

INVESTIGATORUL'S



**ISCTR: VERIFICAREA
TAHOGRAFULUI
ÎN SERVICE AUTORIZAT**

PG.26



**ELENA CLAUDIA IORDACHE,
CEO MHS TRUCK & BUS
PG.12**



APRILIE 2021

9.9 LEI

www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



17 NOUL TEXACO DELO®
600 ADF



20 DUPĂ 20 DE ANI:
TEHNOLOGIA
TRANSMISIEI I-SHIFT DE
LA VOLVO TRUCKS



24 BREXIT. EXPORTURILE
BRITANICE DE ALIMENTE
ȘI BĂUTURI S-AU
PRĂBUȘIT



34 SECRETAR DE STAT LA MT-
ACUZAT DE INFRAACȚIUNI



UNTRR CERE M.F. CLARIFICĂRI ÎN LEGĂTURĂ CU DIURNELE PLĂTITE ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

UNTRR solicită Ministerului Finanțelor publicarea unei note de orientare/ note de bune practici care să clarifice că diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Ministerului Finanțelor elaborarea unei note de orientare/ note de bune practici care să clarifice faptul că diurna plătită de firmele de transport rutier internațional

conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial.

Controalele realizate în ultimele luni la firme de transport rutier, care au avut ca și consecință reîncadrarea diurnei ca venit de natură salarială, produc o îngrijorare maximă în

rândul firmelor de transport rutier din România, mai ales în lipsa unor informații publice transparente clare, care să constituie o referință neinterpretabilă, atât pentru agenții de control, dar și pentru firmele controlate.

UNTRR a transmis câteva considerente prin care solicităm să fie avute în vedere în timpul controlului exercitat de autoritățile fiscale în situația industriei de transport rutier internațional de mărfuri, precum și identificarea unor soluții imediate:

1. Potrivit datelor Băncii Naționale a României (BNR), industria de transport rutier internațional de mărfuri a avut o contribuție la exportul de servicii de 5,53 miliarde euro în 2020. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii.

2. Industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de impactul pandemiei de COVID-19.



Potrivit datelor preliminare analizate de UNTRR, în 2020 față de anul precedent, impactul estimat al pandemiei de COVID-19 asupra cifrei de afaceri din industria de transport rutier de mărfuri din România este de -13% per total piață și -17% pentru transportul rutier internațional de mărfuri. Operatorii de transport rutier se confruntă cu probleme operaționale pe termen scurt, cum ar fi timpii lungi de așteptare la frontiere, conformarea la noile prevederi COVID-19 din fiecare țară, dar și lipsa lichidităților și a veniturilor. 60% dintre firmele de transport rutier de mărfuri din România prezentau risc de insolvență înainte de criza COVID-19, iar multe dintre ele au întâmpinat dificultăți în a accesa instrumentele de finanțare puse la dispoziție de stat. Acest lucru a fost accentuat și de faptul că firmele care și-au suspendat finanțările potrivit OUG 37/2020 au fost raportate începând cu 1 iunie 2020 în Centrala Riscului de Credit.

3. Industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de Pachetul Mobilitate 1. Pachetul Mobilitate 1, care a intrat în vigoare din 20 august 2020, va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore. Potrivit studiului KPMG - Analiza de impact a

modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă, Pachetul Mobilitate 1 generează costuri anuale de aproape 1 miliard de euro pentru transportatorii rutieri români și o pierdere anuală de venituri de 524 milioane euro.

4. Industria de transport rutier de mărfuri din România este plătită sub media europeană, cu sub 1 euro pe km, în timp ce transportatorii vestici primesc 1,5 euro pe km. Costurile generate de criza COVID-19 și Pachetul Mobilitate 1 cresc, iar marja industriei se îngustează. În 2018, marja de profit a companiilor de profil a fost de 3,6%. UNTRR a cerut Comisiei Europene să investigheze și să analizeze diferențele semnificative între tarifele pentru aceleași servicii în același loc, la același standard de calitate și profesionalism.

5. Industria de transport rutier de mărfuri nu a inclus în costurile de operare taxarea diurnei, astfel că nu se află în situația în care să fi încasat sume de bani pentru aceasta.

6. Reîncadrarea „diurnei” ca venit salarial și taxarea retroactivă închide firmele de transport rutier. Avem solicitarea de a verifica dacă există vreun caz în care firmele

sanctionate au plătit și au continuat activitatea și, procentual, câte firme în această situație s-au închis și câte au continuat –fără cele care au beneficiat de amnistie fiscală.

7. Având în vedere prevederile Pachetului Mobilitate 1 privind aplicarea directivei detașării din 2 februarie 2022 pentru operațiunile de cabotaj și pentru cele de cross-trade peste numărul exceptat (2 operațiuni), totuși diurna va continua să fie utilizată pentru transporturile bilaterale dintre România și alte state membre UE, dar și pentru orice alte operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri din afara UE.

Astfel, UNTRR solicită Ministerului Finanțelor Publice elaborarea și publicarea unei note de orientare/ note de bune practici care să clarifice situațiile în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial, și, de asemenea, situațiile în care poate face acest subiect –cazuri întâlnite la firme de plasare de forță de muncă, cu un număr de șoferi de zeci sau sute de ori mai mare decât numărul de autovehicule licențiate și operate, ceea ce nu reprezintă profilul firmelor de transport rutier internațional de mărfuri.”, se spune în comunicatul de presă al UNTRR din data de 24 martie 2021.

**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**
www.man.ro



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





UNTRR: ANULAREA OBLIGAȚIEI ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR

UNTRR alături de Asociațiile profesionale de transport rutier din Bulgaria, Ungaria, Lituania și Polonia au adresat o scrisoare comună Comisarului European pentru Transporturi solicitând anularea urgentă a obligației întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni.



"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR alături de Asociația Întreprinderilor Bulgare pentru Transport Internațional - AEBTRI, Asociația de Transport Rutier din Ungaria - MKFE, Asociația Națională a Transportatorilor Rutieri din Lituania - LINAVAL și Asociația Transportatorilor Rutieri Internaționali din Polonia - ZMPD au adresat o scrisoare comună doamnei Adina Ioana Vălean, Comisar European pentru Transporturi solicitând anularea urgentă a obligației întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni, introdusă prin articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2020/1055. Asociațiile transportatorilor rutieri bulgari, maghiari, lituanieni, polonezi și români salută publicarea studiului CE privind evaluarea impactului obligației întoarcerii regulate a vehiculului în statul membru de stabilire, care confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri est-europeni și asupra mediului. Considerăm că obligația întoarcerii acasă a camioanelor este nejustificată și discriminatorie. Noua obligație nu are nimic de-a face cu scopurile sociale, ci fiind doar un pas spre restricționarea pieței, această prevedere abuzivă



încalcă libertatea de a furniza servicii și libertatea de a conduce o afacere și, în plus, aceasta contravine eforturilor de protecție a mediului, cum ar fi reducerea curselor goale.

1. Întoarcerea obligatorie acasă a camioanelor contravine obiectivelor privind protejarea mediului
Prevederea privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor nu este în concordanță cu ambițiile Pactului verde european și cu obiectivul de a realiza o UE neutră din punct de vedere climatic până în 2050. În loc să integreze și să asigure îmbunătățirea calității mediului, întoarcerea obligatorie acasă a camioanelor inversează întregul proces. Impactul negativ asupra climei a fost recunoscut explicit de studiul recent al Comisiei privind obligația întoarcerii vehiculelor, care afirmă că, în scenariul cel mai probabil, această măsură contestată poate genera curse suplimentare, rezultând până la 2,9 milioane de tone de emisii suplimentare de CO₂ în 2023 (o creștere cu 4,6% a emisiilor rezultate din transportul rutier internațional de mărfuri).

2. Întoarcerea obligatorie acasă a camioanelor afectează transportatorii din Estul UE
Această dispoziție abuzivă este intrinsec susceptibilă să afecteze transportatorii rutieri din estul UE mai mult decât alți cetățeni și companii din UE, așa cum evidențiază studiul recent al Comisiei privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor care arată că: „transportatorii estici ar putea fi în continuare nevoiți să absoarbă parțial creșterea costurilor asociate măsurii pentru a-și menține competitivitatea generală a pieței în raport cu segmente de piață care nu au fost afectate deloc”, iar noile curse de întoarcere ar putea determina o creștere a costurilor de până la 11.000 EURO pe vehicul pe an pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările Europei de Vest. Întreprinderile de transport profesionist din Europa de Est afiliate asociațiilor semnatare ale prezentei scrisori către CE și, de asemenea, statele membre în care acestea sunt stabilite – Bulgaria, Lituania, Polonia, Ungaria și România sunt direct afectate de dispoziția privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor, depunând acțiuni împotriva acestei dispoziții contestate a Pachetului Mobilitate 1, care au fost aduse în fața instanțelor Uniunii Europene.

3. Întoarcerea obligatorie acasă a camioanelor nu a făcut parte din propunerile Comisiei adoptate în 2017 și nu a făcut obiectul unei evaluări de impact înainte de adoptarea acesteia
Dacă legiuitorii UE și-ar fi respectat obligațiile legale și ar fi efectuat evaluări de impact, ar fi putut observa că prevederea privind întoarcere obligatorie acasă a

camioanelor are un impact negativ major asupra mediului și asupra transportatorilor rutieri din estul UE, așa cum subliniază studiul recent publicat de CE privind evaluarea impactului obligației de întoarcere regulată a vehiculului în statul membru de stabilire.

O astfel de lipsă de fundamentare a motivelor și a unor evaluări de impact, ca în cazul de față, nu poate fi tolerată. Din aceste motive, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR alături de Asociațiile profesionale de transport rutier AEBTRI- Bulgaria, MKFE - Ungaria, LINAVA – Lituania și ZMPD - Polonia solicită Comisiei Europene anularea urgentă a obligației întoarcerii acasă a camioanelor la fiecare 8 săptămâni.”, se spune în comunicatul UNTRR din 30 martie 2021.

Publicarea

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



UNTRR: GUVERNUL ROMÂNIEI SPRIJINĂ ACȚIUNEA DE ANULARE A OBLIGAȚIEI ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR

Guvernul României sprijină industria de transport rutier din România, alăturându-se și în acțiunea de anulare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor, depusă de UNTRR alături de transportatorii rutieri români la Tribunalul General UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR apreciază eforturile Guvernului României pentru intervenția promptă în sprijinul acțiunii de anulare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor, depusă de UNTRR alături de transportatorii rutieri români la Tribunalul General UE. La începutul lunii martie a.c., Agentul Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene a depus la Grefa Tribunalului UE o cerere de intervenție a României în sprijinul acțiunii depuse de UNTRR și transportatorii rutieri români. UNTRR apreciază implicarea activă a Agentului Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene, a Ministerului Afacerilor Externe și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în realizarea acestui demers, pentru apărarea intereselor transportatorilor rutieri români. Reamintim că în octombrie 2020, UNTRR împreună cu operatori români de transport rutier, au depus o acțiune de anulare în fața Tribunalului General al Uniunii Europene solicitând anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni introdusă prin articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 1055/2020 al Parlamentului European

și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier. Totodată, UNTRR salută demersurile suplimentare ale Guvernului României vizând anularea unor dispoziții ale Pachetului Mobilitate I, respectiv faptul că luna trecută, au fost introduse cereri privind intervenția statului român în alte 12 acțiuni în anularea unor dispoziții din Pachetul Mobilitate I, realizate de Bulgaria, Cipru, Lituania, Malta, Polonia și Ungaria.

