bulgare-grecești la Kulata/Promachonas pentru a supraveghea în mod special mașinile neînmatriculate în niciuna dintre țări. Va fi un fleac în comparație cu ceea ce avem acum. În prezent, un camion trebuie să aștepte două zile la frontiera româno-bulgară de la Vidin sau Ruse pentru a trece. Sperăm că acest lucru va fi relegat în istorie, a declarat Novakov. Cu toate acestea, controalele între Bulgaria și România ar putea să continue până în vara anului 2025.

Bulgaria sărbătorește și ea

Bulgaria avea împotriva aderării sale la Schengen nu doar Austria, ci și Olanda. Se pare că și acest hop a trecut. Astfel, Bulgaria poate deschide granița cu România.

Guvernul din Olanda și-a dat aprobarea pentru aderarea Bulgariei la spațiul Schengen, a declarat premierul bulgar interimar Dimitar Glavcev.

"Omologul meu olandez mi-a telefonat și mi-a spus că guvernul olandez a fost de acord cu aderarea Bulgariei la Schengen. Următorul pas este o procedură în parlamentul lor. Chiar dacă parlamentul lor nu este de acord, ceea ce este improbabil, guvernul de acolo poate totuși merge mai departe", a spus

Glavcev.

El a reamintit că a vizitat recent trei puncte de trecere a frontierei -punctul de trecere de la Kulata și cele de pe podul de peste Dunăre de la Ruse și Vidin-pentru a discuta despre schimbările necesare la frontierele cu Grecia și România. "Infrastructura trebuie adaptată la noile circumstanțe, în caz că suntem acceptați", a spus Glavcev. A fost format un task force condus de ministrul de interne Atanas Ilkov și de ministrul pentru dezvoltare regională și lucrări publice Violeta Koritarova, a reamintit prim-ministrul.

"Credem că vom fi gata la 1 ianuarie pentru noul sistem de trecere. Vor exista în continuare controale la frontiera bulgare-română, dar nu vor fi în forma actuală. Asta se va aplica și la frontiera româno-bulgară timp de șase luni, deci nu este ceva exclusiv pentru Bulgaria. Ideea este de a monitoriza securitatea, atât pentru țările implicate în acest cadru de control, cât și pentru întreaga Uniune Europeană. Deși există multe beneficii, securitatea este de asemenea importantă", a afirmat Glavcev.

El a citat calcule ale Academiei Bulgare de Științe, care estimează că aderarea Bulgariei la Schengen ar putea aduce beneficii anuale în toate sectoarele de circa 1,6 miliarde de leva (peste 800 de milioane de euro).

Glavcev a reamintit, de asemenea, că la 1 decembrie, când noua Comisie Europeană și-a început mandatul, a avut o conversație telefonică cu președinta Ursula von der Leyen. El a notat că președinta CE a felicitat Bulgaria pentru nominalizarea Ekaterinei Zaharieva la



funcția de comisar european.

Ce este și de ce e important Spațiul Schengen?

Spațiul Schengen este una dintre cele mai importante realizări ale proiectului european. Acesta a început în 1985 ca proiect interguvernamental între cinci țări ale UE – Franța, Germania, Belgia, Țările de Jos și Luxemburg – și s-a extins treptat pentru a deveni cel mai mare spațiu de liberă circulație din lume. Schengen este numele unui mic sat din Luxemburg, situat la frontiera cu Germania și Franța, unde s-au semnat Acordul Schengen și Convenția Schengen în 1985 și, respectiv, în 1990. Apartenența la un spațiu fără controale la frontierele interne înseamnă că țările:

- nu efectuează verificări la frontierele lor interne, cu excepția cazurilor unor amenințări specifice;
- efectuează controale armonizate la

frontierele lor externe, pe baza unor criterii clar definite.

Setul de norme care reglementează spațiul Schengen se numește Codul frontierelor Schengen.

Spațiul Schengen permite unui număr de peste 400 de milioane de persoane să călătorească liber între țările membre fără a fi supuse controalelor la frontieră. În fiecare zi, aproximativ 3,5 milioane de persoane trec frontierele interne pentru a munci sau a studia sau pentru a-și vizita familia și prietenii, iar aproape 1,7 milioane de persoane locuiesc într-o țară Schengen și lucrează în alta. Se estimează că europenii efectuează anual 1,25 miliarde de călătorii în interiorul spațiului Schengen, ceea ce aduce de asemenea beneficii considerabile turismului și sectorului cultural.

Unele state au introdus

controale

Aderarea României la Schengen are loc într-un moment foarte delicat. Uniunea Europeană se confruntă cu o creștere a numărului de migranți sosiți legal și ilegal, ceea ce a determinat unele țări membre să reintroducă temporar controalele la frontieră în ceea ce este în mod normal o zonă largă de liberă circulație - zona Schengen.

Normele Schengen permit acest lucru „în ultimă instanță” pentru a evita amenințările grave la adresa securității interne sau a ordinii publice.

Austria a introdus controale la frontiera cu Slovacia, cu Republica Cehă și cu Ungaria. Oficialii au declarat că au luat această decizie ca urmare a presiunii asupra sistemului de primire a solicitanților de azil, precum și preocupările legate de securitate, exacerbate de grupările teroriste și rețelele criminale legate de războiul din

**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





Ucraina. Danemarca a impus controale asupra tranzitului terestru și maritim dinspre Germania până la 11 noiembrie, invocând amenințările teroriste legate de războiul din Gaza și profanarea Coranului în 2023, precum și riscurile de spionaj rusesc. Franța, la rândul său, vorbește despre presiunea asupra sistemului de primire și amenințările teroriste ca motive pentru reintroducerea controalelor la frontierele sale cu țările Schengen, care vor dura până la 31 octombrie.

Germania se alătură țărilor care introduc controale la granițe

Germania a introdus controale mai stricte la toate frontierele sale terestre la 16 septembrie, pentru o perioadă de șase luni. Guvernul de la Berlin a anunțat anul trecut controale mai stricte la frontierele sale terestre cu Polonia, Cehia, Elveția și Austria. În acest fel, autoritățile germane ar fi returnat 30.000 de migranți începând din octombrie 2023.

Controalele la frontiera Italiei cu Slovenia ar trebui să dureze până la 18 decembrie, după ce Roma a semnalat riscul ca teroriștii să se ascundă printre migranții aflați în tranzit pe ruta balcanică. În plus, pentru guvernul de la Roma primează preocupările legate

de războiul din Ucraina și potențialele violențe legate de președinția italiană a G7.

Pe lista statelor Schengen care au reintrodus controalele la graniță se numără și Slovenia, care a instituit controale la frontierele cu Croația și Ungaria până la 21 decembrie, invocând deteriorarea situației de securitate în Orientul Mijlociu și Ucraina, amenințarea ridicată a terorismului și criminalitatea organizată în Balcanii de Vest. Vom vedea dacă acestea vor fi ridicate la 1 ianuarie 2025.

Olanda „se blindează”

Olanda a introdus controale la toate frontierele sale terestre începând cu data de 9 decembrie 2024, a anunțat un purtător de cuvânt al ministrului pentru Azil și Migrație, Marjolein Faber, într-un comunicat oficial.

Măsura va afecta toate granițele Olandei cu state membre ale Uniunii Europene și face parte dintr-un pachet mai amplu de măsuri de control al migrației propus de coaliția de dreapta aflată la guvernare, condusă de Partidul Libertății (PVV), formațiunea politică a liderului Geert Wilders, cunoscută pentru pozițiile sale ferm anti-imigrație și critice la adresa islamului.

Controalele la frontierele terestre vor fi valabile timp de șase luni și vor fi aplicate granițelor olandeze cu alte țări

din spațiul Schengen, care beneficiază de circulație liberă între statele membre. Potrivit autorităților olandeze, măsura va viza prevenirea migrației ilegale și va permite o monitorizare mai strictă a fluxurilor de persoane care intră și ies din țară.

Migrația, punctul nevralgic

Această decizie vine într-un context marcat de preocupări tot mai mari în rândul autorităților olandeze, dar și în restul Europei, cu privire la migrația internațională.

În 2023 și 2024, Olanda a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de solicitări de azil și refugiu, iar guvernul olandez a decis să răspundă acestor provocări prin implementarea unor măsuri mai stricte de control al migrației. Decizia de a introduce aceste controale se aliniază cu viziunea Partidului Libertății (PVV), care a promovat politici anti-imigrație și de protejare a identității naționale olandeze.

Geert Wilders, liderul PVV, a declarat că scopul acestor măsuri este de a proteja securitatea națională și de a răspunde îngrijorărilor cetățenilor olandezi legate de creșterea numărului de migranți. PVV a subliniat în repetate rânduri importanța restricționării imigrației și a susținut o mai mare control asupra fluxurilor de migranți care ajung în Olanda, alături de măsuri suplimentare



privind integrarea acestora în societate. În cadrul aceleiași coaliții guvernamentale, măsura a fost susținută și de alte partide de dreapta, care sunt preocupate de presiunile sociale și economice generate de migrarea masivă. Totodată, această măsură este văzută ca un răspuns direct la cerințele din partea electoratului conservator, care a exprimat nemulțumiri în legătură cu numărul tot mai mare de migranți care ajung pe teritoriul olandez. Introducerea controalelor la frontierele olandeze vine într-un moment în care și alte state europene, precum Germania, au adoptat măsuri similare în ultimii ani. Germania, țară vecină Olandei, a impus măsuri de control la frontierele sale

terestre, pe fondul unor îngrijorări legate de migrarea ilegală și de securitatea națională.

În acest context, Olanda se alătură unui grup tot mai mare de state europene care au optat pentru controale mai stricte la frontiere, în încercarea de a face față fluxurilor migratorii crescânde. Măsurile aplicate de Olanda sunt așadar parte dintr-un trend mai larg observat în Uniunea Europeană, în special în rândul țărilor din centrul și estul Europei, care au adoptat poziții mai ferme cu privire la migrație în ultimii ani.

Dispare și haosul de la Giurgiu

Lucrările de reparație la podul Giurgiu-Ruse se vor finaliza înainte de Crăciun,

ceea ce va permite punerea în circulație a ambelor benzi, a declarat premierul interimar din Bulgaria, Dimitar Glavchev, cu ocazia unei vizite la Ruse, în apropiere de granița dintre Bulgaria și România.

Glavchev a adăugat că cele două benzi vor continua să fie operaționale în acest format dacă Bulgaria aderă la Schengen cu frontierele terestre în 2025.

Premierul bulgar a menționat faptul că administrarea taxei de pod va fi discutată în cadrul structurii care se ocupă de reorganizarea frontierei pentru Schengen. Pentru a evita întârzierile în trafic, vor fi analizate și opțiuni alternative, inclusiv plata online a taxei de pod.