Obligația întoarcerii acasă a camioanelor, impusă în mod abuziv de Parlamentul European și Consiliu are un impact negativ asupra transportatorilor rutieri români și asupra României, precum și asupra altor țări estice și periferice UE, fapt evidențiat în Studiul recent al Comisiei Europene privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor, publicat în februarie 2021. Studiul Comisiei Europene citează UNTRR, arătând că firmele românești vor fi mai afectate decât alți concurenți și nu vor putea crește tarifele într-un mod proporțional pentru a acoperi costurile. Studiul CE arată că, în cel mai



probabil scenariu, obligația întoarcerii acasă a camioanelor va genera 1,9 milioane de curse suplimentare ale camioanelor europene, evidențiind faptul că noile curse suplimentare ar putea genera o creștere a costurilor de până la 11.000 EUR pe vehicul pe an pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest. În scenariul probabil al restructurării majore a pieței europene de transport rutier, până la 29% dintre șoferii de camioane actuali stabiliți în țările din Europa de Est ar putea fi strămutați în alte regiuni ale UE. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR consideră că este crucial ca Guvernul României și transportatorii rutieri români să continue demersurile legale utilizând toate mijloacele necesare pentru a anula obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni introdusă abuziv prin articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 1055/2020. Totodată, UNTRR a solicitat Comisiei Europene să realizeze demersurile necesare pentru anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor având în vedere că această prevedere abuzivă nu a fost inclusă în propunerile Comisiei adoptate în 2017 și nu a făcut obiectul

unei evaluări a impactului înainte de adoptare, iar studiul Comisiei Europene de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni recent finalizat anul acesta evidențiază impactul negativ al acestei prevederi asupra transportatorilor estici și asupra mediului.

În discuțiile de săptămâna aceasta purtate de domnul Radu Dinescu, Secretarul General al UNTRR, cu Doamna Adina Vălean, Comisarul European pentru Transporturi cu privire la prevederile Pachetului Mobilitate 1, s-a evidențiat faptul că rezultatele studiului de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni arată că elementele noilor reguli vor conduce, în scenariul cel mai probabil, la o creștere a emisiilor în transport, fiind crucial pentru CE să analizeze dacă această

dispoziție se aliniază la ambițiile UE de reducere a emisiilor. Odată cu publicarea studiului, CE dorește să invite statele membre, Parlamentul European și toate părțile interesate la un dialog suplimentar pe această temă. Reamintim că, anul trecut, Comisarul European pentru Transporturi, doamna Adina Vălean, a declarat că regretă faptul că noul set de reguli adoptat prin Pachetul Mobilitate 1 include elemente care nu sunt în concordanță cu ambițiile Pactului Ecologic, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor și că dacă este necesar, Comisia Europeană își va exercita dreptul de a prezenta o propunere legislativă specifică înaintea intrării în vigoare a prevederii privind întoarcerea acasă a camioanelor.", se spune în comunicatul UNTRR din 18 martie 2021.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



TRUCKS

Sharing the load



UNTRR - BANI PENTRU DIGITALIZAREA ȘI DECARBONIZAREA TRANSPORTURILOR

UNTRR solicită alocarea a 5 miliarde de euro prin PNRR pentru digitalizarea și decarbonizarea transporturilor rutiere din România.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Guvernului României includerea transporturilor rutiere în planul național de redresare și reziliență (PNRR) care va fi transmis Comisiei Europene, pentru finanțarea prioritară a digitalizării și a achiziției de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat (CNG/LNG), iar în viitor și a celor pe bază de hidrogen, precum și pentru dezvoltarea de stații de alimentare CNG/LNG în România. UNTRR a transmis această solicitare Primului Ministru – domnul Vasile-Florin CÎȚU, Ministrului Finanțelor – domnul Alexandru NAZARE, Ministrului Mediului, Apelor și Pădurilor - domnul Barna TÂNCZOS, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii - domnul Cătălin DRULĂ și Ministrului Investițiilor și Proiectelor Europene – domnul Cristian GHINEA. Considerăm că este o oportunitate istorică pentru sectorul transporturilor rutiere din România să primească sprijin din partea mecanismului UE pe baza planului național de redresare și

reziliență pregătit de Guvernul României, stabilind prioritățile naționale de reformă și investiții până în 2026. Noul mecanism oferă României posibilitatea fără precedent de a sprijini redresarea firmelor românești de transport rutier în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19 și de a realiza tranziția verde în domeniul transporturilor rutiere prin sprijinirea transportatorilor rutieri români să achiziționeze vehicule cu combustibili alternativi, pe modelul programelor de sprijin acordate de alte State Membre. Transportul rutier este coloana vertebrală care menține economia românească și europeană în mișcare. În ultimii ani, transportul rutier a fost cel mai mare contribuitor la exportul de servicii al României, cu un total de 5,68 miliarde euro în 2020 (pondere de 24,23%), în scădere cu 9,3% față de 2019, din care 5,53 miliarde euro (-9,34%) reprezintă transport rutier de mărfuri, restul fiind generat de transportul rutier de pasageri - 31 milioane euro (-39,2%) și alte tipuri de transport rutier - 121 milioane euro (+6,1%), potrivit datelor Băncii Naționale a României (BNR). Totodată, sectorul transportului

rutier este un angajator major, însă evoluțiile negative recente la nivel european, determinate de adoptarea Pachetului Mobilitate 1 și de criza Covid-19, afectează semnificativ transporturile rutiere românești, amenințând competitivitatea și chiar supraviețuirea multor firme care operează în acest sector economic important.

DIGITALIZAREA ESTE O NECESITATE PENTRU TRANSPORTATORII ROMÂNI

Transportatorii rutieri români trebuie să-și echipeze flotele cu soluții digitale. În următorii 5 ani, toate vehiculele comerciale de peste 2,5 tone utilizate în transportul internațional trebuie să fie echipate cu un tahograf inteligent. În același timp, transportatorii rutieri români trebuie să își dezvolte infrastructura digitală, care permite interoperabilitatea cu alți operatori și furnizori de servicii digitale, cum ar fi eCMR și eTIR pentru transportul rutier de mărfuri. În ultimii ani, UNTRR a solicitat constant Guvernului României digitalizarea documentelor de transport și măsuri concrete pentru începerea implementării e-CMR în România.

DECARBONIZAREA TRANSPORTURILOR NECESITĂ INVESTIȚII PRIORITARE

În ciuda pierderilor și incertitudinii economice, transformarea sectorului transporturilor rutiere va continua și chiar în ritm accelerat în domeniul decarbonizării, având în vedere obiectivele europene ambițioase ale Pactului Verde European, iar presiunea asupra sectorului de transport este foarte mare pentru a realiza o reducere cu 90% a emisiilor generate de transporturi până în 2050.

Transportatorii români doresc să investească în vehicule ecologice iar, la acest moment, CNG/LNG sunt singura soluție fezabilă importantă pentru companiile românești care operează transporturi rutiere internaționale în UE, având în vedere faptul că, pe distanțe lungi, vehiculele electrice nu sunt viabile din punct de vedere economic. România are mari rezerve de gaze naturale, iar noile descoperiri recente vor ajuta România să devină mai independentă din punct de vedere energetic, folosind resursele proprii de gaz natural pentru transporturile operate cu vehicule CNG/LNG.

Menționăm că, încă din 2019, UNTRR a solicitat sprijinul Administrației Fondului pentru Mediu pentru acordarea de subvenții transportatorilor români în vederea achiziționării de camioane CNG/LNG. Prin comparație, State Membre precum Franța și Germania oferă de mult timp subvenții transportatorilor din

aceste țări pentru achiziționarea de camioane CNG/LNG, prin programe de subvenționare a achiziției de camioane CNG/LNG, acoperind până la 40% din costul vehiculului (Germania), prin exceptarea vehiculelor CNG/LNG de la plata taxelor de drum și prin instituirea unui nou bonus ecologic la achiziția de vehicule ecologice sau pentru finanțarea prin leasing operațional a vehiculelor grele electrice și a celor care funcționează pe bază de hidrogen (Franța).

Totodată, majoritatea Statelor Membre și-au dezvoltat o rețea de stații de alimentare CNG/LNG, în prezent Germania având 817 stații alimentare CNG/LNG, Italia- 1403, Bulgaria- 121, în timp ce în România nu există decât 3 stații de alimentare CNG/LNG.

În acest context, considerăm că tranziția verde prin decarbonizarea transporturilor rutiere din România este unul din domeniile prioritare pentru România, cu cea mai mare nevoie de sprijin prin finanțarea UE pentru:

- reînnoirea flotei (camioane, autocare și autobuze) cu vehicule funcționând pe combustibili alternativi prin acordarea de subvenții transportatorilor români de până la 50% din costul vehiculului, similare celor acordate transportatorilor din alte State Membre pentru achiziționarea

vehiculelor CNG/LNG,

- dezvoltarea unei rețele de stații de alimentare CNG/LNG în România la un nivel similar celorlalte State Membre UE.

Instrumentele sub umbrela Next Generation EU (UE - Generația Viitoare) oferă României oportunitatea istorică de a folosi sprijinul financiar european pentru relansarea economică competitivă, cu măsuri pentru atingerea obiectivelor de digitalizare și decarbonizare în același timp. UNTRR solicită Guvernului României valorificarea pragmatică și concretă a sprijinului financiar important acordat de UE prin Pachetul de redresare - NextGenerationEU, respectiv alocarea a 5 miliarde de euro pentru sectorul transporturilor rutiere prin planul național de redresare și reziliență în următorii 3 ani, pentru digitalizare și reînnoirea a jumătate din flota României de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat (CNG/LNG) și pentru dezvoltarea a 100 de stații de alimentare CNG/LNG în România.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 16 martie 2021.



Problema



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



VIDEO: NOUL AUTOBUZ ELECTRIC MAN LION'S CITY E

MAN Lion's City E, modelul de autobuz electric din ce în ce mai popular în orașele din Europa, a ajuns în România, pe 31 martie 2021, pentru a fi testat.

Roadshowul european de prezentare a autobuzului electric MAN Lion's City E a făcut, anul trecut, 78 de opriri în 15 țări europene. 148 de reprezentanți ai companiilor de transport au avut ocazia să testeze acest model. Roadshowul de prezentare continuă și anul acesta. Pe lângă România, MAN Lion's City E va fi prezentat în Italia, Portugalia, Lituania și Rusia. "Noua generație MAN Lion's City este pregătită pentru orice aplicație. Modelele de autobuze complet electrice MAN Lion's City îndeplinesc cerințele actuale de sustenabilitate, fiabilitate și eficiență în ceea ce privește transportul public. Modelul MAN Lion's City E devine din ce în ce mai popular între clienții europeni. Viitorul fără emisii începe acum. Împreună putem realiza acest lucru.", a declarat Heinz Kiess, Senior Manager, Head of Product Marketing Bus, MAN Truck & Bus SE.

Interviuri exclusive

Cu prilejul evenimentului, jurnaliștii revistei TIR Magazin au realizat un videoclip în cadrul căruia au realizat și două scurte interviuri:

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

Cât de important este acest autobuz pentru piața de transport public de persoane din România?

Claudia Iordache, CEO MHS

Trucks&Bus: Aș spune că este vital, având în vedere gradul de poluare al orașelor din România. Produsul prezentat de noi, MAN Lion's City de 12 metri, se produce la scară largă din octombrie 2020, iar din aprilie 2021 se produce și varianta de 18 metri.





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

De ce este important acest autobuz pentru mediu?

Barna Tanczos, Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor:

Stăm lângă o bijuterie tehnologică. Toate eforturile noastre de finanțare,

de a atrage atenția asupra evenimentelor din „Vinerea verde” sunt de prisos dacă nu avem suportul tehnologic. Autoritățile publice locale vor avea la dispoziție din în ce mai multe mașini alternative, verzi, electrice cu care pot veni în susținerea companiilor de transport local. Acest autobuz

vine în sprijinul autorităților locale, iar Ministerul Mediului și Ministerul Dezvoltării asigură finanțare pentru asemenea investiții.