Crăciun fericit!

Sărbătorile de iarnă să vă aducă multe bucurii, surprize și îndeplinirea tuturor dorințelor. La multi ani!

Dorim să vă mulțumim pentru încrederea acordată și așteptăm cu nerăbdare să fim partenerul pe care vă puteți baza și în anul 2025.

www.cargobull.com/ro

SCHMITZ
CARGOBULL 
The Trailer Company.



UNTRR: "CONTRACTUL" SCHENGEN RUTIER OFERĂ ROMÂNIEI UN POTENȚIAL DE DEZVOLTARE SEMNIFICATIV. VOM RĂMÂNE CU POTENȚIALUL SAU ÎL VOM MATERIALIZA?

12 decembrie 2024: "Ziua istorică așteptată de 13 ani și 9 luni, cu pierderi de 22 de miliarde de euro pentru transportatorii români, oferă un important potențial de creștere economică a României", afirmă UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) salută această decizie istorică pentru România și apreciază implicarea Ungariei, deținătoare a Președinției Consiliului Uniunii Europene, pentru semnarea Declarației comune a Ungariei, Austriei, României și Bulgariei din 22.11.2024, cu atât mai mult cu cât Ungaria, ca stat vecin, putea să continue să beneficieze economic de neapartenența României la spațiul Schengen cu frontierele terestre.

De asemenea, un rol cheie l-a avut decizia favorabilă a Parlamentului Țărilor de Jos, care, dacă și-ar fi menținut opoziția, aderarea României și a Bulgariei la spațiul Schengen ar fi fost din nou amânată.

De la 1 ianuarie 2025, cetățenii români care circulă cu autoturisme,

vor putea trece, cu ușurință, aceste frontiere interne UE, care vor fi de la acel moment și frontiere Schengen, așa cum a menționat și ministrul de interne al României.

Deși nici șoferii autovehiculelor comerciale de transport marfă nu vor mai face subiectul controlului documentelor de identitate la trecerea acestor frontiere, timpul de așteptare nu va fi redus semnificativ atât timp cât toate celelalte activități de control (cântărire, măsurare, verificare documente autovehicule, marfă, etc.) derulate în punctele de trecere a frontierelor nu vor fi relocalate așa cum este și în celelalte state membre UE și Schengen. Aderarea rutieră la Schengen oferă industriei de transport rutier și logistică din România și economiei României un potențial semnificativ de dezvoltare, care însă, pentru a fi materializat, necesită implicarea

decidenților politici și a autorităților relevante în adoptarea și aplicarea unor decizii rapide care să poată duce la reducerea semnificativă a timpilor de așteptare la aceste frontiere și pentru vehiculele comerciale. Cozile de camioane de 7-20 km sunt frecvente la ieșirea din România spre Ungaria, ocazional la ieșirea spre Bulgaria, dar timpul de așteptare pentru a intra în România din Bulgaria pe la Ruse/Giurgiu frecvent atinge 36 de ore din cauza autorităților bulgare, care au împuternicit operatorului celor două parcuri de pe centura orașului Ruse să gestioneze și coada virtuală obligatorie pentru autovehiculele comerciale în vederea trecerii frontierei spre România. La acestea, se adaugă și jumătatea de pod aflată în lucru pe partea bulgară pentru următorii doi ani, timp egal cu cel necesar construcției întregului



pod acum 70 de ani, cu tehnologia de atunci, mult inferioară celei disponibile astăzi.

În România controlul autovehiculelor la frontiere este realizat de CNAIR, iar pe rețeaua națională, activitățile de control sunt realizate de ISCTR, cântărirea fiind una dintre activitățile comune. Industria este interesată ca activitățile de control să se desfășoare corect pentru asigurarea unei competiții loiale în piața de transport rutier. Având în vedere că ambele instituții se află în subordinea Ministerului Transporturilor, un acord ar trebui să poată fi atins și implementat cât se poate de rapid, ținând cont și de posibilitățile reale și echipamentele deja disponibile.

Reamintim că industria transporturilor rutiere din România

este primul contributor la exportul de servicii al României, cu 7,82 miliarde de euro în 2023, într-o țară care importă mai mult decât exportă, din 1989 până în prezent.

Dacă România este a XII-a economie ca mărime în UE, piața transporturilor din România se poziționează pe locul 6, iar în privința activităților de cross-trade (operațiuni de transport realizate între alte state membre decât cel de origine) și cabotaj (operațiuni de transport între două puncte aflate pe teritoriul aceluiași stat membru, altul decât cel de origine al transportatorului), România se află pe locul 3 după Polonia și Lituania, în condițiile în care în Polonia a depășit, din ianuarie 2023, cifra de un milion de angajați din afara UE, din care în transporturile

rutiere peste 160.000, în timp ce în Lituania numărul angajaților non-UE din transporturile rutiere trece de 107.000, iar în România sunt doar 550 de angajați non-UE, în transporturile rutiere, din cota de doar 100.000 de angajați non-UE ("doar" pentru că, în comparație cu Polonia, ar trebui să avem minim 500.000 de angajați din afara UE). "Contractul" Schengen rutier oferă României un potențial de dezvoltare semnificativ. Vom rămâne cu potențialul sau îl vom materializa? Răspunsul, de această dată rămâne să fie oferit în principal de decidenții politici și de autoritățile din România în perioada următoare.", se spune în comunicatul UNTRR din 12 decembrie 2024.

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

detasaretransport.ro





IVECO ACCELEREAZĂ TRANZIȚIA CĂTRE TRANSPORTUL VERDE

IVECO, un lider global în soluții pentru transportul comercial, își reafirmă angajamentul față de sustenabilitate printr-o serie de inovații care promovează mobilitatea ecologică și transportul sustenabil.

Compania se angajează să reducă impactul asupra mediului și să ofere soluții de transport care contribuie la un viitor mai curat, prin tehnologii avansate și parteneriate strategice.

Transport sustenabil pentru un viitor mai curat

Într-o industrie în continuă schimbare, IVECO își propune să reducă semnificativ emisiile de carbon prin sprijinirea adopției de vehicule electrice și hibride, alături de modele alimentate cu gaz natural comprimat (CNG) și gaz natural lichefiat (LNG), care ajută la o tranziție durabilă către transportul ecologic.

Un exemplu remarcabil este IVECO eDaily, un vehicul comercial complet electric, care oferă o autonomie extinsă și opțiuni flexibile de încărcare. Modelul eDaily redefiniște standardele de eficiență

și performanță pentru transportul urban, contribuind la reducerea emisiilor de carbon și oferind soluții de mobilitate durabilă pentru afaceri.

Un test de performanță pentru vehiculele electrice

Recent, un camion electric IVECO a parcurs 5.000 de kilometri din Germania până în sudul Spaniei și înapoi, într-o demonstrație a capacităților acestui vehicul pe distanțe lungi. Echipajul de șoferi a avut ocazia să testeze performanțele camioanelor electrice într-o varietate de condiții, subliniind atât avantajele, cât și provocările actuale ale utilizării acestora în transportul comercial.

Una dintre principalele provocări identificate a fost infrastructura de încărcare insuficientă, în special în zonele mai puțin dezvoltate, unde stațiile de încărcare dedicate

vehiculelor electrice mari sunt limitate. Aceste dificultăți subliniază nevoia urgentă de extindere a rețelei de stații de încărcare rapidă pentru camioane electrice, esențială pentru susținerea tranziției către mobilitatea verde pe termen lung.

Nevoia de dezvoltare a infrastructurii de încărcare

Dezvoltarea unei rețele extinse de stații de încărcare dedicate vehiculelor electrice grele este crucială pentru a sprijini adoptarea pe scară largă a camioanelor electrice. În prezent, infrastructura de încărcare disponibilă nu poate susține eficient flotele comerciale, iar stațiile existente sunt în general orientate spre autoturisme.

„La IVECO, credem că viitorul transportului este unul verde și sustenabil. Prin soluțiile noastre inovative și colaborările strategice,



ne angajăm să contribuim la un viitor mai curat și mai eficient din punct de vedere al emisiilor de carbon,” a declarat Andrei Gagea, Country Manger IVECO.

Un angajament de durată

Prin investițiile sale în tehnologii verzi și implicarea activă în dezvoltarea infrastructurii de încărcare, IVECO continuă să joace un rol de lider în tranziția către un transport sustenabil, mai curat. Compania își propune să rămână un catalizator al schimbărilor pozitive din industrie, promovând soluții de transport care reduc impactul asupra mediului și care susțin tranziția către un viitor cu emisii zero.

Ofertă de finanțare
IVECO S-WAY

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

IVECO



OTOKAR VA FURNIZA 1059 BLINDATE CĂTRE MAPN

Otokar a semnat un contract în valoare de 857 de milioane de euro pentru furnizarea de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor COBRA II către Ministerul Apărării Naționale din România.

Producătorul global de sisteme terestre Otokar și C.N. ROMTEHNICA S.A., ca reprezentant al Ministerului Apărării Naționale au semnat un contract multianual în valoare de 4,26 miliarde de lei (aproximativ 857 milioane de euro) pentru furnizarea a 1059 de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor COBRA II către Ministerul Apărării Naționale din România.

Conform contractului, cea mai mare parte din autovehiculele COBRA II 4x4 vor fi fabricate local, în România.

În data de 27 noiembrie 2024, Otokar a semnat contractul prin care Ministerului Apărării Naționale din România a atribuit companiei furnizarea a 1.059 de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor COBRA II la o valoare în echivalent Euro de aproximativ 857 milioane

fără TVA.

Conform contractului, primele 278 de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor COBRA II vor fi produse în Turcia, iar celelalte 781 vor fi fabricate în România. Livrările sunt planificate să fie realizate în loturi, pe parcursul a 5 ani, începând cu ultimul trimestru al lui 2025. Licitația include, de asemenea, unele servicii integrate de sprijin logistic, pe lângă cele 1059 de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor.

Otokar a depus, în 20 martie 2024, oferta în cadrul procedurii de achiziție de autovehicule 4x4 tactice blindate de tip ușor, inițiată de compania C. N. Romtehnica S.A., ca reprezentant al Ministerului Apărării Naționale. În urma finalizării cu succes a etapelor de calificare, de evaluare tehnică, de testare și de evaluare a ofertei financiare, la data de 4 octombrie 2024, Otokar a fost

înștiințat ca fost declarat câștigător a procedurii de achiziție.

COBRA II ESTE UTILIZAT ÎN MOD ACTIV ÎN 13 ȚĂRI

Autovehiculul 4x4 tactic blindat COBRA II 4x4, produs de Otokar, este utilizat în mod activ de peste 20 de utilizatori din 13 țări.