Prezentare și testare

În România, autobuzul este disponibil pentru prezentare și testare în București, Brașov, Sibiu, Cluj, Oradea și Timișoara, în perioada 31 martie-09 aprilie. Modelul disponibil pentru testare, în România, este MAN Lion's City E de 12 metri. Vehiculul este dotat cu un pachet de baterii, compus din șase unități, cu o capacitate de 480 kWh, trei uși acționate electric, dintre care două au control automat, precum și faruri LED. La interior, MAN Lion's City E are 35 de locuri în versiunea MAN City Advanced, spațiu pentru persoane cu dizabilități locomotorii și cărucior copil lângă ușa a doua, iluminat interior cu LED, sistem de aer condiționat, unitate de încălzire cu putere minimă de 20kW și încălzire auxiliară. Postul de condus al șoferului în versiune Lion's City Pro este dotat cu scaun rotativ Isri ProActive 2, îmbrăcat în piele, cu



Expertiză unică în România

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

Prețuri super competitive

Retea națională cu 13 depozite și birouri comerciale

Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service

Acces la specificații tehnice

Consiliere profesională

Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro | webshop.mecdiesel.ro | contact@mecdiesel.ro



încălzire și control al climei, centură de siguranță în trei puncte, precum și cu cameră retrovizoare și monitor de 6,5 inch.

Fiabilitate și eficiență

La workshopul de prezentare din București, din 31 martie 2021, alături de Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus, au fost prezente oficialități din cadrul Guvernului României, precum și oficialități din partea producătorului MAN Truck & Bus SE. Printre acestea s-au numărat Barna Tanczos, Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor și Heinz Kiess, Senior Manager, Head of Product Marketing Bus la MAN Truck & Bus SE, care a transmis un mesaj video. "România nu putea să nu facă parte din cadrul roadshow-ului european de prezentare a vehiculului MAN Lion's City E. Vehiculul este disponibil pentru testare în șase orașe principale din România și suntem siguri că va impresiona prin fiabilitate și eficiență, așa cum s-a întâmplat în toate țările europene unde a fost deja testat.", a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

"Este responsabilitatea noastră, a tuturor, să avem grijă de mediu. Știm cu toții că amprenta noastră asupra mediului se poate măsura foarte exact, se poate calcula ce înseamnă viața noastră de zi cu zi ca amprentă ecologică, ca amprentă asupra mediului. Responsabilitatea nu se poate transfera. Este a mea, a tuturor cetățenilor din această țară, a fiecărui primar, a fiecărei companii, a fiecărei entități care încearcă să facă viața mai bună în comunitatea noastră.

Lansarea acestui mijloc de transport este o invitație la un alt stil de viață, o invitație pe care trebuie să o audă autoritățile publice locale. Știm cu toții că, în marile aglomerări urbane, amprenta transportului este extraordinar de mare. Peste 70% din poluarea aerului din București provine de la trafic. La nivel european, aproximativ 25% din poluarea aerului vine din trafic. În cazul orașelor mari, acel procent de

25% urcă până la 60-75%.

Vă mulțumim pentru această gândire responsabilă, acest mod de a vedea lucrurile, acest mod de a veni în sprijinul autorităților publice locale, care sper că vor fi beneficiarii reali ai acestor dezvoltări științifice, care ne aduc soluții mult mai verzi, mai nepoluante pentru viața noastră de zi cu zi.

Lucrurile sunt pregătite pentru un alt viitor, pentru o altă perspectivă și sper în această colaborare între firmele private și autoritățile publice locale, companiile de transport și ministerele de resort, astfel încât, în cel mai scurt timp posibil, să putem spune că transportul public în comun, în România, în toate orașele mari, este unul nepoluant, este unul verde, este unul care dă dovadă de gândire responsabilă.", a declarat Barna Tanczos, Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor.

Teste pe termen lung

Modelul MAN Lion's City E a fost inclus în flotele de transport public pentru ca operatorii să testeze în traficul real eficiența unui autobuz electric. În orașe precum Hamburg, München sau Wolfsburg, au fost derulate teste pe termen lung pentru a aduna informații despre autonomie, modul de încărcare, siguranță, confort, fiabilitate, dar și felul în care se comportă un model electric în funcție de schimbările de la un anotimp la altul precum și topografia unui oraș. MAN Lion's City E a trecut cu bine toate testele și a reușit să impresioneze șoferii, călătorii și operatorii de flote.

MAN Lion's City E este un model de autobuz electric și eficient. Acesta are amplasat motorul pe axa spate sau două motoare pe axa a doua și a treia, în cazul versiunii articulate. Bateriile au o capacitate de 480 kWh (versiune de 12 metri) și 640 kWh (versiunea de 18 metri). În funcție de model și de condițiile de operare (trafic, condiții meteo, etc), autonomia este cuprinsă între 200 și 270 km, pe toată durata de viață a bateriei.

În octombrie 2020, a început producția în serie a autobuzului

electric MAN Lion's City E la fabrica din Starachowice, Polonia. Primul model produs a fost Lion's City 12E, cu o lungime de 12 metri, iar primul client este operatorul de transport public din Hamburg, Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein (VHH).

Autobuzul articulat complet electric Lion's City 18E, cu o capacitate de transport de până la 120 de pasageri, va intra în producția de serie în luna aprilie 2021.

Modelul MAN Lion's City E a fost achiziționat deja de doi operatori europeni de transport local din Luxembourg și Anvers.

Strategie coerentă și coordonată

"Anul trecut, în data de 10 iulie, am participat la Oradea la inaugurarea celui de-al nouălea atelier din cadrul rețelei MHS Truck Service. Așa cum m-am documentat, rețeaua MHS Truck Service deține ateliere de service proprii în București, Otopeni, Brașov, Sibiu, Cluj, Timișoara, Constanța și Bacău.

Având în vedere că Grupul MAN este prezent în România de peste 20 ani și, de asemenea, că flota variată a companiei se află în topul preferințelor clienților din România, MAN revine prin acest atelier de prezentare a autobuzului electric MAN LION'S CITY E, în cadrul turneului MAN #ElectrifyingEurope, în întâmpinarea nevoilor de dezvoltare din România, prin creșterea pachetului de oferte, produse și servicii din industria de transport.

UE vrea să devină neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050. Pentru a transforma acest angajament politic în obligație juridică, statele membre și-au asumat Pactul



Ecologic European și necesitatea unor acțiuni în toate sectoarele economiei, precum:

- investiții în tehnologii ecologice;
- sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase;
- decarbonizarea sectorului energetic;
- îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor;
- colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel mondial.

Totodată, vorbim tot mai des de Orașe/ Comunități/ Sate inteligente. Partea inteligentă a unui oraș inteligent nu o reprezintă doar tehnologia, ci și capacitatea liderilor și a locuitorilor de a folosi toate instrumentele de care dispun pentru a crea un spațiu urban util, inovativ și propice dezvoltării mediului de afaceri.

Consider că este nevoie de o strategie coerentă și coordonată la nivel național pentru a avea orașe inteligente.

MAN a unit activitățile de digitalizare ale tuturor sectoarelor de activitate într-o unitate nouă, puternică.

Știu că, la nivelul companiei, ca de altfel a numeroase companii din acest segment din România, se promovează masiv strategia de transformare digitală și implementarea acesteia, atenția fiind concentrată pe optimizarea și îmbunătățirea proceselor interne, deoarece transformarea digitală, ca și concept, schimbă nu numai produse și servicii, dar și compania

în sine.

Orientarea către un viitor tehnologizat joacă un rol decisiv pentru competitivitatea viitoare a producătorilor de autovehicule comerciale și nu numai, având ca rol accelerarea transformării, de la producători de autovehicule comerciale, la furnizori de soluții inteligente de transport.

Am înaintat, atât anul trecut cât și recent, propunerea de a conecta țara noastră la coridoarele de date/ 5G de la nivelul UE. Țările UE cooperează pentru a dezvolta site-uri de testare pe scară largă, pentru conducerea conectată și automată pe autostrăzile europene sub formă de coridoare transfrontaliere. Statele membre și industria au fost de acord pentru prima dată să stabilească coridoare transfrontaliere în septembrie 2017, în cadrul mesei rotunde privind conducerea conectată și automată (CAD) de la Frankfurt. Un număr de state membre au continuat să semneze și/sau să anunțe acorduri bilaterale între ele pentru mai multe coridoare de testare.

În Germania deja sunt utilizate, îndeosebi pentru transportul de marfă, coridoare de transport autonom. Așadar, exemplul și expertiza germană vin să susțină și drumul țării noastre spre implementarea cu succes a transformării digitale și a tranziției verzi.

Am înaintat, de asemenea, propunerea de a iniția racordarea României, prin memorandum de înțelegere, la două dintre coridoarele transfrontaliere amintite, respectiv: Slovenia, Ungaria și Austria și Bulgaria,

Grecia și Serbia privind cooperarea transfrontalieră în dezvoltarea și testarea vehiculelor electrice, integrate și autonome.

Totodată, în data de 7 ianuarie 2021, Guvernul României a adoptat, prin Ordonanță de urgență, cadrul instituțional și măsurile necesare pentru înființarea „Punctului Național de Acces”, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, din 7 iulie 2010, privind cadrul pentru implementarea sistemelor inteligente de transport. Demersurile însumate ale domnului secretar de stat Ionel Irinel Scrioșteanu și ale subsemnatului, în coordonarea domnului Lucian Bode, ministru, în calitate de președinte, respectiv, vicepreședinte ai Consiliului de Coordonare pentru Sisteme Inteligente de Transport, au scos România dintr-un posibil infrigement, transpunerea directivei fiind rămasă restantă încă din 2014. În acest context și în rezonanță cu poziția subsemnatului de vicepreședinte al WG interministerial pentru transpunerea directivei ITS – Intelligent Transport Systems, nu pot decât să mă bucur și să apreciez munca dumneavoastră, efortul susținut, dedicarea și inovarea din cadrul acestei companii, cu atât mai mult cu cât digitalizarea și eficientizarea sunt deziderate clare ale Guvernului și ale României.”, a declarat, cu prilejul lansării noului autobuz electric, Dragoș C.L. Preda, secretar de stat cu atribuții în comunicare în cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





MAN LION'S CITY E FIȘĂ TEHNICĂ PRODUS

- Lungime vehicul – 12.2 metri
- Tip 12E
- Tren de rulare – o singura treaptă a cutiei
- Nr. uși – 3 uși cu deschidere dublă
- Interior 35 de locuri – MAN City Advanced
- Full electric
- 2 monitoare LCD pentru informarea călătorilor și pentru difuzarea spoturilor publicitare
- Capacitate baterii – 480 KWh
- Capacitate de rulare – pana la 270 km in functie de conditiile de trafic
- Soluție de încărcare – 40kW Heliox
- 36 de locuri pe scaune + 40 de locuri în picioare + 1 loc pentru persoane cu dizabilități locomotorii

Număr uși – 3 uși

- Ușa nr. 1 se deschide electric
- Buton al ușii pentru șofer, integrat în panoul frontal, dreapta

Ușa nr. 2 se deschide electric și are control automat

- 2 butoane de deschidere afară în ambele laterale ale ușii nr. 2
- Un buton pentru deschiderea automată a ușii pentru ușa nr. 2

Ușa nr. 3 se deschide electric și are control automat

- 2 butoane de deschidere afară în ambele laterale ale ușii nr. 3
- Un buton pentru deschiderea automată a ușii pentru ușa nr. 3

Iluminare interioară cu LED:

- Pentru șofer
- Zona de compostare tichete
- Intrarea în autobuz - pentru toate ușile
- Zona de transport pasageri

Caracteristicile locului de muncă al șoferului:

- Cabină Lion's City Pro
- Jaluzea electrică pentru parbriz
- Cameră retrovizoare
- Monitor 1 – 6.5 inch
- Cameră retrovizoare pentru 2 uși cu afișare pe monitorul 1 sau monitorizarea

compartimentului pasagerilor

- Scaunul șoferului Isri ProActive 2, cu centură de siguranță în 3 puncte
- Scaun al șoferului rotativ, cu încălzire și control al climei, îmbrăcat în piele/ tapițerie luxury
- Unitate de încălzire cu putere minimă 20kW și încălzire auxiliară
- Sistem de aer condiționat
- Pachet baterii – 6 unități – capacitate 480 kWh
- Faruri LED și faruri LED pentru ceață
- Locuri pentru pasageri model MAN City
- Un loc și ½ în stânga și în dreapta deasupra roților din față
- 5 locuri duble în stânga și unul în dreapta între axe
- 5 locuri duble pe stânga și 3 pe dreapta în spate și 5 locuri pe bancheta din spate
- Cadru scaun pasager aluminium white
- Spațiu pentru persoane cu dizabilități locomotorii lângă ușa a doua





NOUL TEXACO DELO® 600 ADF CU TEHNOLOGIE OMNIMAX™ BREVETATĂ

Texaco Delo 600 ADF este o nouă tehnologie revoluționară de aditivare și linie de produse concepute pentru a reduce în mod semnificativ înfundarea filtrului de particule diesel (DPF); prelungirea duratei de viață a DPF de până la 2,5 ori pentru un avantaj de retenție de 3% a economiei de combustibil pe durata de viață a echipamentului.

Texaco Delo 600 ADF cu OMNIMAX™, o tehnologie brevetată Chevron, este primul ulei de motor greu cu capacitatea de a reduce drastic depunerile de funingine din filtrele DPF, ajutând la furnizarea de protecție remarcabilă a sistemului, atât pentru motor, cât și pentru sistemul de emisii.

Potrivit pentru utilizare rutieră, cât și off-highway, Texaco Delo 600 ADF cu tehnologia OMNIMAX™ brevetată de Chevron este formulat cu doar 0,4% cenușă sulfată, mult mai puțin decât limita API și ACEA de 1% cenușă sulfată, așa cum se găsește în multe

dintre uleiurile de motor actuale pentru condiții grele de exploatare. Această nouă linie de produse și tehnologia de aditivare contribuie la reducerea drastică a ratei de înfundare a DPF, ducând la prelungirea duratei de viață a DPF, cicluri de regenerare DPF mai puțin frecvente și contribuind la o economie de combustibil îmbunătățită cu 3% pe durata de viață a echipamentului.

Pentru condiții grele de exploatare

În cadrul conferinței de presă,

Valentin Ionescu, Director General al Premium Lubricants a declarat: "Premium Lubricants este partenerul Texaco Lubricants de peste 22 de ani, responsabil pentru operațiunile de vânzare și marketing pentru piața din România. Vom prezenta cel mai recent lubrifiant pentru motoare Heavy Duty, care funcționează în condiții grele de exploatare. Este vorba de noul produs Texaco Delo 600 ADF care conține noua noastră tehnologie revoluționară OMNIMAX™.".

**DELO 600 ADF:
UN NOU ULEI DE MOTOR
REVOLUȚIONAR, CARE
REDUCE ÎNTREȚINEREA DPF ȘI
COSTURILE CU COMBUSTIBILUL**



© 2021 Chevron. Toate drepturile rezervate. Toate mărcile comerciale sunt proprietatea Chevron Intellectual Property LLC sau a respectivelor deținători. DEL348-RO-G (01/21)



Delo®
Let's go further.

Pentru a afla mai multe despre Delo 600 ADF, contactați
PREMIUM LUBRICANTS, Distribuitor Autorizat Texaco®.
Web: www.premium-lubricants.ro/ / [f/PremiumLubricants](https://www.facebook.com/PremiumLubricants)

A Chevron company product



Delo inventează viitorul

Nicoleta Vânturiș, Director Termic al Premium Lubricants: "Reglementările privind emisiile sunt din ce în ce mai stricte. Echipamentele actuale, care funcționează pe motorină, trebuie să folosească diferite sisteme de recirculare pentru a putea atinge standardele restrictive.

Delo inventează viitorul uleiului de motor pentru condiții grele de exploatare. Motoarele din categoria Heavy Duty se confruntă cu o provocare serioasă. Tehnologia uleiului de motoare pentru condiții grele de exploatare a rămas în urma tehnologiei sistemelor de motoare. Blocajele filtrului de particule diesel reduc, în mod semnificativ, eficiența motorului și cresc costurile cu combustibilul și de întreținere. Texaco Delo 600 ADF extinde istoricul de performanță, trecând de la concentrarea exclusiv pe motor la includerea sistemului de post-tratare. Texaco Delo 600 ADF valorifică cercetarea strategică corporativă semnificativă și protecția proprietății intelectuale deținută de Chevron. Această tehnologie revoluționară se evidențiază prin: protecție post-tratare, extinderea nivelului de schimb și păstrarea economiei de combustibil."

Prelungirea intervalului de schimb

Chris van Geeteruyen, Chevron: "Prin noua tehnologie, ne așteptăm să prelungim intervalul de schimb de 2-2,5 ori în raport cu un interval standard de schimb. Aceasta este o estimare. Durata de prelungire a intervalului de schimb trebuie armonizată cu practicile de mentenanță, cu tipul echipamentului, condițiile de lucru în care se folosește echipamentul și

luându-se în considerare recomandările producătorului de echipamente."

Un prim client

Rudi Sanders, Chevron: "Această tehnologie a fost oferită către un prim client din zona de prim montaj. Suntem în contact cu mai mulți clienți, care și-au manifestat interesul pentru această tehnologie. Există discuții cu fiecare dintre ei legate de potențialul pe care această tehnologie îl poate aduce în afacerea lor. Dezvoltarea produsului este făcută pentru a respecta standardele în vigoare."

Care sunt beneficiile

Ideea inițială pentru dezvoltarea acestei tehnologii datează din 2003. În acel moment, industria încă încerca să înțeleagă ce schimbări erau necesare pentru a deschide calea pentru introducerea unor sisteme noi de control al emisiilor. Un lucru era clar: reducerea cenușii era necesară. Dar a rămas neclar cât de mult poate fi redusă, mai ales fără a afecta performanța uleiului. Tehnologii companiei au privit-o inițial ca pe o provocare, ceea ce a dus în cele din urmă la descoperiri care au transformat-o într-o realitate comercială. Texaco Delo 600 ADF a ajutat la realizarea unei economii de combustibil pe toată durata de viață a echipamentului. Pe măsură ce DPF-urile se înfundă cu cenușă, performanța economiei de combustibil se degradează din cauza contrapresiunii crescute asupra motorului și a creșterii frecvenței regenerărilor DPF. La testare, utilizarea ADF Delo 600 a demonstrat o îmbunătățire medie de 3% a retenției economiei de combustibil în comparație cu un ulei pentru condiții grele de exploatare cu conținut de cenușă 1%

convențional.

S-au efectuat o serie de teste care includ teste de laborator pe banc, teste pe motor, precum și teste pe teren. Testele pe teren au fost întotdeauna o componentă esențială a performanței demonstrate pentru produsele Delo, iar ADF Delo 600 nu face excepție. Au fost efectuate teste pe teren, atât pe echipamente rutiere, cât și off-highway pentru a dovedi că Delo 600 ADF poate prelungi durata de viață a unui DPF de până la 2,5 ori, în comparație cu un ulei cu 1% cenușă.

Principalii constructori de motoare din întreaga lume urmăresc cu atenție modul în care vor îndeplini standardele de emisii de poluanți și gaze cu efect de seră, care vor continua să fie introduse treptat în următorii 7-10 ani, continuând în același timp să satisfacă cerințele clienților. Rămânem încrezători că uleiurile cu nivel ultra-scăzut de cenușă, cum ar fi ADF Delo 600, vor fi esențiale pentru îndeplinirea cerințelor specificațiilor produselor viitoare, oferind în același timp constructorilor de motoare flexibilitatea de a-și optimiza sistemele în ceea ce privește spațiul pe care îl ocupă componentele de control al emisiilor în echipament, precum și costul lor inițial. Fără îndoială, viitorul este luminos pentru această tehnologie.

Reglementări privind emisiile care stimulează dezvoltarea tehnologiei

Dezvoltarea Texaco Delo 600 ADF s-a datorat dorinței de a contribui la asigurarea faptului că toți clienții au reușit să obțină cele mai mici costuri de funcționare posibile și să respecte reglementările privind emisiile, pentru utilizări off-highway.

Standardele europene Stage I pentru motoarele utilizate în utilajele mobile nerutiere (NRMM) au fost puse în aplicare în 1999, iar de-a lungul anilor cerințele pentru NOx și particule au devenit mai stricte, ajutând echipamentele să devină mult mai curate.

În timp ce Stage III și Stage IV au condus la utilizarea limitată a DPF-urilor, Stage V conduce la adoptarea pe scară largă a DPF-urilor, care pot fi foarte eficiente în reducerea emisiilor de pulberi în suspensie, dar fac obiectul unei curățări periodice pentru a elimina materialele incomcombustibile care se acumulează în timp.

Rommel Atienza, directorul mărcii comerciale globale Chevron, a declarat: „Dezavantajul DPF este că funcționarea lor crește în mod inherent consumul de combustibil pentru a asigura că este generată suficientă căldură pentru a arde funinginea acumulată. Acest lucru are un cost, nu numai costul inițial asociat acestor dispozitive și numeroșilor senzori și unități de dozare care le compun, ci și costurile operaționale și de întreținere.”

„Texaco Delo 600 ADF reduce semnificativ rata de înfundare a DPF, pentru a prelungi durata de viață a DPF de până la 2,5 ori, rezultând un avantaj de retenție a economiei de combustibil de 3% pe durata de viață a echipamentului și oferind economii semnificative clienților.”, a mai spus Rommel Atienza.

Mentținerea unor sisteme moderne de control al emisiilor a avut, de asemenea, un impact semnificativ asupra industriei rutiere. Deși sistemele DPF sunt în funcțiune de mulți ani, există încă probleme operaționale raportate. Într-un sondaj realizat în 2020 în Regatul Unit și comandat de Texaco Lubricants, 67% dintre respondenți au raportat probleme legate de sistemele de control al emisiilor, inclusiv multe dintre acestea care făceau referire în mod specific la DPF.

De fapt, aproape jumătate din respondenții sondajului au indicat că au trebuit să forțeze o regenerare manuală a DPF pentru a restabili funcționarea acestuia, o activitate de întreținere neplanificată, care ține camionul în afara drumului și nefuncțional și care necesită, de asemenea, arderea combustibilului. Blocajele DPF care au necesitat curățare sau înlocuire au fost cele mai frecvent raportate probleme.

Rommel Atienza a spus: „Întrucât sistemele DPF sunt utilizate acum nu doar la autovehicule, ci și în construcții, minerit, cariere, producția de energie electrică, agricultură și silvicultură, putem presupune că probleme similare celor întâlnite în sectorul camioanelor și transporturilor vor începe să fie raportate peste tot.”

Reducerea acumulării de funingine în DPF

DPF colectează până la 98% din emisiile de particule sub formă de funingine și cenușă, majoritatea acestora fiind arse în timpul ciclurilor

tipice de regenerare a DPF. Cenușa este un material incombustibil derivat din aditivi lubrifianți metalici, ceea ce înseamnă că, în timp, DPF se înfundă și proprietarii de echipamente și parcuri auto sunt obligați să scoată unitățile din funcțiune pentru a restabili funcția DPF, suportând costuri de întreținere și pierderea productivității.

Dacă se acumulează prea multă funingine și cenușă în DPF, cantitatea mare de căldură produsă la regenerare poate duce la deteriorarea DPF, piesele de schimb costând câteva mii de lire. Înfundarea DPF crește contrapresiunea motorului și ciclurile de regenerare, rezultând într-un consum mai mare de combustibil.