Ca un rezultat al celor aproape 40 de ani de experiență a Otokar și a capacități demonstrate de producție în industria de apărare, COBRA II este proiectat ca o platformă modulară care poate fi dezvoltată pentru diferite cerințe de misiune. Începând cu 2013, COBRA II a fost proiectat și produs în mai mult de 30 de versiuni diferite, în conformitate cu cerințele și nevoile utilizatorilor săi. Autovehiculul COBRA II care a fost oferit la licitație de Otokar, va fi, de asemenea, special echipat în conformitate cu cerințele tehnice și



tactice ale Ministerului Apărării din România.

În plus față de mobilitatea sa superioară, COBRA II oferă protecție ridicată împotriva amenințărilor balistice, a minelor și a dispozitivelor explozive improvizate. COBRA II este potrivită pentru integrarea unei game largi de opțiuni de arme și echipamente de misiune.

OTOKAR, PRODUCĂTORUL GLOBAL DE SISTEME TERESTRE

Otokar a fost înființată în 1963, într-un moment în care inițiativele de industrializare și modernizare erau

lansate în Turcia. Cu o suprafață de producție de 552.000 mp în Arifiye, Sakarya, și cu peste 3.500 de angajați, Otokar oferă soluții adaptate nevoilor clienților săi folosind propria tehnologie, design și aplicații. Otokar proiectează și produce diverse tipuri de vehicule tactice blindate 4x4, 6x6, 8x8, autovehicule blindate pe șenile, autovehicule fără pilot și sisteme de turele în industria de apărare. Otokar, care se numără printre furnizorii de autovehicule militare ai NATO și ai Organizației Națiunilor Unite încă din anii 1980, are mai mult de 33 de mii de autovehicule

militare în inventarul a peste 60 de utilizatori din mai mult de 40 de țări.

Despre KOÇ GROUP

Otokar face parte din Koç Group (BIST: KCHOL), unul dintre cele mai mari și mai de succes grupuri din Turcia și din regiune, cu aproape 90 de companii, aproape 120.000 de angajați și peste 10.000 de dealeri, agenții și servicii post-vânzare. Veniturile combinate ale grupului reprezintă aproape 8 % din PIB-ul Turciei, în timp ce volumul exporturilor sale se ridică la 7 % din volumul total al exporturilor Turciei. Aceste basculante rigide autonome

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

Omajni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



SCANIA ȘI REGROUP SE PREGĂTESC SĂ LANSEZE O FLOTĂ AUTONOMĂ DE CAMIOANE PENTRU MINERIT

Scania colaborează cu furnizorul austriac de servicii miniere Regroup pentru a lansa prima sa flotă de camioane autonome pentru minerit în cariere în operațiuni comerciale.

G 560 8x4 vor începe operațiunile la Mina Butcherbird deținută de Element 25 din regiunea Pilbara din Australia de Vest până la sfârșitul anului 2025.

Flota de 11 camioane autonome va transporta minereu de mangan, marcând o piatră de hotar pentru Scania și Regroup, dar și pentru industria minieră globală. Anunțul vine ca urmare a deschiderii recente a registrului de comenzi Scania pentru camioanele autonome disponibile.

„Cu această comandă de flotă, aducem în realitate comercială conceptul unei flote autonome care funcționează la scară în condiții exigente din lumea reală. Anticipăm că implementarea flotei Regroup va fi prima dintre multe, deoarece operatorii din întreaga lume văd beneficiile de siguranță, productivitate și ușurință în utilizare ale tehnologiei Scania”, spune Peter

Hafmar, șeful de soluții autonome, Scania.

O nouă eră pentru minerit în Australia

Scania Australia a colaborat cu parteneri locali din industria minieră pentru a-și perfecționa programul de camioane autonome în ultimii ani. Flota viitoare reprezintă o descoperire, combinând tehnologia avansată cu expertiza operațională pentru a spori eficiența și a reduce amprenta de mediu a operațiunilor miniere.

„Acesta este un moment istoric atât pentru Scania, cât și pentru industria minieră”, spune Manfred Streit, Managing Director Scania Australia. „Parteneriatul cu Regroup pentru a lansa prima comandă globală a camioanelor noastre autonome în Australia este o mare realizare. Acest proiect demonstrează potențialul vehiculelor autonome

într-unul dintre cele mai solicitante medii din lume.”

Viziunea Regroup pentru un viitor durabil

Regroup, un antreprenor civil, minier și de transport în vrac, consideră acest parteneriat ca un pas crucial către un viitor al flotelor miniere autonome, electrice. Introducerea camioanelor autonome este prima fază a acestei transformări.

„Suntem aliniați cu Scania în angajamentul nostru față de inovare și durabilitate”, spune Michael Still, Managing Director al Regroup.

„Acest proiect va revoluționa operațiunile miniere prin integrarea de soluții autonome, conducând în cele din urmă la vehicule complet electrice.” Pe lângă flota autonomă, Regroup a mai comandat un camion Scania 8x4 cu baterie electrică care să fie folosit ca și cărucior de apă la șantierul Butcherbird, întărindu-și



obiectivul de reducere a impactului asupra mediului.

O investiție strategică

Colaborarea dintre Scania și Regroup este rezultatul lunilor de discuții strategice, consolidate și mai mult de implicarea Element 25. Compania extrage mangan, o componentă crucială a bateriilor, creând o economie circulară care se aliniază cu obiectivele de sustenabilitate ale Regroup și Scania.

Robert Taylor, șeful departamentului de minerit la Scania Australia, subliniază avantajele: „Această flotă va reduce costurile de operare și va decarboniza operațiunile”. De asemenea, va reduce nevoia de șoferi la fața locului și îi va trece la sălile de control. Regroup va oferi angajaților condiții de muncă mai curate și mai sigure. „Forța de muncă va rămâne intactă, dar în loc să lucreze în condiții periculoase, ei vor fi în sălile de control, potențial din orașele lor natale.

Este un câștig-câștig pentru toți cei implicați”, spune Still.

Un parteneriat construit pe încredere

Investiția Regroup în această flotă demonstrează un angajament pe termen lung de a adopta soluții de transport durabil. „Întotdeauna am fost primii adoptatori ai noii tehnologii, iar acest parteneriat cu Scania nu este diferit”, explică Still. Regroup va reduce consumul de combustibil și va minimiza impactul său asupra mediului prin trecerea de la camioane mai mari de 100-200 de tone la vehicule autonome cu sarcină utilă de 40 de tone. „Ardem mai puțin combustibil la fața locului, în timp ce obținem aceleași rezultate, ceea ce este un câștig atât pentru afacerea noastră, cât și pentru mediu”, adaugă Still. Se așteaptă ca aceste camioane mai mici și mai eficiente să aducă beneficii imediate în ceea ce privește economia de combustibil și reducerea emisiilor.

Pregătirea drumului către electrificare

Deși flota inițială va funcționa cu motoare diesel, ambele companii sunt angajate pentru un viitor electric. „Suntem dornici să fim primii adoptatori ai tehnologiei electrice”, spune Still. „În timp ce Scania continuă să-și demonstreze expertiza în autonomie și electrificare, ne vom extinde flota cu vehicule complet electrice atunci când acestea vor fi disponibile.”

Privind înainte

Parteneriatul Scania-Regroup este de așteptat să stabilească noi repere pentru minerit autonom și durabil. Cu operațiunile care urmează să înceapă la sfârșitul anului 2025, Scania și Regroup deschid drumul către un viitor în care autonomia, sustenabilitatea și inovația se unesc pentru a oferi soluții mai eficiente și mai ecologice pentru industria minieră.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





SCANIA. ELECTRIFICAREA TRANSPORTULUI FORESTIER DE MARE TONAJ PENTRU A REDUCE EMISIILE

Proiectul suedez TREE – Transition to Efficient Electrified forestry transport – unde Scania, institutele de cercetare, companiile de transport și alți parteneri și-au unit forțele pentru a accelera electrificarea transportului forestier de mare tonaj – este în derulare.

Transportul în industria forestieră reprezintă 20% din transportul de mare tonaj din Suedia. Trecerea de la camioanele diesel la cele electrice va avea un impact semnificativ asupra emisiilor. TREE abordează această provocare, făcând tranziția cât mai eficientă posibil.

Economie de emisii de CO2

Anna Pernestål este cercetător senior la Skogforsk: „Contribuim la electrificarea a 50% din toate camioanele noi din industria forestieră până în 2030”. Dacă acest lucru devine realitate, se vor economisi 260.000 de tone de emisii de CO2 anual.

„Și, simultan, împărtășim ceea ce învățăm cu alte industrii pentru a permite o adevărată tranziție în întregul sistem”. Proiectul va folosi vehicule comerciale pentru a învăța de la mai multe site-uri demonstrative din Suedia. „Trebuie să lucrăm împreună și să dezvoltăm modele de afaceri, logistică



și tehnologie. Scania contribuie cu expertiza noastră și, desigur, camioanele noastre electrice”, spune Ulf Ceder, Senior Research Manager. Scania a condus de multă vreme trecerea către transport durabil, iar implicarea în proiecte precum TREE și colaborarea cu partenerii fac parte din această

schimbare. Skogforsk, institutul comun de cercetare pentru industria forestieră, coordonează proiectul TREE cu organizația de rețea CLOSER la Lindholmen Science Park. Face parte din REEL. Proiectul implică încă 20 de parteneri, inclusiv companii forestiere, firme de logistică, companii

de transport, companii de încărcare, firme de tehnologie și universități. Este cofinanțat de programul Strategic Vehicle Research and Innovation (Fordonsstrategisk Forskning och Innovation FFI) prin Vinnova, Agenția Suedeză pentru Energie și partenerii participanți.

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



DESPRE BATERIILE DE CAMION, CU BOGDAN BĂNICESCU, REPREZENTANTUL VARTA ÎN ROMÂNIA

Într-un interviu pe care ni l-a oferit în exclusivitate, Bogdan Bănicescu, Senior Sales Manager la Varta - Clarios România, ne explică de ce bateriile de camion se descarcă mai repede acum decât în trecut. De asemenea, el vorbește despre soluția pe care Varta o are pentru această problemă, bateriile AGM.



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

Bateriile de camion se consumă, în prezent foarte repede. De ce se întâmplă acest fenomen?

Bogdan Bănicescu, Senior Sales Manager România - Clarios:

Aș face o analogie cu telefoanele mobile. Când au apărut, telefoanele mobile erau folosite doar pentru a vorbi sau pentru funcția de a trimite mesaje și bateria ținea aproape o săptămână.

În zilele noastre, smartphone-urile se descarcă mai devreme de o zi. Așa este și la camioane. Sunt foarte mulți consumatori care solicită bateria și avem nevoie de o baterie specială care să susțină toate aceste funcții.



este punctul forte al bateriilor VARTA AGM.