Dar nu este vorba doar despre protecția DPF. Texaco Delo 600 ADF îndeplinește sau depășește specificațiile ACEA E6, E9 și OEM și a demonstrat o stabilitate remarcabilă la oxidare în industrie, OEM și testele pe teren, oferind posibilitatea de a prelungi intervalul de schimb al uleiului de motor. Împărțind durabilitatea produselor Texaco Delo 400, Texaco Delo 600 ADF a oferit, de asemenea, o protecție superbă împotriva uzurii trenului de supape și performanțe pentru depunerile de pe pistoane.

Rommel Atienza a concluzionat: „Să nu uităm că acesta este un ulei de motor și am văzut performanțe remarcabile și în protecția motorului, ceea ce va contribui la valoarea pe care Delo 600 ADF o va aduce clienților.”

Întreaga linie Delo 600 ADF este disponibilă începând cu 1 aprilie 2021 și include:

- Delo 600 ADF 15W-40
- Delo 600 ADF 10W-30

Despre Chevron

Chevron Corporation este una dintre cele mai importante companii energetice integrate din lume. Prin filialele sale care desfășoară activități comerciale la nivel mondial, compania este implicată în aproape toate aspectele industriei energetice. Chevron explorează, produce și transportă țiței și gaze naturale; rafinează, comercializează și distribuie combustibili și lubrifianți pentru transport; produce și vinde produse petrochimice și aditivi; produce energie; și dezvoltă și implementează tehnologii care sporesc valoarea de afaceri în fiecare aspect al operațiunilor



companiei. Chevron are sediul în San Ramon, California.

Despre PREMIUM LUBRICANTS

În România, de peste două decenii, PREMIUM LUBRICANTS este primul și cel mai important distribuitor autorizat CHEVRON LUBRICANTS, care are trei master brand-uri la nivel mondial: CHEVRON, TEXACO și CALTEX.

Fiecare din acestea reprezintă cele mai bune și de încredere brand-uri: Delo®, Havoline®, Supreme și Techron®, care sunt recunoscute pentru inovația tehnologiei, performanța și fiabilitate.

Aceste produse includ o mulțime integrată de ulei de motor, aditivi de combustibil, lichid de răcire și lubrifianți. PREMIUM LUBRICANTS și-a început activitatea pe piața românească în anul 1999, ca parte a grupului american Texaco, sub denumirea de Texaco Lubricants România.

În anul 2002, odată cu fuziunea dintre Chevron și Texaco, Texaco Lubricants România a devenit parte a noii companii formate și și-a schimbat denumirea în Chevron România.

În anul 2014, prin schimbarea modelului de business al Chevron Global Lubricants în întreaga Europă, Chevron România a devenit Premium Lubricants și este singurul distribuitor autorizat al produselor Chevron pentru România și Republica Moldova.

Tehnologia avansată a lubrifianților Texaco –brand parte a companiei Chevron– oferă performanță în întreaga Europă printr-o gamă largă de uleiuri de motor pentru autoturisme și camioane, împreună cu o gamă foarte largă de uleiuri pentru aplicații industriale.

În prezent, cu peste o sută de ani experiență în Europa, gama lubrifianților auto și industriali, comercializată sub brandurile Texaco®, Chevron®, Havoline®, Delo®, HDAX® and Techron®, include uleiuri de transmisie, vaseline, uleiuri hidraulice, lichide de răcire, uleiuri pentru motoare pe gaz, uleiuri pentru turbine, uleiuri pentru transmisii industriale și compresoare, etc.



DUPĂ 20 DE ANI: TEHNOLOGIA TRANSMISIEI I-SHIFT DE LA VOLVO TRUCKS REPREZINTĂ, ÎNCĂ, O INOVAȚIE REVOLUȚIONARĂ

Inovația adusă de transmisia manuală automatizată inteligentă I-Shift de la Volvo Trucks (AMT) continuă să fie un reper important în industrie, datorită impactului său pozitiv asupra consumului de combustibil, a performanței vehiculului, a siguranței și a confortului pentru șofer.

Până la sfârșitul anului 2020, s-au vândut, la nivel mondial, peste un milion de camioane Volvo echipate cu I-Shift. Iar acum, când celebrăm 20 de ani de la lansarea sa, această tehnologie revoluționară se află, încă,

în dezvoltare, pentru îmbunătățiri viitoare și mai mari.

I-Shift este rezultatul multor ani de eforturi deosebite din partea inginerilor Volvo Trucks și al feedback-ului din partea clienților.

I-Shift este rezultatul multor ani de eforturi deosebite din partea inginerilor Volvo Trucks și al feedback-ului din partea clienților.

Atunci când I-Shift a fost lansată, în 2001, Volvo Trucks și-a confirmat încrederea într-un sistem de transmisie pe bază de ambreiaj ca fiind cel mai eficient design pentru schimbarea automată a treptelor. De atunci, peste un milion de camioane au fost vândute, la nivel global, cu tehnologie I-Shift. Astăzi, toate camioanele Volvo FH, FH16, FM și FMX sunt echipate cu I-Shift, ca dotare standard. Fiind un sistem automatizat, I-Shift contribuie la un

consum de combustibil mai scăzut – și, astfel, la un impact redus asupra mediului – precum și la îmbunătățirea siguranței și a manevrabilității datorită unor beneficii precum reducerea zgomotului, a vibrațiilor și a solicitării fizice a șoferului.

„I-Shift a fost și încă este un element revoluționar. Astăzi, comercializăm I-Shift peste tot în lume. În America de Nord, procentul de echipare cu I-Shift din totalul camioanelor Volvo vândute a crescut de la numere de o sigură cifră, în 2007, la peste 90% în prezent. Această dezvoltare impresionantă reflectă în mod clar atât eficiența sa crescută, cât și preferințele șoferului,” spune Pär Bergstrand, Heavy Duty Transmission manager la Volvo Trucks.

Dezvoltată de către Volvo, I-Shift este complet sincronizată cu restul



camionului, transmisia utilizând informații disponibile atât de la motor, cât și de la vehicul, pentru a conlucra în mod optim, pentru diferite utilizări și configurații tehnice.

„Această sincronizare este ceea ce diferențiază I-Shift și o face atât de versatilă. I-Shift este rezultatul pozitiv al multor ani de eforturi depuse de inginerii noștri, al feedback-ului din partea clienților, din cadrul testelor din procesul de dezvoltare, și al accesului pe care îl are Volvo Trucks la tehnologii avansate, la nivelul întregului Grup Volvo,” explică Pär Bergstrand.

Succesul I-Shift se bazează pe abilitatea sa de a conlucra cu întregul lanț cinematic, acest sistem de transmisie este personalizat pentru motor și pentru componentele vehiculului încă din faza de proiectare. Cu îmbunătățiri continue pe parcursul timpului, I-Shift a fost capabilă să îndeplinească solicitările unei game largi de aplicații de transport, nu numai din punct de vedere al performanței și eficienței, ci și al ușurinței în conducere și confortului optim.

Pe parcursul timpului, Volvo Trucks și-a continuat activitatea de pionierat prin intermediul a numeroase noi și inteligente funcții pentru I-Shift, pe care atât șoferii cât și operatorii de transport au ajuns să le aprecieze. Iată câteva exemple.

I-Shift cu dublu ambreiaj

În 2014, când Volvo Trucks a dezvăluit I-Shift cu dublu ambreiaj, a fost vorba despre un ambreiaj dublu pentru transport greu, inspirat de cutiile de viteze utilizate pe mașinile de curse, care ofereau sentimentul unei puteri neîntrerupte în timpul schimbării treptelor de viteză.

I-Shift cu trepte de forță

Un alt pas semnificativ a fost făcut în 2016, pentru aplicațiile grele de transport, care necesită cuplu suplimentar și forță la pornire. I-Shift cu trepte de forță permite unui camion cu masă totală în combinație de până la 325 de tone să plece de pe loc, pe suprafață plană. Raportul de transmisie îi permite camionului

să se deplaseze cu viteze începând de la 0,5 km/h, ceea ce este benefic în efectuarea manevrelor de precizie, de exemplu pe șantiere, la pavarea drumurilor sau în transportul de lemn.

I-See utilizează hărți bazate pe Cloud

I-See este un sistem separat care poate fi adăugat la I-Shift, proiectat să analizeze topografia și să folosească aceste informații pentru a menține camionul în cea mai eficientă treaptă din punct de vedere al consumului de combustibil. Actualizat în 2017, I-See ajută camionul să mențină o viteză medie constantă prin analizarea datelor hărților bazate pe Cloud despre topografia drumului din față, spunându-i sistemului I-Shift când este momentul optim de a schimba treapta de viteză, pentru a economisi energie și, astfel, combustibil.

I-Shift cu funcția de schimbare de direcție

Lansarea, în 2020, a noii generații de camioane grele Volvo Trucks a adus introducerea altei funcții inovative: I-Shift cu schimbare de direcție. Această nouă funcție îi permite camionului să schimbe direcția fără să fie necesar ca șoferul să apese pedala de frână, un element util în special în domeniul construcțiilor, cel forestier sau cel minier, în care este nevoie de manevre repetitive, la viteze mici.

Cea mai recentă generație de camioane Volvo reduce și mai mult consumul de combustibil. De exemplu, noul Volvo FH cu tehnologie I-Save – cel mai eficient camion Volvo de până acum din punctul de vedere al consumului de combustibil – reduce consumul cu



până la 10 procente*.

Și, privind în perspectivă, cu siguranță că dezvoltările inovative nu se vor opri aici.

„I-Shift va continua să fie îmbunătățită pentru camioanele diesel și va juca, de asemenea, un rol important în călătoria noastră către electromobilitate. Fiind o tehnologie avansată de automatizare, I-Shift oferă abilități unice pentru a contribui la soluțiile de transport Volvo complet autonome ale viitorului,” concluzionează Pär Bergstrand.

*Diferența în consumul de combustibil este calculată prin compararea costurilor cu motorina și cu AdBlue pentru I-Save: noua generație a modelului Volvo FH cu motor D13TC Euro 6 step D care include pachetul de combustibil pentru transport de lungă distanță, cu modelul clasic Volvo FH cu motor D13 eSCR Euro 6 step D, fără pachet de combustibil pentru transport de lungă distanță. Economia efectivă de combustibil variază în funcție de mulți factori, cum ar fi nivelul de experiență al șoferului, utilizarea sistemului cruise control, specificațiile vehiculului, încărcătura, topografia și condițiile meteo.





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

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

Un patron nemulțumit

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

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



explică șoferul.

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

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

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

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

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

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

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





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

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

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

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

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

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

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

Un șofer turc închide lista

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





BREXIT. EXPORTURILE BRITANICE DE ALIMENTE ȘI BĂUTURI S-AU PRĂBUȘIT

Exporturile de alimente și băuturi din Marea Britanie către Uniunea Europeană s-au prăbușit după Brexit, potrivit cifrelor publicate luni, 22 martie 2021, de HM Revenue and Customs, relatează The Guardian.

Producătorii de whisky, brânză și ciocolată au suferit cele mai mari pierderi de export după Brexit în sectorul alimentelor și băuturilor. Analiza cifrelor de către Federația pentru Alimente și Băuturi (FDF) arată că exporturile de brânzeturi în ianuarie au scăzut, de la 45 la 7 milioane de lire sterline, față de aceeași perioadă a anului trecut, în timp ce exporturile de whisky au scăzut de la 105 milioane la 40 de milioane de lire sterline. Exporturile de ciocolată au coborât de la 41,4 milioane de lire sterline la doar 13 milioane de lire sterline, în scădere cu 68%.

Oficialii britanici au pus prăbușirea comerțului pe seama unei combinații de factori: Brexit și o cerere mai slabă în Europa, unde restaurantele, hotelurile și alte afaceri din sectorul ospitalității rămân închise. Exporturile de alte produse, cum ar fi somonul și carnea de vită, s-au oprit aproape cu totul, cu scăderi de 98%, respectiv 92%. Dar, ca valoare, au fost pe locul 7 și 4 cele mai mari pierderi din primele 10 exporturi către UE. Și comerțul

cu pește a scăzut cu 79%, parțial din cauza unei interdicții totale a exporturilor de anumite crustacee vii.

Birocrația vamală și regulile UE pun piedici micilor producători britanici. Cifrele vin după datele de la Oficiul Național de Statistică (ONS), care arată că schimburile comerciale dintre Marea Britanie și UE au fost puternic afectate în ianuarie, exporturile totale scăzând cu 40,7% în ianuarie, comparativ cu decembrie. În acest context, subcomitetul UE pentru Mediu al Camerei Lorzilor și-a exprimat profunda îngrijorare cu privire la întreruperea comerțului cauzată de Brexit. „Suntem consternați că sectorul nostru agroalimentar se confruntă cu dispute comerciale atât de mari”, a declarat Lord Teverson, președintele subcomitetului, într-un nou raport.

„Mărimea volumului de documente și a pregătirilor necesare pentru exportul de alimente către UE prezintă provocări foarte dificile, în special pentru afacerile mici”, a adăugat el. FDF a declarat că

cea mai afectată rută comercială a fost către Irlanda, care și-a pierdut poziția de cea mai mare piață de export a Marii Britanii, reprezentând 5% din comerțul global, comparativ cu 18% în ianuarie 2020. Exporturile către Germania și Italia au fost pe următoarele două locuri - în scădere cu 85%, respectiv cu 81%.





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 01

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

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de

marfă și de persoane. Transportul de construcții a rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.





VERIFICAREA TAHOGRAFELOR, MODIFICATĂ. ISCTR VA CONTROLA CAMIONUL ÎNTR-UN SERVICE AUTORIZAT

Proiectul de Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare a fost pus în dezbatere publică.

Ce prevede referatul prin care se aprobă modificările aduse activității de control a respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și tahografelor.

Scurta descriere a reglementării:

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 221 din 30 decembrie 2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora a fost adoptată luând în considerare în principal necesitatea asigurării la nivel național a cadrului de aplicare a Regulamentului (UE) 2020/1.054. În conformitate cu prevederile art. II alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 221/2020, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va actualiza Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.058/2007, publicat

în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 721 din 25 octombrie 2007, cu modificările și completările ulterioare, actualizarea urmând a cuprinde cel puțin următoarele:

a) prevederi detaliate privind direcționarea vehiculului, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, către un atelier autorizat în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului, în cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului;

b) prevederi detaliate privind modalitățile prin care întreprinderea/ operatorul de transport rutier asigură respectarea obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

c) norme care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii pentru conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Astfel, proiectul de ordin supus aprobării cuprinde normele sus-menționate, precum și câteva modificări/

completări suplimentare determinate de necesitatea eficientizării activității de control, precum și a actualizării anumitor prevederi din Normele aprobate prin OMT nr. 1058/2007 cu modificările și completările ulterioare cu prevederile reglementărilor în vigoare adoptate în ultima perioadă, dintre care menționăm:

- acordul comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte;
- modificarea termenului în care autoritățile Statelor Membre dotează echipajele de control cu echipamente de detectare timpurie la distanță a abaterilor, ca urmare a modificărilor survenite prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



modificarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare, pe care îl supunem spre aprobare.

Cele mai importante modificări:

Articolul 1

Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și completează după cum urmează.

Articolul 3

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

Articolul 6

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

a) respectarea perioadelor de conducere zilnică și săptămânală,

pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal;

b) foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie deținute la bordul vehiculului în conformitate cu articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului și/sau pe foile imprimate;

c) cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3 (categoriile N3 și M3 astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE);

d) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare, respectiv identificarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare sau, dacă este cazul, prezența documentelor

prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Articolul 8

I.S.C.T.R. dotează echipajele de control cu echipamente de detectare timpurie la distanță a încălcărilor conform prevederilor art. 9 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

Articolul 14 - (1)

În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat situat în apropiere, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului.

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

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

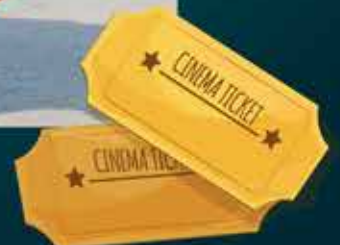
(4) Echipajul de control al I.S.C.T.R. solicită atelierului autorizat să efectueze teste suplimentare conform articolului 38 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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



Articolul 14 – (2)

În vederea aplicării prevederilor art. 15 din Regulamentul CE nr. 561/2006, pentru asigurarea unei protecții corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere permise, pauzele și perioadele de repaus obligatorii, conducătorii auto ai vehiculelor utilizate pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km, respectă prevederile Hotărârii Guvernului nr. 38 din 16 ianuarie 2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare.

Articolul 14 - (3)

În vederea aplicării prevederilor art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, întreprinderile/ operatorii de transport rutier organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de trei sau patru săptămâni consecutive, după caz, să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioadele

de repaus săptămânal reduce.

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

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

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

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

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

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

- i. înregistrări tahograf;
- ii. bilete de călătorie, în cazul transportului cu avionul, trenul sau a curselor regulate de transport persoane;
- iii. documentul de transport, în cazul transportului în cont propriu efectuat de întreprinderea/ operatorul de transport rutier;
- iv. dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, pus la dispoziție de întreprinderea/ operatorul de transport;
- v. orice altă dovadă a altor modalități de călătorie;
- vi. invitațiile prevăzute la alineatele (3) și (4), care dovedesc că întreprinderea/ operatorul de transport i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii/ operatorului de transport, în cazul în care nu sunt prezentate documentele prevăzute la alineatul (7) punctele (i) – (v), prin care se face dovada întoarcerii conducătorilor auto la centrul operațional al întreprinderii/ operatorului de transport rutier din statul membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto.
- (8) În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri prevăzute la alineatele (1) și (2) se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare.



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.





(9) În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto.

1. La articolul 18, se adaugă trei noi alineate, alineatele (21), (22) și (23), cu următorul cuprins:

„(21) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului, suplimentar față de măsura dispusă conform alineatului (2), inspectorul aplică imobilizarea autovehiculului, prin

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

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

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



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



SANDOR GABOR, ȘEFUL IFPTR DEVENIT SECRETAR DE STAT LA MT- ACUZAT DE INFRAȚIUNI

Federația Națională a Camerelor Operatorilor Taxi și Taximetriștilor Independenți din România (FNCOTR) îl acuză pe Gabor Sandor, numit de UDMR secretar de stat în Ministerul Transporturilor, de incompatibilitate, conflict de interese dar și de ceea ce ar putea fi definit ca abuz în serviciu.

Într-o scrisoare deschisă, făcută publică de FNCOTR, la data de 9 aprilie 2021, se spune:

"Domnul Sandor Gabor, Secretar de Stat în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a primit în

responsabilitate coordonarea unor domenii în care are afaceri și interese încă din 1993. Pe lista instituțiilor a căror activitate o gestionează se numără Autoritatea Rutieră Română, Inspectoratul de Stat de Control Transport Rutier și Registrul Auto Român.

Potrivit propriei Declarații de Avere, pe care a completat-o la data de 9.02.2021, la patru zile de la publicarea numirii în Monitorul Oficial, rezultă că ocupa în același timp și funcția administrativă și funcția de Președinte al Fundației Institutul de Formare Profesională din

Transporturile Rutiere – IFPTR, precum și cea de administrator al Centrului de Formare Profesională a Personalului din Transporturile Rutiere.

Aceste funcții îl fac incompatibil, prin legătura și deținerea lor, cu demnitatea publică de Secretar de Stat cu atribuții pe domeniul rutier, care gestionează atât partea de examinare teoretică cât și cea practică a personalului de specialitate din acest domeniu. Fundația Institutul de Formare Profesională din Transporturile Rutiere – IFPTR, are cea mai mare reprezentare în România (peste 50 de centre) a personalului din domeniul rutier.

În aceste condiții, solicităm organelor abilitate să facă verificări și să dispună măsurile legale, potrivit responsabilităților ce le revin, în privința incompatibilității domnului Secretar de Stat Sandor Gabor.

Mai gravă este problema conflictului de

interese al domnului secretar de stat Gabor, care, până la data de 1 martie a.c., a continuat să fie și Președinte al Fundației IFPTR și administrator al SC IFPTR SRL, beneficiind direct, în toată această perioadă, de informații din baza de date a Autorității Rutiere Române. Această bază de date cuprinde informații confidențiale privind numărul de examinați din fiecare județ, numărul de probe, numărul celor respinși, specificul probelor precum și datele de reprogramare la examinare. Singurul centru care primește aceste informații este IFPTR, iar asta reprezintă o ilegalitate.

Baza de date în ceea ce privește examinarea personalului din domeniul transporturilor rutiere este săptămânal interogată și asaltată –cu statistici bine construite– de cel care răspunde de sistemul informatic al ARR.

Din poziția pe care o deține, domnul



în transporturile rutiere.

Subliniem faptul că există o veche și puternică legătură (creată în scopul direct de obținere a unor informații folosite în orice mod sau indirect, de informații ce nu sunt destinate publicității sau publicului larg, ori permiterea accesului unor persoane neautorizate la aceste informații în scopul obținerii pentru sine sau pentru altul de foloase necuvenite) între mulți dintre salariații ARR/ISCTR din agențiile sau inspectoratele teritoriale, ori rude apropiate ale acestora și IFPTR, aceștia fiind lectori sau chiar conducând efectiv activitatea IFPTR din județele respective de cele mai multe ori chiar în timpul programului de lucru.

Mai mult, șefii de agenție ori salariații, participă la examinarea teoretică și practică a absolvenților cursurilor efectuate de către IFPTR. În cel puțin 4 județe (Maramureș, Călărași, Brăila și Mehedinți), adresele oficiale de contact ale IFPTR și ARR coincid pentru că funcționează în aceeași locație. Este evident că acest mod de lucru este un "conflict de interese" menit să producă concurență neloială în raport cu toate celelalte centre.

Putem trage concluzia că IFPTR folosește (toată infrastructura-angajați și dotări) Autoritatea Rutieră Română - ARR după bunul plac.

Anexăm și o dovadă privind scurgerea de informații din sistemul informatic de examinare al ARR (email-uri transmise pe adresele oficiale ale IFPTR, cât și pe email-ul secretarului de stat Sandor Gabor -din informațiile noastre, dar vă rugăm să supuneți verificărilor și cercetărilor a faptului ca dl. Hanu Alexandru, cel care deține toată infrastructura examinărilor își petrece foarte mult timp la dl. Secretar de Stat încă din prima zi de mandat; poate așa se explică multe scurgeri ale sistemului informatic). Precizăm că angajați ai ARR care se tem de repercusiuni ne-au relatat, sub condiția păstrării confidențialității identității lor, despre existența câtorva zeci de email-uri de acest fel!

Având în vedere această stare de fapt, este obligatorie clarificarea următoarelor aspecte:

- cine sunt deținătorii autorizați de parole pentru sistemul informatic al ARR?
- ce fel de date conțin email-urile expediate către IFPTR?
- cine și în ce mod le-a solicitat din

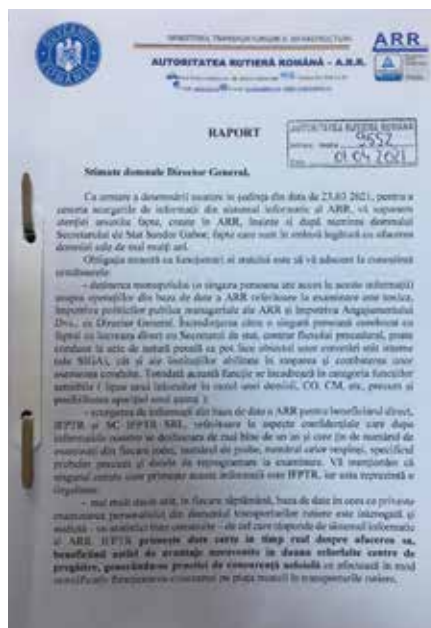
partea IFPTR?