"Acum, șoferii se pot odihni cu heater-ul pornit, pot folosi toate echipamentele electronice și pot avea încredere că, dimineață, camionul lor va porni", remarcă un transportator.

Tehnologia AGM, împreună cu design-ul brevetat al grilei PowerFrame®, generează energie mai mult decât suficientă pentru o pornire excelentă, chiar și la temperaturi scăzute, lucru dovedit de testele pe vehicule în timpul iernii, la -20°C.

Influența temperaturii

Capacitatea unei baterii plumb-acid depinde și de temperatură. Chiar dacă bateria ajunge la 100% la 27°C, scăderea temperaturii din jur până la -20°C îi poate reduce capacitatea la aproximativ 40%.

Cu VARTA ProMotive AGM motoarele camioanelor din flota de transport pornesc acum fără probleme, chiar și după ce au fost oprite mult timp.

În trecut, șoferii nu opreau motorul peste noapte, pentru ca în dimineața următoare să fie siguri că bateria este suficient de încărcată. Pentru că acest lucru nu mai este necesar,

cu bateriile AGM, un transportator economisește mult combustibil și mulți bani, considerând o investiție prețul achitat pentru un produs premium.

Ce este VARTA ProMotive AGM?

AGM este prescurtarea de la Absorbent Glass Mat, adică fibră de sticlă absorbantă. Fibră de sticlă absoarbe electrolitul, împiedicând astfel scăderea capacității ce este cauzată de stratificarea electrolitului. De asemenea, crește stabilitatea ciclurilor de încărcare-descărcare ale bateriei, care este astfel mai rezistentă la căldură și la temperaturi negative extreme decât orice altă tehnologie de baterie de pe piață. Mai mult decât atât, pentru că acidul este fixat în separatoarele plăcilor, sistemul de gestionare a energiei împreună cu senzorul bateriei, instalat în camion, pot stabili cu precizie starea de funcționare și de încărcare a bateriei, pe toată durata de viață a bateriei și pot gestiona energia cu exactitate.

La cea mai nouă generație de camioane, bateriile convenționale au o durată de viață estimată de 6 luni. Bateriile trebuie încărcate la

fiecare 3 săptămâni și se descarcă în maxim 4 ore. Bateria AGM este mult mai puternică. Funcționează până la 12 ore și nu are nevoie deloc de reîncărcare. Datorită tehnologiei avansate, bateria AGM are o durată de viață estimată de peste doi ani.

VARTA Fleet Program

Complexitatea tot mai mare a camioanelor moderne reprezintă o provocare majoră pentru companiile de transport. Pentru a se asigura că flotele fac față cu brio acestor schimbări, VARTA a creat nu doar un produs fiabil, pregătit pentru viitor, sub forma bateriei AGM, ci și serviciul de asistență pentru flote, VARTA Fleet Program. Principala caracteristică a acestui program este că le oferă directorilor de flote legătura directă cu producătorul și consultantă tehnică.

După înregistrare gratuită pe site-ul www.varta-automotive.ro, membrii primesc sfaturi personalizate pentru flota lor, recomandări strategice de achiziție, informații despre cele mai noi tehnologii și tendințe, răspunsuri la întrebări legate de managementul bateriilor, posibilități de analiză și optimizare a performanței bateriei și multe altele.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. VERSUS S03E06: IMPOZITAREA DIURNELOR ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea 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.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție?

George Niță, director general Holleman: Autoritățile, Fiscul, bineînțeles că încearcă să adune venituri la bugetul de stat.

Cred că ar putea să se uite în alte direcții mai atent. Este transportul o ramură care funcționează. Facem în România destul de multe cifre și pentru balanța de plăți a României. Ideea de a mai fiscaliza, de a mai taxa veniturile șoferilor nu mi se pare deosebită. Nu cred că vor fi avantaje pentru transportatorii români. Șoferii vor fi angajați de firme străine și cine are de pierdut este tot transportatorul român. Este evident.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Din punctul nostru de vedere, ca transportatori specializați pe domeniul intern, am dori să se facă o aliniere a diurnei pe plan intern cu cea a diurnei pe plan

extern. În sensul de a avea o diurnă deductibilă similară pe plan intern cu cea de pe plan extern. Ca să putem beneficia și noi de anumite prevederi fiscale de care beneficiază colegii care fac transport internațional.

Alexandru Păun, director general Blue River: Sunt de părere că autoritățile ar fi trebuit să vadă oportunitatea majorării diurnei neimpozabile așa cum au făcut vecinii noștri, polonezii și bulgarii, care au majorat pragul de neimpozitare, pe când la noi a scăzut pragul de neimpozitare. Pot spune că nu ne-a afectat atât de tare din prisma faptului că avem un bonus pentru vechime pentru șoferi. Și, atunci, toți șoferii care aveau





o vechime în companie aveau un salariu brut un pic mai mare. Și, atunci, am reușit să păstrăm acel prag de 87,5, cât e și în prezent. Unde a fost cazul, am plătit impozite pe diurna neimpozabilă.

Cred că ar fi fost necesar să avem un nivel mai mare de diurnă neimpozabilă pentru că așa am fi rămas competitiv în piață. Azi, cel puțin Lituania vine cu niște tarife mult mai mici ca noi și simțim asta cu clienții mari pe care îi avem, pentru că pun presiune pe tarife. Având în vedere că și volumele au scăzut, e cu atât mai grav.

Dar, vom depăși cu siguranță și acest moment. Sperăm că autoritățile să revină la o ușurare a impozitării diurnei și să putem să mai balansăm un pic diferența dintre tarifele practicate de noi și celelalte state din sud-estul Europei.

Despre serial

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.

Episodul 01

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

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

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

George Niță, director general

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm

că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă.

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

Alexandru Păun, director

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

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



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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa! Am încercat să fim foarte corecți și transparentți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! 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 creșterea 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 bățele și cu armele. S-au dus războaiele 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.

Episodul 05

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.

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

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

Aici este o muncă titanică. Aici, ne-a ajutat sistemul telematic pe care noi îl avem și ne ajută și cu detașările.

În spate, colegii mei depun o muncă titanică pentru a avea o realitate a ceea ce se întâmplă pe teren. A fost ca o piedică pusă, dar am reușit să trecem peste și vom continua în această direcție fără să ne pună mari probleme.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



VOLVO TRUCKS PRIMEȘTE CINCI STELE ÎN CADRUL UNUI TEST ÎNDEPENDENT DE SIGURANȚĂ

Organizația europeană de testare pentru consumatori Euro NCAP a evaluat pentru prima dată siguranța camioanelor de categorie grea. Cel mai bine vândute modele Volvo, FH și FM, au primit amândouă punctajul maxim, de cinci stele. Volvo FM a avut, de asemenea, cel mai bun rezultat general din toate camioanele testate.

Volvo FM și Volvo FH Aero au primit maximum de cinci stele în prima evaluare Euro NCAP a siguranței camioanelor, organizația oferind ambelor modele Volvo și premiul „City Safe” (Siguranță în Oraș). „Acest rezultat remarcabil mă face foarte mândru, deoarece confirmă pentru Volvo Trucks poziția de lider în domeniul siguranței”, spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks. El continuă: „Siguranța este o valoare fundamentală pentru noi și o piatră de temelie a moștenirii noastre. Siguranța ne-a ghidat încă

de la începuturile companiei – și cu fiecare lansare de produs ne facem camioanele și mai sigure.” Ratingul Euro NCAP de cinci stele înseamnă că autocamioanele Volvo demonstrează performanțe excelente în domeniile evaluate, precum suportul pentru șofer și evitarea coliziunilor, oferind siguranță în trafic atât șoferului, cât și celorlalți participanți la trafic. În plus, ambele modele Volvo îndeplinesc așa-numitele criterii City Safe, datorită vizibilității bune și performanțelor sistemelor Volvo

de siguranță activă, proiectate să protejeze utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, în situații de trafic urban. „Aceasta este dovada eforturilor noastre consistente în ceea ce privește dezvoltarea siguranței, de a merge mai departe de cerințele legislației, către viziunea noastră de zero accidente în care să fie implicate camioanele noastre”, spune Anna Wrige Berling, Director Traffic and Product Safety, Volvo Trucks. Ea continuă: „Evaluarea Euro NCAP va ghida clienții în deciziile lor de cumpărare și va



provoca, de asemenea, producătorii de vehicule să-și continue efortul de a îmbunătăți siguranța.”

Date despre Euro NCAP

Programul european de evaluare a autoturismelor noi (European New Car Assessment Program - Euro NCAP), cu sediul în Belgia, a fost fondat în 1996 și a devenit rapid standardul industriei europene pentru evaluarea siguranței autoturismelor. Acesta este susținut de mai multe guverne europene, inclusiv de Uniunea Europeană.

În privința testului pentru camioane,

fiecare sistem de siguranță a primit un punctaj, agregat pentru fiecare domeniu. Aceste punctaje au fost, apoi, utilizate pentru a calcula un rating de stele de la 1 la 5, pentru întregul vehicul.

Obiectivele testului pentru camioane au fost următoarele:

- **Conducusul în siguranță:** monitorizarea ocupanților, vizibilitate (directă și indirectă) și asistență vehicul (de exemplu, asistență viteză);
- **Evitarea coliziunilor:** coliziuni

frontale (autoturism, pieton și ciclist), coliziuni la manevre cu viteză redusă și coliziuni la părăsirea benzii de rulare);

- **Post-coliziune:** informații pentru intervenții de urgență.

Scopul Euro NCAP este de a extinde gradual obiectivele testului pentru a include și protecția în caz de coliziune, într-o etapă ulterioară, precum și testarea camioanelor din diferite segmente de transport.



V O L V O

Volvo FH Aero. Eficiență extinsă.

Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel. Noul design și tehnologiile inovatoare reduc consumul și îmbunătățesc siguranța și confortul șoferului.

www.volvotrucks.ro



INSPECTORII IAU CU ASALT TRANSPORTATORII RUTIERI DE MĂRFURI

Finalul de an a mobilizat inspectorii de la ISCTR și de la ITM, care au controlat transportatorii rutieri de marfă luând-o județ cu județ.

Caraș Severin: Camioanele sub lupă

Inspectoratul Teritorial de Muncă Caraș-Severin a desfășurat acțiuni de control în cadrul Campaniei Naționale privind verificarea modului în care se respectă legislația în domeniul relațiilor de muncă în transportul rutier (de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone; de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop). Acțiunile de control s-au desfășurat atât pe teren, în colaborare cu inspectorii de trafic din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) cât și la sediul angajatorilor care desfășoară pe teritoriul României activități economice principale sau secundare de transport rutier de marfă și persoane având cod CAEN 4941 și cod CAEN 4931. Activitatea de tranzit pe teritoriul țării a operatorilor de transport rutier înmatriculați pe teritoriul altor state membre a fost exceptată de la verificări.