-cine a aprobat solicitarea și în ce mod, din cadrul ARR?

-de când se transmit astfel de date?

-este IFPTR beneficiarul privilegiat sau se transmit și altor Centre de Formare Profesională în Transporturile Rutiere?

Vă solicităm ca de URGENTĂ să vă exercitați toate prerogativele conferite de lege și de funcția pe care o reprezentați și să-l îndepărtați pe dl. Alexandru Hanu de la serviciul SREERA, însărcinând alte persoane să răspundă de gestionarea bazei de date a examinărilor din cadrul ARR. Oricare altă decizie de menținere a d-lui Hanu pe aceeași funcție, având acces la cele descrise mai sus, nu face altceva decât să vă compromită atât poziția cât și obiectivitatea în actul managerial. Cele de mai sus constituie și lista de întrebări la care autorul sau autorii trebuie să răspundă. În cazul în care nu se răspunde sincer, complet ori



se va încerca mușamalizarea, pentru lămurirea completă și exactă a acestor lucruri, vă solicităm domnule Director General să vă adresați organelor abilitate și să dispuneți măsurile legale care se cuvin!".

Potrivit articolului 297 din Codul Penal, "(1) Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei

persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică."

Punctul de vedere al secretarului de stat

"Acuzațiile sunt nefondate și induc în eroare! Dacă se dorește, pun la dispoziție documente în sprijinul acestei afirmații, raportat la care există autorități abilitate ca să se pronunțe.", ne-a declarat în exclusivitate secretarul de stat Sandor Gabor.

"Pe parcursul activității desfășurate anterior, respectiv în virtutea exercitării atribuțiilor de administrator al centrului de pregătire și perfecționare, și urmărind îndeplinirea întocmai a obligațiilor prevăzute de lege în sarcina entităților autorizate în acest sens, m-am adresat în mod frecvent ARR, solicitând inclusiv informații despre situația candidaților școlarizați și prezența la examen de centrul respectiv.

Răspunsurile ARR la aceste solicitări au fost întotdeauna prompte, corecte și legale, furnizându-ne date și informații de interes public/general, indispensabile gestiunii administrative a activității - ceea ce ne-a permis onorarea conformă a obligațiilor stabilite de lege în sarcina centrelor de pregătire și perfecționare.

Faptul că alte centre nu au procedat la fel, sau cum au procedat în legătură cu îndeplinirea condițiilor de menținere în funcție, nu sunt abilitat să mă exprim.

În privința acuzațiilor de orice fel, înclin să cred că frecvența și caracterul acestora nu ne confirmă altceva decât recunoașterea că toate demersurile inițiate în actuala calitate, și care vizează inclusiv îndeplinirea programului de guvernare în ceea ce privește "reanalizarea cadrului normativ specific activităților de examinare în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere" – activități stabilite în responsabilitatea ARR, sunt nu numai corecte, dar și pertinente.", a adăugat secretarul de stat Sandor Gabor.



CONTROL EUROPEAN: 4.255 DE TAHOGRAFE, FOLOSITE INCOERENT

Manipularea intenționată și ilegală a tahografelor este în creștere, arată rezultatele celei mai recente ROADPOL Truck & Bus Operation.

În 4.255 de cazuri tahografele nu au fost folosite corespunzător și în alte 796 de cazuri a fost detectat faptul că „s-a umblat” la tahografele digitale, în timpul operațiunii paneuropene de control desfășurate în perioada 8-15 februarie 2021. Un total de 240.924 camioane și 88.505 autobuze au fost verificate în timpul campaniei.

Comparația cu rezultatele operațiunii din octombrie 2020 arată clar o creștere a acestor încălcări specifice ale legii. În urmă cu cinci luni, au fost detectate 321 de cazuri de manipulare a tahografelor din 206 304 de camioane verificate. „Setările greșite ale tahografului sau chiar manipularea lui iau forme tot mai mari în fiecare an”, comentează secretarul grupului de lucru operațional ROADPOL, Henk Jansen de la Poliția Națională a Olandei.

„Motivul acestui tip de fraudă ar putea fi presiunea substanțială a concurenței în această industrie, care este în continuă creștere. Beneficiile financiare pentru transportatori pot fi mari, dar riscurile pentru siguranța rutieră sunt și mai mari”, avertizează Jansen.

Unu din trei șoferi au încălcat legea în pofida complexității controlului și urmare aplicării măsurilor restrictive din pandemia COVID19, un total de 19, respectiv 16 țări au luat parte la operațiunea de control.

În timpul unei singure săptămâni de control au fost constatate 72.451 încălcări ale legislației referitoare la normele de condus din care 66.919 la camioane și 5.532 la autobuze. În 1.889 de cazuri transportatorii nu au remediat defecțiunile de la vehicule și și-au reluat călătoria. Rata de încălcare a legislației a fost de 26,93% pentru transportul de marfă și de 4,57% pentru autobuze.

„Pentru traficul de marfă, aceasta înseamnă că a fost constatată o încălcare în aproape unu din 3 camioane verificate. Din fericire, acest număr este mai mic pentru autobuze. Acest lucru arată că traficul de marfă reprezintă un risc major pentru siguranța rutieră și că monitorizarea este încă necesară”, spun experții.

Cele mai multe infracțiuni au fost constatate în legătură cu viteza de deplasare, defecțiuni tehnice, purtarea centurilor de siguranță și altor restricții de siguranță, legislația privind documentele de la bordul

vehiculelor, respectarea timpului de conducere și de odihnă.

11.061 de șoferi (camioane 10.773, autobuze 288) au încălcat reglementările valabile la nivel european, ceea ce înseamnă că și-au condus vehiculul mai mult decât este permis legal fără a respecta pauzele obligatorii.

„Din păcate, au fost găsiți și 116 șoferi care participau la traficul rutier sub influența alcoolului, iar 34 de șoferi sub influența drogurilor”, dezvăluie Jansen. Riscuri

„Coliziunile care implică vehicule de marfă au de obicei consecințe deosebit de grave.

Principalele cauze ale accidentelor în care sunt implicate camioanele și autobuzele sunt viteza, asigurarea insuficientă a sarcinii, oboseala șoferului și defectele tehnice ale vehiculelor.

În 4.077 cazuri (3.969 camioane, 108 autobuze) s-au constatat defecțiuni tehnice grave.

2 072 camioane și 84 autobuze au fost găsite cu încărcătură prea mare. Sarcina nu a fost bine asigurată pe 1.315 camioane.



COMPANIA DE INVESTIȚII RUTIERE, DECLARATĂ NECONSTITUȚIONALĂ, A ÎNCEPUT SĂ FUNCȚIONEZE

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a anunțat că, după mai mulți ani de la propunerea oficială de înființare a Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), actul normativ privind operaționalizarea acestei companii a fost adoptat de către Parlament.

După parcurgerea etapelor procedurale, această Companie, care va funcționa sub autoritatea MTI, își va desfășura, în mod real, activitatea pentru care s-a dorit a fi înființată.

Astfel, prin adoptarea Legii pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România-S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A., au fost create toate instrumentele legale care permit operaționalizarea acestei companii atât de necesară pentru dezvoltarea proiectelor majore de infrastructură ale României.

C.N.I.R. se va ocupa de proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier potrivit necesităților de deplasare a cetățenilor și de circulație a mărfurilor în condiții de siguranță, cu atingerea unor timpi de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și asigurarea confortului în trafic. Măsura de înființare a C.N.I.R. va conduce la dezvoltarea pe termen lung a rețelei trans-europene de transport (TEN-T), pentru funcționarea optimă a pieței interne comunitare, în strânsă legătură cu realizarea obiectivelor strategiei europene privind creșterea economică.

Totodată, amintim faptul că operaționalizarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere este unul dintre punctele asumate de Executiv ce a fost prevăzut în Programul de guvernare. „Nu înființăm o nouă companie care să consume bani publici din

bugetul de stat în plus. Îmi doresc persoane cu experiență în guvernanta/managementul corporativ, înțelegerea domeniului de investiții rutiere, abilitate de planificare strategică, organizare eficientă a structurii, orientare către rezultate, având în vedere caracterul multianual al proiectelor mari de investiții. Managementul CNIR va trebui să construiască echipa, să structureze compania și să creioneze viziunea de dezvoltare a acesteia pentru a livra proiectele din Master Planul de Transport al României”, a subliniat ministrul Cătălin Drulă.

Există din 2016

Înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere nu este o idee nouă. Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) a fost creată pe vremea guvernului condus de Dacian Cioloș. Atunci, Drulă a fost consilierul premierului. CNIR a avut câțiva angajați, mulți șefi și nu a finalizat niciun proiect.

Refuzată de PSD

Guvernul Grindeanu nu a fost dornic să păstreze noua companie. Semnalul a fost dat de ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc.

„M-am uitat un pic pe grila de salarizare a acestei instituții. A fost primul lucru care mi-a atras atenția. Am văzut salarii colosale. Eu cred că un salariu de peste 30 de mii de lei pentru un director general este un salariu destul de mare. Nu mai vrem companii cu salarii imense și să nu știm exact ce rezultate avem.

Această instituție în momentul de față blochează scoaterea la licitație de noi proiecte”, spune ministrul.

Declarată neconstituțională

Luni, 7 mai 2018, Klaus Iohannis, Președintele României, a trimis Curții Constituționale o sesizare de neconstituționalitate asupra Legii pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere SA, precum și modificarea și completarea unor acte normative.

În urma deliberărilor, Curtea Constituțională, cu unanimitate de voturi, a admis obiecția de neconstituționalitate formulată și a constatat că Legea pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, este neconstituțională.





ȘOFERII DE CAMION CARE INTRĂ ÎN ANGLIA, TESTAȚI OBLIGATORIU PENTRU COVID

Începând cu 6 aprilie 2021, transportatorii care sosesc în Anglia din străinătate trebuie să facă un test COVID-19 dacă rămân mai mult de două zile.

Primul test trebuie să îl faci înăuntrul primelor două zile, iar următoarele teste la fiecare trei zile. Transportatorii care sosesc în Anglia din străinătate trebuie să facă un test COVID-19 dacă rămân mai mult de două zile.

Această obligativitate se aplică șoferilor și echipajelor de HVG și șoferilor de furgonetă și alte autovehicule ușoare de marfă. Se aplică atât transportatorilor din Regatul Unit, cât și celor din afara Regatului Unit.

Dacă nu aveți dovada unui test COVID-19 negativ, puteți fi amendat cu 2.000 lire, a anunțat guvernul Marii Britanii, care a oferit următoarele informații șoferilor de camion și companiilor de transport.

Cine nu trebuie să facă test

Nu trebuie să faceți test dacă veți fi în Anglia timp de două zile sau o perioadă mai scurtă.

Nu trebuie să faceți test dacă sosiți în Anglia din Irlanda, Insulele Canalului sau Insula Man

-cunoscută ca Zona de călătorie comună (CTA). Trebuie doar să fi fost în Zona de călătorie comună sau în Regatul Unit în ultimele 10 zile înainte de sosire. Dacă ați fost în afara Zonei de călătorie comună în ultimele 10 zile înaintea sosirii în Anglia, trebuie să faceți testele.

Când să faceți testul

Va trebuie să faceți cel puțin trei teste, dacă rămâneți în Anglia timp de 10 zile sau o perioadă mai lungă. Primul test trebuie să îl faceți înăuntrul primelor două zile de la sosire. Ziua sosirii dumneavoastră se consideră a fi ziua 0. Cel de-al doilea test trebuie să îl faceți la trei zile după primul test iar cel de-al treilea la trei zile după cel de-al doilea test.