Controale în transportul rutier

S-a urmărit în primul rând identificarea angajatorilor care folosesc munca nedeclarată. De asemenea, s-a avut în vedere creșterea gradului de conștientizare în ceea ce privește necesitatea respectării legislației relațiilor de muncă și a legilor speciale care reglementează transportul rutier. Inspectorii de muncă au pus accent pe respectarea perioadelor de conducere, a pauzelor și a perioadelor de odihnă evidențiate de către aparatele de înregistrare a activității conducătorilor auto.

Au fost efectuate 45 de verificări

Dintre acestea, 36 au fost finalizate la angajatorii care au sediul social în Caraș-Severin. La ceilalți angajatori depistați în trafic pe raza județului, instituția a înaintat documentele obținute în timpul controalelor către alte inspectorate teritoriale de muncă din țară în vederea finalizării acestora. Este vorba despre: Timiș, Bacău, Hunedoara, Călărași, Olt, Ilfov, Satu Mare și București. Au fost dispuse 31 de măsuri obligatorii de remediere și a fost aplicată o sancțiune

contravențională sub forma avertismentului scris.

Deficiențe constatate:

- nerespectarea termenelor de transmitere a datelor în registrul general de evidență a salariaților (REVISAL);
- completarea REVISAL-ului cu date eronate;
- neacordarea sporului pentru munca prestată în zilele de repaus săptămânal;
- neacordarea repausului săptămânal;
- lipsa notificării cu privire la utilizarea în mod frecvent a muncii de noapte;
- neacordarea sporului pentru munca de noapte;
- lipsa dovezii de achitare a drepturilor salariale;
- neachitarea indemnizației de delegare;
- necompletarea regulamentului intern cu toate clauzele obligatorii;
- nerepartizarea programului de lucru în contractul individual de muncă cu timp parțial;
- lipsa unui acord scris referitor la modul de întocmire a evidenței orelor de muncă pentru lucrătorul mobil.



OLT: Amendă de 20.000 de lei

În domeniul transportului rutier de mărfuri, inspectorii de muncă din Olt au depistat încălcarea drepturilor salariaților.

Controalele s-au lăsat cu mai multe măsuri de remediere, dar și cu amenzi. În noiembrie, Inspectoratul Teritorial de Muncă Olt a desfășurat Campania Națională privind verificarea modului în care se respectă legislația în domeniul relațiilor de muncă, în transportul rutier. „În perioada de desfășurare a campaniei, inspectorii de muncă din cadrul Inspectoratului Teritorial de Muncă Olt, au efectuat acțiuni de control la 14 angajatori, fiind dispuse 17 măsuri de remediere a deficiențelor constatate și au fost aplicate două avertismente pentru netransmiterea în termenul legal a elementelor contractului individual de muncă cel târziu în ziua anterioară începerii activității și o amendă în valoare de 20.000 lei pentru identificarea unei persoane care desfășura muncă nedeclarată”, anunță ITM Olt.

Cele mai frecvente deficiențe constatate au fost: primirea la muncă a unei persoane fără a avea încheiat contract individual de muncă; netransmiterea în termenul legal a elementelor contractului individual de muncă cel târziu în ziua anterioară începerii activității; nerepartizarea programului de muncă pentru

salariații cu timp parțial; dosare de personal incomplete; neaducerea la cunoștința salariaților a prevederilor regulamentului intern; neacordarea sporului pentru muncă desfășurată în zilele de sâmbătă și duminică; nestabilirea nivelului negociat al diurnei; neînținerea unui exemplar al contractului individual de muncă.

În perioada 14.11.2024-22.11.2024, Inspectoratul Teritorial de Muncă (ITM) Dolj a desfășurat acțiuni de control, dispuse la nivel național, sub coordonarea Inspecției Muncii – “Campania Națională privind verificarea modului în care se respectă legislația în domeniul relațiilor de muncă în transportul rutier”.

Dolj: 21 acțiuni de control

Acțiunea de control la transportul de marfă s-a dovedit necesară, fiind motivată de activitatea intensă a conducătorilor auto, numărul mare de ore pe care aceștia le desfășoară la locul de muncă și nu în ultimul rând stresul cu care aceștia se confruntă în desfășurarea activității. Principalele obiective ale acțiunilor de control desfășurate în cadrul Campaniei: creșterea gradului de conștientizare a angajatorilor și angajaților în ceea ce privește necesitatea respectării prevederilor legale în domeniul relațiilor de muncă; diminuarea consecințelor sociale și economice negative care derivă din nerespectarea de

către angajatorii care desfășoară activitate în domeniul transportului rutier, a prevederilor legale privind timpul de muncă și de odihnă; eliminarea tuturor neconformităților constatate, prin dispunerea de măsuri obligatorii pentru remedierea acestora și aplicarea sancțiunilor contravenționale corespunzătoare. “La nivelul județului Dolj, pentru realizarea obiectivelor campaniei, inspectorii de muncă din cadrul Compartimentului “Relații de Muncă” au efectuat 21 de acțiuni de control,, constatând cinci deficiențe, pentru care s-au aplicat trei sancțiuni – două amenzi – în valoare de 23.000 lei, precum și un avertisment .

Principalele deficiențe constatate: primirea la muncă a unei persoane fără a avea încheiat în formă scrisă un contract individual de muncă; lipsa evidenței orelor de muncă prestate zilnic de fiecare salariat; lipsa planificării concediului de odihnă. În continuare, inspectorii de muncă din cadrul Inspectoratului Teritorial de Muncă Dolj vor monitoriza modul de îndeplinire a măsurilor dispuse în timpul campaniei de către angajatorii controlați, precum și modul de respectare a prevederilor legale în vigoare în domeniul relațiilor de muncă și a securității și sănătății în muncă”, a precizat Cătălin Mohora, inspector – șef al ITM Dolj .



RAR NU VA MAI VERIFICĂ TAHOGRAFELE. DOAR FIRMELE AUTORIZATE O POT FACE

O hotărâre de guvern aprobată de Executivul de la Palatul Victoria elimină dreptul Registrului Auto Român de a verifica funcționarea tahografelor, aparatele care înregistrează cursele fiecărui șofer care efectuează operațiuni de transport marfă sau persoane. Verificarea acestor sisteme ar urma să fie realizată de firme acreditate pentru astfel de operațiuni.

Registrul Auto Român (RAR) nu va mai putea verifica funcționarea corectă a tahografelor, dar va rămâne autoritatea care va acredita societățile comerciale care vor prelua aceste operațiuni. Așa reiese din Hotărârea de Guvern nr.1.534 publicată în Monitorul Oficial nr. 1244 din 11 decembrie 2024. Tahograful este un aparat de mărimea unui radio obișnuit, destinat să fie montat pe un autovehicul cu scopul indicării și înregistrării automate a datelor referitoare la cursă și timpul de lucru al fiecărui conducător auto. Începând cu data de 1 ianuarie 2007, montarea tahografelor digitale a devenit obligatorie pentru toate vehiculele aflate la prima înmatriculare. Conform legislației Uniunii Europene, nu doar vehiculele de peste 7,5 tone trebuie dotate cu tahograf digital, ci și vehiculele

ușoare, de peste 2,5 tone.

Noile reguli aplicate peste trei luni

Conform hotărârii, aceste modificări vor intra în vigoare în termen de trei luni de la data publicării în Monitorul Oficial. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are obligația de a actualiza reglementările specifice (RNTR 8) în acest interval, pentru a asigura o implementare unitară. Scopul hotărârii de guvern este clarificarea și simplificarea anumitor proceduri din HG nr. 899/2003. Modificările prevăzute în actul normativ vizează „eliminarea posibilității Registrului Auto Român (RAR) de a efectua inspecții ale tahografelor și ale limitatoarelor de viteză, menținându-se această activitate numai pentru operatorii economici autorizați în acest scop de Registrul Auto Român (RAR)”, conform notei de fundamentare.

Se dorește și „extinderea posibilității certificării tahografelor noi și de către operatorii economici autorizați de Registrul Auto Român (RAR) pentru activitatea de instalare a tahografelor”, se precizează în nota de fundamentare a proiectului.

Principalele modificări aduse de hotărâre

Noile reglementări introduc o serie de schimbări majore, menite să asigure o conformitate mai bună cu standardele europene, precum și o supraveghere mai strictă a operatorilor economici care se ocupă de instalarea și repararea tahografelor. Printre acestea, se remarcă următoarele:

1. Clarificarea responsabilităților operatorilor economici Activitatea de instalare, reparare și inspecție a tahografelor va putea fi desfășurată exclusiv de operatori economici autorizați de Registrul



Auto Român (RAR). Această cerință include:

Implementarea unui sistem de supraveghere informatică a operațiunilor.

Audituri tehnice periodice și reinspecții pentru verificarea calității activității.

Asigurarea menținerii condițiilor care au stat la baza acordării autorizației.

2. Standardizarea activităților de certificare a tahografelor

Fiecare tahograf nou, reparat sau reintegrat va fi certificat în conformitate cu Reglementările RNTR 8, aprobate prin ordin ministerial. Certificarea implică emiterea unei declarații de conformitate și utilizarea unor metode transparente de verificare.

3. Pregătirea personalului implicat
Personalul operatorilor economici va trebui să fie atestat pentru fiecare generație și versiune de tahograf. Programul de instruire necesar pentru obținerea acestei atestări va fi organizat doar de operatori economici agreați de RAR sau de autorități similare din alte state membre ale Uniunii Europene.

TIR Magazin vă prezintă Hotărârea pe larg HOTĂRÂRE nr. 1.534 din 27 noiembrie 2024 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 899/2003 privind omologarea de tip a tahografelor, a senzorilor de mișcare, a modelelor de foaie de înregistrare sau

de card de tahograf, precum și autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de instalare, reparare sau inspecție a tahografelor utilizate în transporturile rutiere ori a limitatoarelor de viteză.

Articolul I

Hotărârea Guvernului nr. 899/2003 privind omologarea de tip a tahografelor, a senzorilor de mișcare, a modelelor de foaie de înregistrare sau de card de tahograf, precum și autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de instalare, reparare sau inspecție a tahografelor utilizate în transporturile rutiere ori a limitatoarelor de viteză, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 588 din 19 august 2003, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 va avea următorul cuprins:

(1) Activitatea de inspecție, instalare sau reparare a tahografelor se efectuează numai de către operatori economici autorizați de către Regia Autonomă «Registrul Auto Român», denumită în continuare RAR, în conformitate cu Reglementările privind condițiile de instalare, reparare și inspecție a tahografelor utilizate în transporturile rutiere ori a limitatoarelor de viteză, precum și de autorizare a operatorilor economici care desfășoară astfel de activități - RNTR 8, denumite în continuare RNTR 8, care se

aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(2) Activitatea de reparare a tahografelor include și activitatea de reintegrare a tahografelor, definită ca activitatea de instalare pe un autovehicul a unui tahograf deconectat de la sursa de alimentare cu electricitate și de la alte componente ale instalației unui alt autovehicul.

(3) Eliberarea de către RAR a autorizației tehnice pentru operatorii economici care desfășoară activitățile prevăzute la alin. (1) este condiționată de asigurarea cerințelor de obiectivitate și neutralitate din RNTR 8.

(4) În activitatea desfășurată, operatorii economici trebuie să asigure menținerea condițiilor care au stat la baza acordării autorizației tehnice, iar personalul acestora trebuie să asigure respectarea metodologiei și a procedurilor specifice activității precizate în RNTR 8.

(5) În urma inspecției prevăzute la alin. (1), operatorii economici autorizați eliberează o dovadă de inspecție, aplică o plăcuță de instalare și emit un raport de inspecție, al căror conținut este stabilit în RNTR 8.

(6) RAR efectuează la operatorii economici autorizați audituri privind procedurile aplicate și capacitatea tehnică o dată la doi ani și asigură:
a) supravegherea tehnică a activității, inclusiv prin mijloace

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.





informatică;

b) verificarea modului de efectuare a inspecției, inclusiv prin reinspecția tahografelor de către inspectorii RAR la sediul atelierelor operatorilor economici prevăzuți la alin. (1) sau la locul comunicat și aprobat de RAR în cazul atelierelor mobile ale acestora;

c) verificarea modului de efectuare a inspecției, prin inspecția tahografelor în reprezentanțele RAR, de către personalul RAR desemnat, cu ocazia prezentării autovehiculelor pentru efectuarea unor activități pentru care RAR este abilitat prin Hotărârea Guvernului nr. 768/1991 privind înființarea și funcționarea Regiei Autonome «Registrul Auto Român», republicată, cu modificările și completările ulterioare;

d) verificarea incognito, opțional cu utilizarea unui autovehicul echipat cu un tahograf cu defecte cunoscute;

e) verificarea modului de efectuare a reparațiilor tahografelor;

f) efectuarea de audituri tehnice inopinate.

RAR este împuternicit

(7) În cadrul reinspecției tahografelor prevăzute la alin. (6)

lit. b), măsurătorile sunt efectuate de către personalul atestat care a efectuat inițial inspecția, asistat de către inspectorul RAR care a fost selectat pentru această operațiune. După reinspecție, rezultatul acesteia este consemnat, conform măsurătorilor efectuate la reinspecție, în sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză.

(8) Cheltuielile aferente activităților efectuate de RAR prevăzute la alin. (1) și (6) se suportă integral de către operatorii economici.

(9) Operatorii economici autorizați trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR.

(10) Operatorii economici autorizați trebuie să țină evidența operațiunilor efectuate asupra tahografelor, a datelor stabilite în RNTR 8 și a documentelor necesare eliberării declarațiilor de conformitate.

(11) Operatorii economici autorizați trebuie să notifice RAR datele electronice de securitate utilizate, precum și informațiile necesare

privind datele electronice de securitate utilizate, în conformitate cu art. 22 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

(12) Activitatea de inspecție, instalare sau reparare a tahografelor se efectuează numai de către personalul atestat, în cazul inspecției, respectiv instruit, în cazul instalării sau reparării, al operatorilor economici prevăzuți la alin. (1).

(13) Nu este permisă înregistrarea în sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR de date incomplete, eronate sau fictive cu privire la activitățile desfășurate de operatorii economici prevăzuți la alin. (1).

2. Articolul 5 va avea următorul cuprins:

(1) Fiecare tahograf individual nou se certifică în ceea ce privește funcționarea corectă și exactitatea indicațiilor și înregistrărilor de către producător, reprezentantul acestuia sau de către operatorii economici autorizați pentru activitatea de instalare a tahografelor, în conformitate cu RNTR 8.

(2) Fiecare tahograf individual,



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



reparat sau reintegrat, se certifică în ceea ce privește funcționarea corectă și exactitatea indicațiilor și înregistrărilor de către producător, reprezentantul acestuia sau de către operatorii economici autorizați pentru activitatea de reparare a tahografelor, în conformitate cu RNTR 8.

(3) Prin reprezentantul producătorului de tahografe, în sensul alin. (1) și (2), se înțelege un operator economic desemnat în acest sens de către producătorul de tahografe și care are sediul în România, într-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, într-un stat membru al Spațiului Economic European sau în Confederația Elvețiană.

(4) Certificarea tahografelor se finalizează de către operatorii economici cu sediul în România prin emiterea unei declarații de conformitate, al cărei model este stabilit în RNTR 8.

(5) Operatorii economici cu sediul în România care efectuează activități de certificare a tahografelor trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național

de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR.

(6) Pentru operatorii economici care au sediul într-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, într-un stat membru al Spațiului Economic European sau în Confederația Elvețiană, recunoașterea certificării tahografelor se efectuează în conformitate cu RNTR 8.

3. Articolul 6 va avea următorul cuprins:

(1) În vederea aplicării corespunzătoare a prevederilor art. 24 alin. (2) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, personalul operatorilor economici autorizați care efectuează inspecția tahografelor trebuie să fie atestat de către RAR pentru fiecare generație și versiune de tahograf în ceea ce privește competența profesională, în conformitate cu RNTR 8.

(2) Pentru obținerea atestării, solicitanții trebuie să îndeplinească condițiile necesare și să urmeze în prealabil un program de instruire

organizat de un operator economic cu sediul în România și agreat de RAR sau de un operator economic dintr-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, dintr-un stat membru al Spațiului Economic European sau din Confederația Elvețiană, în conformitate cu RNTR 8.

(3) Programul de instruire organizat de operatorii economici agreeați de RAR cu sediul în România se desfășoară doar în cadrul locațiilor declarate de aceștia, în conformitate cu RNTR 8.

(4) Certificatele de atestare eliberate de autoritățile competente dintr-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, dintr-un stat membru al Spațiului Economic European sau din Confederația Elvețiană sunt recunoscute, în conformitate cu RNTR 8.

(5) Atestarea prevăzută la alin. (1) are o valabilitate de 3 ani.

(6) Reatestarea personalului operatorilor economici autorizați care efectuează inspecția tahografelor, la expirarea valabilității atestării inițiale, se efectuează în conformitate cu RNTR 8 și are o



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**



valabilitate de 3 ani.

(7) Reatestarea personalului operatorilor economici autorizați care efectuează inspecția tahografelor nu este condiționată de participarea la un nou program de instruire.

(8) Pe perioada de valabilitate a unei atestări/reatestări, dreptul de efectuare a inspecției pentru o nouă marcă, un nou tip sau o nouă variantă de tahograf care face parte dintr-o generație și versiune de tahograf care sunt incluse în atestarea/ reatestarea în vigoare se acordă pe baza participării la un nou program de instruire, fără efectuarea unei examinări suplimentare de către RAR.

(9) Începând cu data de 1 ianuarie 2025, în cazul tahografelor mecanice și al celor analogice, și începând cu data de 1 ianuarie 2030, în cazul tahografelor digitale, reatestarea se acordă fără necesitatea examinării de către RAR.

(10) Operatorii economici cu sediul în România agreeți pentru organizarea programelor de instruire trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de

viteză gestionat de RAR.

(11) Cerințele aplicabile pentru operatorii economici cu sediul în România și agreeți pentru organizarea programelor de instruire sunt prevăzute în RNTR 8.

4. Articolul 10 va avea următorul cuprins:

(1) Activitatea de inspecție, instalare sau reparare a limitatoarelor de viteză se efectuează numai de către operatori economici autorizați de către RAR, în conformitate cu RNTR 8.

(2) Eliberarea de către RAR a autorizației tehnice pentru operatorii economici care desfășoară activitățile prevăzute la alin. (1) este condiționată de asigurarea cerințelor de obiectivitate și neutralitate din RNTR 8.

(3) În activitatea desfășurată, operatorii economici trebuie să asigure menținerea condițiilor care au stat la baza acordării autorizației tehnice, iar personalul acestora trebuie să asigure respectarea metodologiei și a procedurilor specifice activității precizate în RNTR 8.

(4) În urma inspecției prevăzute la alin. (1), operatorii economici autorizați eliberează o dovadă de inspecție, aplică o plăcuță

de instalare și emit un raport de inspecție, al căror conținut este stabilit în RNTR 8.

(5) RAR efectuează la operatorii economici autorizați audituri privind procedurile aplicate și capabilitatea tehnică o dată la doi ani și asigură:

- a) supravegherea tehnică a activității, inclusiv prin mijloace informatice;
- b) verificarea modului de efectuare a inspecției, inclusiv prin reinspecția limitatoarelor de viteză de către inspectorii RAR la sediul atelierelor operatorilor economici prevăzuți la alin. (1) sau la locul comunicat și aprobat de RAR în cazul atelierelor mobile ale acestora;
- c) verificarea modului de efectuare a inspecției, prin inspecția limitatoarelor de viteză în reprezentanțele RAR, de către personalul RAR desemnat, cu ocazia prezentării autovehiculelor pentru efectuarea unor activități pentru care RAR este abilitat prin Hotărârea Guvernului nr. 768/1991 privind înființarea și funcționarea Regiei Autonome «Registrul Auto Român», republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- d) verificarea incognito, opțional cu utilizarea unui autovehicul echipat cu un limitator de viteză cu defecte cunoscute;



e) verificarea modului de efectuare a reparațiilor limitatoarelor de viteză;
f) efectuarea de audituri tehnice inopinate.

(6) În cadrul reinspecției limitatoarelor de viteză prevăzute la alin. (5) lit. b), măsurătorile sunt efectuate de către personalul instruit care a efectuat inițial inspecția, asistat de către inspectorul RAR care a fost selectat pentru această operațiune. După reinspecție, rezultatul acesteia este consemnat, conform măsurătorilor efectuate la reinspecție, în sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză.

(7) Cheltuielile aferente activităților efectuate de RAR prevăzute la alin. (1) și (5) se suportă integral de către operatorii economici.

(8) Operatorii economici autorizați trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR.

(9) Activitatea de inspecție, instalare sau reparare a limitatoarelor de

viteză se efectuează numai de către personalul instruit al operatorilor economici prevăzuți la alin. (1).

(10) Nu este permisă înregistrarea de date incomplete, eronate sau fictive cu privire la activitățile desfășurate de operatorii economici prevăzuți la alin. (1) în sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR.

5. Articolul 12 va avea următorul cuprins:

(1) Constituie contravenții următoarele fapte săvârșite de către operatori economici, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât să constituie infracțiuni potrivit legii penale:

a) efectuarea de activități de instalare, reparare sau inspecție a tahografelor ori a limitatoarelor de viteză de către operatori economici având autorizația tehnică suspendată sau de către operatori economici neautorizați ori fără respectarea cerințelor de organizare și funcționare a atelierelor autorizate menționate în RNTR 8;

b) efectuarea activităților de inspecție a tahografelor de către personal având atestatul suspendat ori de către personal neatestat conform prevederilor art. 6 alin. (1);
c) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (12) și art. 10 alin. (9), cu excepția cazului menționat la lit. b);
d) utilizarea cardului de atelier în alt scop decât cel precizat în RNTR 8;
e) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (13), art. 5 alin. (1), (2) sau (4) ori art. 10 alin. (10);

f) neaducerea la îndeplinire a măsurilor dispuse de către personalul RAR în rapoartele de supraveghere;

g) împiedicarea sub orice formă a personalului RAR de a exercita atribuțiile de serviciu;

h) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (4), (10) și (11) și art. 10 alin. (3);

i) nerespectarea prevederilor art. 6 alin. (3);

j) nerespectarea prevederilor art. 6 alin. (11).

(2) Constituie contravenții următoarele fapte săvârșite de către personalul operatorilor economici autorizați, dacă acestea nu au fost

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și [Facebook.com/TIRMagazin](https://www.facebook.com/TIRMagazin)



săvârșite în astfel de condiții încât să constituie infracțiuni potrivit legii penale:

- a) atestarea efectuării inspecțiilor tahografelor și/sau ale limitatoarelor de viteză instalate pe un vehicul pentru tahografe și/sau limitatoare de viteză neconforme sau în alte condiții decât cele precizate în RNTR 8;
- b) divulgarea codului de securitate al cardului de atelier sau a parolei de acces în sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tahografelor și a limitatoarelor de viteză gestionat de RAR ori utilizarea cardului de atelier în alte împrejurări decât cele menționate în RNTR 8;
- c) aplicarea de sigilii a căror marcă aparține unui alt operator economic sau de sigilii a căror marcă nu a fost acordată de către RAR în conformitate cu RNTR 8;
- d) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (4) și art. 10 alin. (3);
- e) efectuarea activităților de inspecție, instalare și/sau reparare a tahografelor ori a limitatoarelor de viteză fără respectarea prevederilor art. 4 alin. (12) și art. 10 alin. (9);
- f) atestarea efectuării inspecțiilor tahografelor sau a certificării acestora având montate dispozitive destinate manipulării sau având instalate softuri neautorizate în tahograful digital sau inteligent, constatată cu ocazia activităților menționate la art. 4 alin. (6), în cazul în care există dovezi privind implicarea personalului atestat în

instalarea de softuri neautorizate sau dispozitive destinate manipulării tahografului digital sau inteligent ori privind neaplicarea de către personalul atestat a prevederilor relevante din RNTR 8 în cazul identificării unor astfel de situații.

6. Articolul 13 va avea următorul cuprins:

- (1) Contravențiile prevăzute la art. 12 se sancționează după cum urmează:
 - a) cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei pentru faptele prevăzute la alin. (1) lit. a), b), c), f) și g) și alin. (2) lit. a), e) și f);
 - b) cu amendă de la 7.000 lei la 10.000 lei pentru faptele prevăzute la alin. (1) lit. d), e) și h) și alin. (2) lit. c) și d);
 - c) cu amendă de la 5.000 lei la 8.000 lei pentru faptele prevăzute la alin. (1) lit. i) și j) și alin. (2) lit. b).
- (2) Constatarea contravențiilor prevăzute la art. 12 și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se realizează de către personalul RAR împuternicit în acest scop de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.
- (3) În cazul comiterii faptelor prevăzute la art. 12, pe lângă amenziile contravenționale prevăzute la alin. (1), personalul RAR împuternicit în acest scop de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate dispune, în raport cu gravitatea faptelor, suspendarea sau anularea autorizației tehnice a operatorilor

economici ori suspendarea sau anularea certificatului de atestare a personalului implicat în activitatea de inspecție a tahografelor, după caz, în conformitate cu RNTR 8.

7. Articolul 14 va avea următorul cuprins:
Personalul RAR desemnat poate dispune, în raport cu gravitatea faptelor prevăzute la art. 12, și anularea inspecției tahografelor și/sau a limitatoarelor de viteză, după caz, în conformitate cu RNTR 8.

Articolul II

În termen de 3 luni de la data publicării prezentei hotărâri, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii modifică în mod corespunzător Reglementările privind condițiile de instalare, reparare și inspecție a tahografelor utilizate în transporturile rutiere ori a limitatoarelor de viteză care echipează autovehiculele, precum și autorizarea operatorilor economici care desfășoară astfel de activități - RNTR 8, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 3.850/2024, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1180 și 1180 bis din 27 noiembrie 2024.

Articolul III

Prezenta hotărâre intră în vigoare la 3 luni de la data publicării, cu excepția art. II, care intră în vigoare la data publicării.

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





CÂȚI KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ SE VOR CONSTRUI ÎN ANUL 2025? VOM AVEA PARTE DE UN RECORD?

Se anunță „o ploaie” de kilometri de autostradă care vor fi construiți în anul 2025. Probabil va fi cel mai bun al României în materie de drumuri rapide.

În prezent, mai multe proiecte sunt în desfășurare, cu presiunea termenului de 2026 asumat prin PNRR. Bilanțul pentru anul curent arată finalizarea a 117 km de autostradă și drum expres. În luna decembrie 2024, rețeaua de autostrăzi și drumuri expres din România a depășit 1.200 de kilometri, iar în prezent alți 700 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres sunt în diverse stadii de execuție.

Progrese semnificative

S-au înregistrat progrese pe Autostrada Moldovei (A7), Drumul Expres Craiova-Pitești și Autostrada A0 care înconjoară Capitala. Printre secțiunile finalizate se numără: 1.

Autostrada A0 Sud, Lotul Glina – Vidra – 16,930 km;
2. Autostrada A0 Sud, Lotul Vidra – Bragadiru – 7,3 km;
3. DEx Craiova – Pitești, Tronsonul 1 – 17,70 km;
4. DEx Craiova – Pitești, Tronsonul 4 – 20 km;
5. Buzău – Focșani – Tronsonul 1 – 4,6 km;
6. Buzău – Focșani – Tronsonul 2 – 30,8 km;
7. Buzău – Focșani – Tronsonul 4 – 10,94 km;
8. A0 Lot 3 – deschidere 2 km + joncțiune cu 7 km din AO lotul 2 – total: 9 km
În luna decembrie s-au inaugurat sectoare de drum adiționale, totalizând 101,22 km:

1. 15,77 km din Secțiunea 5 Autostrada Sibiu–Pitești, între Nodul Bascov și Băiculești;
2. Lot 1 (Ploiești – Buzău): 21 km;
3. Lot 2 (Ploiești – Buzău): 28,35 km; 4. Tronsonul 3 Buzău – Focșani: 36,1km

Ce ne aduce 2025?

Până în 2030, rețeaua de autostrăzi din România s-ar putea dubla, însă o mare parte din tronsoanele de autostradă aflate în execuție ar putea fi deschise traficului rutier în următorul an. Cei mai mulți kilometri de autostradă vor fi inaugurați în regiunea Moldovei. În 2025, harta autostrăzilor din România va înregistra schimbări



importante, odată cu deschiderea mai multor tronsoane de autostradă din zona Moldovei și a unor loturi de autostradă din jurul Capitalei și din Oltenia și Crișana.

40 de kilometri din Autostrada A0 Centura Capitalei

A0 Sud
- Lotul 1, A2 - CF902 (Jilava), 16,9km, câștigător Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 830.679.662,15 lei fără TVA. Contract semnat în august 2019. O secțiune de 6,00km între Popești Leordeni și CF902/Jilava deschisă în aprilie 2024, diferență deschisă în iulie 2024

- Lotul 2, CF902 (Jilava) - DN6, 16,3km, câștigător Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AŞ, preț 750.849.942,12 lei fără TVA. Contract semnat în martie 2019. 10,00km între DN5 și DN6 deschisă în decembrie 2023, diferența de 6,30km între CF902/Jilava și DN5 deschisă în aprilie 2024

- Lotul 3, DN6 - A1, 17,97km, câștigător asocierea Aktor SA - Euro Construct Trading SRL, preț de 853.422.022,52 lei fără TVA, termen de execuție 42 de luni. Contract semnat. Contractul a fost preluat integral de Aktor SA.

A0 Nord

- Lotul 1, DJ601 - DN1 (Corbeanca), 17,5km, în execuție, câștigător: Impresa - Pizzarotti - Retter Project Management, preț: 815,08 milioane lei fără TVA. Durata: 12 luni pentru proiectare, 22 de luni pentru construcție. Contract semnat în septembrie 2023

- Lotul 2, DN1 (Corbeanca) - DN2 (Afumați), 19,0km, în execuție, câștigător: asocierea SĂ&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț: 831.920.653,34 fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata construcție: 22 luni. Contract semnat în mai 2021. 9,5km între DN1 și A3 deschisă în noiembrie 2023.

- Lotul 3, DN2 (Afumați) - DN3 (Cernica), 8,6km, în execuție. Constructor selectat în noiembrie 2022: China Civil Engineering Construction Corporation, preț 397.996.117,63 lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni. Contract semnat în martie 2023.

- Lotul 4, DN3 (Cernica) - A2, 4,47km, câștigător Asocierea SĂ&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț 312,6 milioane lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni. Contract semnat în august 2020.

Ce se deschide pe A0?

Autostrada A0 Centura București are o lungime totală de 100,7 kilometri, din care au fost deschise traficului rutier circa 44 kilometri. Restul segmentelor se află în stadiul de execuție, cu termen de finalizare până în 2026.

Potrivit site-ului 130km.ro, care monitorizează proiectele de autostrăzi din România, și a informațiilor prezentate în rapoartele Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), în 2024 vor fi deschise încă 18 kilometri din A0 Centura Capitalei (un segment din Centura Sud), iar în 2025 trei segmente din centura Nord, în lungime totală de 23 kilometri.

Așadar, până la sfârșitul anului viitor, se estimează finalizarea a peste 40 de kilometri din Autostrada A0. Din păcate, autostrada nu va fi gata decât în 2027. Prima dată s-a vorbit despre o autostradă de centură a Capitalei pe la sfârșitul lui 2012, când a fost scos la licitație un contract de concesiune pentru semiinelul de Sud. Acțiunea nu s-a finalizat, însă.

Din cei 100,7 kilometri ai A0 la câmpie se află în exploatare 42%, iar pe un tronson nici n-au început încă lucrările (lotul 1 Nord, Dragomirești - Corbeanca).



„Se lucrează la A0 Nord pe loturile 3 și 4 iar pe lotul 1 lucrările vor începe maximum în luna octombrie, anul acesta”, a informat secretarul de stat în Ministerul Transporturilor Irinel Scrioșteanu, pe Facebook.

„Interesant”, prima licitație pentru lotul 1 Nord, care face legătura între A1 și DN1, de la Dragomirești la Corbeanca, și are o lungime de 17,5 km, a fost demarată în iunie 2019.

Adică, acum mai bine de 5 ani. Așadar, Autostrada București - A0 nu are nicio șansă să fie gata complet până în 2027. Și asta dacă se respectă termenele contractuale.

30 de kilometri din Autostrada A1

Din cei 122 km, prima deschisă a fost secțiunea 1 Sibiu - Boița (13,2km). Secțiunea 5 a Autostrăzii Sibiu-Pitești (#A1), ce se desfășoară între Curtea de Argeș și Pitești, înregistrează un avans rapid al lucrărilor. Primii 16 kilometri, situați între nodurile rutiere Bascov și Băiculești, au fost deschiși în decembrie, cu peste opt luni înainte

de termenul contractual.

Pentru toate celelalte 4 secțiuni există contracte semnate și pregătiri/lucrări în derulare:

- secțiunea 2 Boița - Cornetu: 31,3 km, termen de deschidere în 2027;
- secțiunea 3 Cornetu - Tigveni: 37,9 km, termen deschidere în 2027;
- secțiunea 4 Tigveni - Curtea de Argeș: 9,9 km, termen deschidere 2026;
- secțiunea 5 Curtea de Argeș - Pitești: 14 km, termen deschidere în 2025 (septembrie).

Autostrada A1 București - Nădlac are o lungime totală de 579 de kilometri, iar cele mai multe dintre tronsoanele sale, cu excepția a nouă kilometri din Lotul Deva - Lugoj și a segmentelor de pe Valea Oltului (Tronsonul Sibiu - Pitești) sunt deschise traficului rutier.

Autostrada Sibiu - Pitești cuprinde centura Sibiului, de 18 kilometri, inaugurată în 2010 și alte cinci tronsoane care însumează 122 de kilometri. Secțiunea 1 Sibiu - Boița, de 13 kilometri, a fost inaugurată în decembrie 2022.

70 de kilometri din Autostrada A3

Autostrada A3 București - Borș - numită și Autostrada Transilvania - are 438 de kilometri, din care jumătate sunt deschiși traficului rutier.

În 2025, ar putea fi finalizate lucrările la Secțiunea Nădășelu - Mihăiești, de circa 17 kilometri, Mihăiești - Zimbor, de 13 kilometri, și Zimbor - Poarta Sălajului, de 13 kilometri, toate trei din zona Cluj - Sălaj, dar și Suplacu de Barcău - Chiribiș, de 26 de kilometri, din Bihor, arată site-ul 130km.ro.

Un contract pe șase ani

Autostrada Transilvania, cel mai amplu proiect de infrastructură rutieră din România post-comunistă, s-a transformat dintr-o investiție pe termen lung, cu lucrări începute în 2004, într-una pe termen foarte lung.

Asta chiar dacă reprezentanții Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere



(CNAIR) au făcut recent un anunț menit să transmită optimism: ultimul lot necontractat al autostrăzii, între Poarta Sălajului-Zalău-Nușfalău, lotul cunoscut ca Meseș, care include și cel mai lung tunel rutier din țară, are constructor desemnat. Este vorba de o asocierie de două companii din Turcia, în frunte cu Makyol, a cărei ofertă, de 1,3 miliarde de euro (6,6 miliarde de lei, fără TVA), a fost desemnată câștigătoare la licitația organizată de compania de drumuri.

Chiar și într-un scenariu fără contestații - puțin probabil, conform surselor Europei Libere, dat fiind istoricul licitației lansate încă din februarie 2023 - șoferii vor putea circula pe acest lot de autostradă cel mai devreme din 2031. Asta întrucât contractul se întinde pe șase ani jumătate: un an și jumătate pentru proiectare și cinci ani pentru execuție.

Autostrada Transilvania, un eșec național

În 2024, se circulă pe circa 140 de kilometri, iar CNAIR spune că unele porțiuni vor fi gata abia peste patru ani.

Pe 16 iunie 2004, premierul social-democrat Adrian Năstase, ministrul Transporturilor, Miron Mitrea, și

reprezentanții companiei americane Bechtel au mers la Săvădisla, în județul Cluj - de acolo au pornit lucrările la autostrada Transilvania, drumul care, spuneau autoritățile acum 20 de ani, „va lega Europa de România”.

Era proiectul de autostradă-fanion, cu o lungime prevăzută de 415 kilometri, între granița cu Ungaria de la Borș (Bihor) și județul Brașov.

Lucrările urmau să fie gata în 2012

„Ce sens are să încurajăm construcția în România a unei mașini europene, Dacia Logan, dacă nu avem drumuri pentru ea?”, sublinia la acea vreme Adrian Năstase.

Între timp, succesul Daciei Logan avea să devanseze cu mult ritmul de construcție al Autostrăzii Transilvania.

În 2009, au fost inaugurați primii 42 de kilometri ai drumului (Turda-Gilău), iar în anul următor - încă 10 kilometri (Turda-Câmpia Turzii). Contractul între statul român și compania americană Bechtel, în valoare de 2,2 miliarde de euro, a fost secretizat ani la rând, iar în 2013 ministrul delegat pentru marile proiecte de infrastructură de la acea vreme, Dan Șova, declara că

originalul s-a pierdut.

În același an, Guvernul a reziliat contractul, în condițiile controlorelor permanente între constructor și stat, precum și întârzierilor plăților și lucrărilor.

Noile licitații au fost reluate, dar, până în 2018, niciun alt kilometru de autostradă nu a mai fost inaugurat.

Autostrada care a intrat la apă

Doar porțiunea de 52 de kilometri făcută până în 2010 a costat 1,4 miliarde de euro, scrie Ziarul Financiar: peste 22 milioane de euro/kilometru.

Autostrăzile aflate acum în construcție au prețuri între 4,5 și 28 de milioane de euro pe kilometru, în funcție de dificultatea terenului.

De altfel, costurile întregului contract Bechtel - dacă acesta nu ar fi fost reziliat - ar fi putut ajunge, conform unor modificări din 2005, la aproximativ 10 miliarde de euro, susținea Dan Șova în august 2013. În fapt, detaliile nu au fost prezentate niciodată public, în mod transparent, iar o anexă de modificare a contractului, din 2006, menționa aceleași costuri inițiale, de 2,2 miliarde de euro, după cum a notat Mediafax.

După reziliere, celelalte porțiuni au



fost licitate separat și multe între ele au înaintat (aproape) la fel de greu.

Azi se circulă pe 144 de kilometri:

- pe o porțiune continuă de 125 de kilometri, între Nădășelu și Târgu-Mureș;
- 14 kilometri între Nușfalău (Sălaj) și Suplacu de Barcău (Bihor) - porțiunea deschisă anul trecut și cu care România a depășit borna de 1.000 de kilometri de drumuri rapide;
- un ciot de 5 kilometri între Biharia și Borș, la granița cu Ungaria.

Între timp, porțiunea de aproximativ 150 de kilometri între Târgu-Mureș și Brașov a fost eliminată din proiect, în condițiile în care prioritară pentru legătura Est-Vest a țării a devenit autostrada A1, Constanța-București-Sibiu-Sebeș-Deva-Arad. Autostrada Brașov-Borș, de 415 kilometri, s-a transformat astfel în autostrada Târgu Mureș - Borș, de aproape 270 de kilometri, din care azi se poate circula pe 140.

Kilometri din Autostrada A7

Autostrada A7 Ploiești - Siret, numită și Autostrada Moldovei, are o lungime de 437 de kilometri, și va traversa orașele Ploiești, Buzău, Focșani, Bacău, Pașcani, Suceava și Siret. Centura Bacăului de pe A7, în lungime de 17 kilometri, a fost

deschisă în 2020.

Până la finalul anului 2024 este așteptată deschiderea circulației pe toate segmentele tronsonului Buzău - Focșani, de 82 de kilometri. De asemenea, tot în 2024 ar putea fi deschis traficul rutier pe două dintre cele trei segmente ale tronsonului Ploiești - Buzău, în lungime totală de 63 de kilometri. Sectorul Buzău - Pietroasele va fi deschis în 2025. În 2025 sunt așteptate deschiderea tronsonului Focșani - Bacău, în lungime de 96 kilometri și a tronsonului Bacău - Pașcani, de 77 de kilometri. Astfel, până la finalul anului 2025, șoferii ar putea circula pe întreaga distanță dintre Ploiești și Pașcani, numai pe autostradă, pe 320 de kilometri de autostradă inaugurate în perioada 2024 - 2025, scrie adevarul.ro

30 de kilometri de drumuri expres

În 2025 este estimată finalizarea drumului expres Turda - Tureni, conectat cu Autostrada A3, în lungime de circa cinci kilometri, care va scoate traficul greu din orașul Turda. Tot în 2025 este anunțată deschiderea viitorului drum expres Brăila - Galați, de circa 13 kilometri, segment al DEx6 Focșani - Brăila - Galați. În 2025 este estimată finalizarea și

a ultimului sector, aflat în lucru, din DEx12 Craiova - Pitești, respectiv a 13 kilometri din cei 121 de kilometri ai șoselei de mare viteză.

România își dublează rețeaua de autostrăzi până în 2030

În România, primele autostrăzi ai fost construite în timpul regimului comunist condus de Nicolae Ceaușescu. După aproape jumătate de secol de comunism, la începutul anilor '90, în România erau doar două tronsoane de autostradă care însumau 113 kilometri.

În prezent, infrastructura rutieră din România cuprinde 1.200 de kilometri de autostradă realizați, și alți circa 700 de kilometri aflați în diverse stadii de execuție, cu termene de finalizare între 2024 și 2027, și alți 506 kilometri aflați în procedură de licitații.

Până în 2030, rețeaua de autostrăzi a României s-ar putea apropia de 2.500 de kilometri. Totuși, potrivit rapoartelor Eurostat, România a rămas în urma celor mai multe state din Uniunea Europeană în ce privește autostrăzile, un clasament pe care în 2022 îl conduceau de departe Spania cu circa 16.000 de kilometri, Germania, cu peste 13.000 de kilometri și Franța, cu 12.000 de kilometri.

**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