Deci dacă primul test este în ziua unu, atunci cel de-al doilea test va fi în ziua 4 iar al treilea test în ziua 7. Dacă primul test este în ziua 2, atunci cel de-al doilea test va fi ziua 5, iar al treilea test în ziua 8. Data și ora sosirii dumneavoastră se

va colecta și înregistra în formularul locator de pasageri, pe care trebuie să îl completați.

Dacă nu puteți face testul

Dacă nu puteți face testul la scadență, spre exemplu pentru că locația de testare este temporar închisă sau din cauză de lipsă în zonă, trebuie să faceți testul cât se poate de repede, de îndată ce puteți accesa locația de testare.

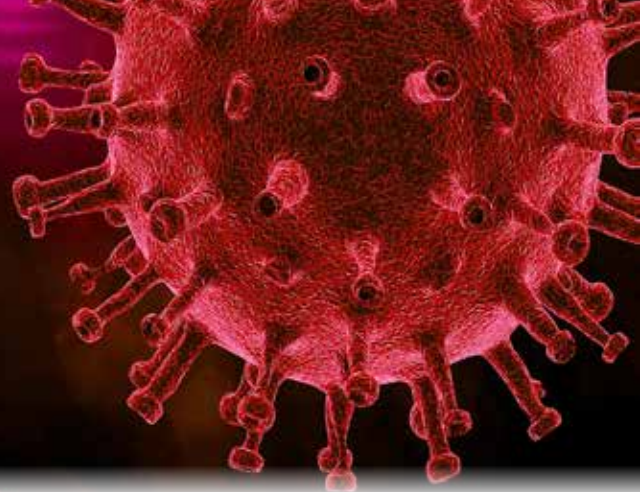
Testare gratuită pentru transportatori

Este disponibilă la centrele de consiliere pentru transportatori în toată țara.

Nu trebuie să rezervați dinainte un test, însă trebuie să verificați lista locațiilor pentru a vă convinge că au program și ca nu cumva să fie ocupate.

Dacă faceți testul la un centru de consiliere pentru transportatori, vi se va înmâna o scrisoare în care se atestă următoarele:

- ora și data testului;



- ziua de testare - spre exemplu ziua 2, ziua 5 sau ziua 8;
- unele date personale, care pot fi folosite ca dovadă a faptului că ați făcut testul.

Puteți folosi de asemenea:

- testarea de la locul de muncă, dacă compania la care lucrați a adus testele de la un furnizor de teste autorizat;
- testarea comunității transportatorilor - verificați locațiile de testare a comunității transportatorilor în zona dumneavoastră;
- testare pe bază de domiciliu;
- testare privată - pentru aceasta va trebui să plătiți.

Dacă transportatorii internaționali din Regatul Unit folosesc testarea la locul de muncă sau pe bază de domiciliu, aceștia trebuie să înregistreze faptul testului pe NHS app. Faptul acestei înregistrări poate fi folosit apoi drept dovadă.

Când ajungeți la centrul de testare

Protejați-vă și protejați-i și pe ceilalți păstrând o distanță sigură și purtând o mască facială.

Nu părăsiți vehiculul dvs. decât pentru utilizarea facilităților de odihnă sau când un membru al personalului vă cere acest lucru. Un membru al personalului vă va da un kit de testare.

Efectuarea testului

Testul presupune introducerea unui tampon în spatele gâtului și în interiorul nasului cu ajutorul unui bețișor cu vată.

Faceți testul singur. Personalul vă va supraveghea, iar kitul de testare are instrucțiuni pe care să le urmați.

După ce ați efectuat testul

Întoarceți-vă la vehicul și așteptați

30 de minute rezultatele când ați efectuat testul.

Dacă rezultatul testului dvs. este negativ

Veți primi dovada rezultatului negativ dacă testul dumneavoastră este negativ.

Apoi, personalul vă va îndruma către punctul de plecare și vă veți putea continua călătoria.

Va trebui să prezentați rezultatul testului dvs.:

- ofițerilor de poliție din Regatul Unit;
- oficialilor de frontieră din țările pentru care este obligatoriu.

Păstrați rezultatul la loc sigur. Dacă îl pierdeți, va trebui să faceți un alt test.

Dacă rezultatul testului dvs. este pozitiv

Nu vă puteți continua călătoria dacă rezultatul testului este pozitiv.

Ce faceți în continuare depinde de locul unde vă puteți autoizola în siguranță.

Un număr mic de centre de testare vor efectua imediat un al doilea test pentru confirmarea rezultatului dacă ați fost testat pozitiv la coronavirus.

Unde vă puteți autoizola în siguranță în Regatul Unit

Vă puteți autoizola în siguranță în Regatul Unit dacă aveți o locuință în Regatul Unit sau dacă puteți sta cu familia sau prietenii în Regatul Unit.

1. Reveniți cu vehiculul la depozit sau la locul de muncă. Nu împărțiți vehiculul cu nimeni.
2. Mergeți acasă și autoizolați-vă. Și ceilalți cu care locuiți trebuie să se autoizoleze.
3. Rezervați un test coronavirus gratuit de la NHS în 48 de ore pentru a confirma rezultatul testului. Dacă rezultatul testului NHS este pozitiv, dvs. și ceilalți cu care locuiți vor trebui să completeze întreaga perioadă de autoizolare.

Dacă rezultatul testului NHS este negativ, dvs. și ceilalți cu care locuiți își pot încheia perioada de autoizolare.

Dacă nu vă puteți autoizola în siguranță în Regatul Unit

Dacă nu aveți niciun loc unde să stați în Regatul Unit, înseamnă că nu vă puteți autoizola în siguranță. Vi se va da cazare la hotel pentru a vă putea autoizola în siguranță și personalul de asistență vă va programa un al doilea test de coronavirus pentru confirmarea rezultatului.

1. Veți fi îndrumat la un hotel pentru a vă autoizola.

2. Parcați vehiculul în parcare de mașini a hotelului.

3. Stabiliți cu compania dvs. ca mărfurile perisabile sau mărfurile periculoase să fie preluate de alt șofer. Personalul de la hotel vă va spune cum să faceți asta în siguranță.

4. Personalul de asistență vă va programa pentru a un al doilea test de coronavirus pentru confirmarea rezultatului. Majoritatea persoanelor își primesc rezultatul în câteva zile.

Dacă rezultatul celui de-al doilea test este negativ, personalul vă va îndruma către un centru de testare pentru un al test de coronavirus.

După confirmarea testului dvs. negativ, veți primi o dovadă și veți fi liber să vă continuați deplasarea. Dacă rezultatul celui de-al doilea test este pozitiv, va trebui să vă autoizolați la hotel timp de 10 zile. După 10 zile, veți primi o dovadă din care reiese că v-ați încheiat perioada de izolare și veți fi liber să vă continuați deplasarea.

Nu va trebui să plătiți cazarea și masa la hotel.

Nu puteți părăsi hotelul fără a cere permisiune în timpul autoizolării.



UNDE PUTETI FACE TESTUL OBLIGATORIU ÎN MAREA BRITANIE

Transportatorii care sosesc în Anglia sau părăsesc Regatul Unit trebuie să facă un test COVID-19.

În centrele de consultanță pentru transportatori ale Ministerului Transportului, șoferii și echipajul de autovehicule grele de marfă, autovehicule mari de marfă și camionete pot:

- susține un test COVID-19, care este necesar pentru a călători în anumite țări - consultați lista de mai jos pentru site-urile de testare;
- afla despre regulile și documentele necesare pentru a muta mărfurile între Regatul Unit și UE, de obținând o verificare a disponibilității frontierei;
- obține ajutor folosind serviciul Verificați un HGV / Solicitați un serviciu Kent Access Permit (KAP).

Testarea COVID gratuită este disponibilă pentru șoferi și echipaj în centrele de consultanță marcate mai jos.

Pentru a evita întârzierile, faceți testul într-un centru de consultanță înainte de a intra în Kent.

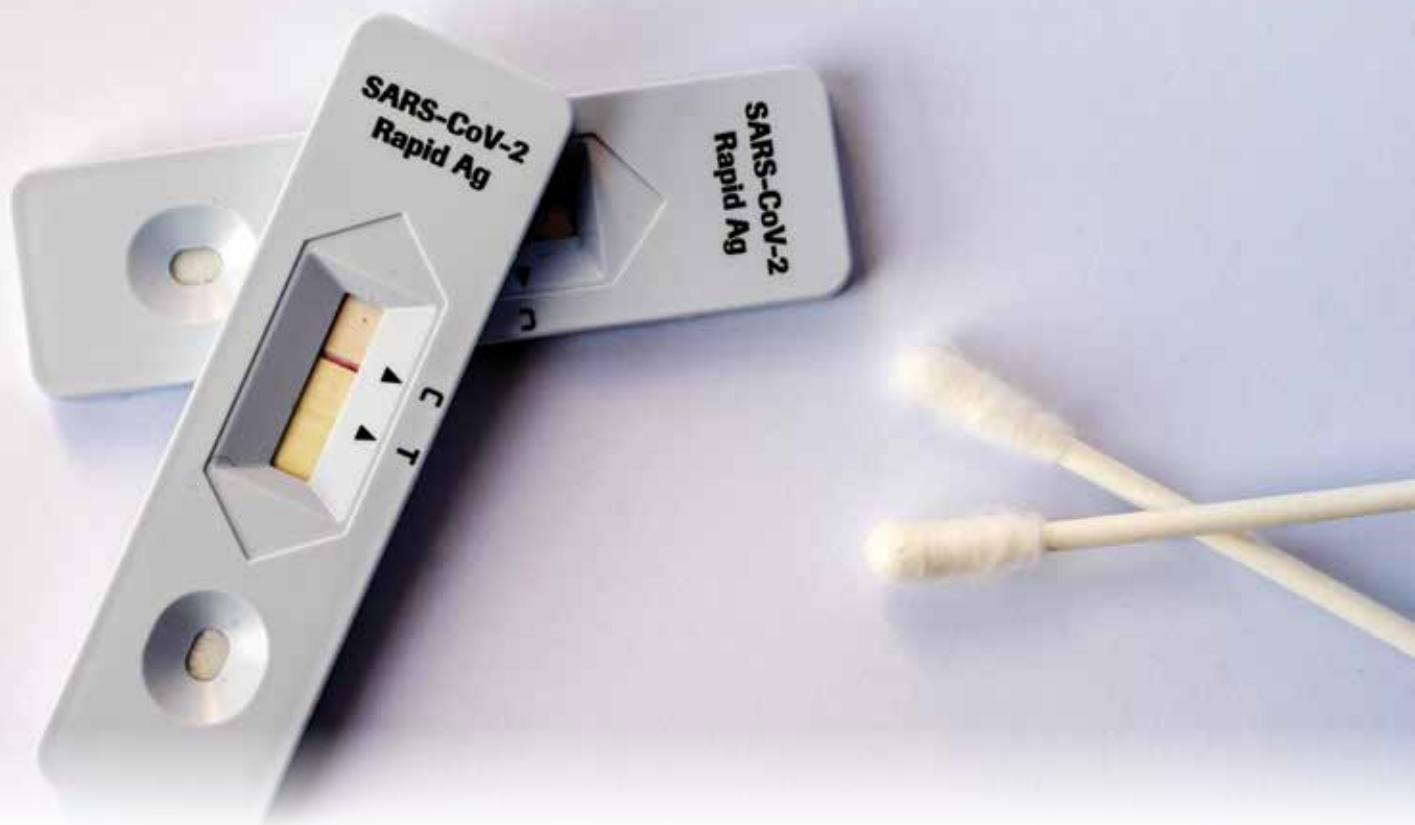
Șoferii și echipajul care utilizează ruta Dover și Eurotunnel vor trece peste cozi rapid dacă sunt testați și au un permis de acces în Kent valabil înainte de a ajunge în Kent, informează guvernul britanic.

Centrele de consultanță pentru transportatori se află la stațiile de service de pe autostradă sau la

popasurile pentru autocamioane. Majoritatea centrelor de consultanță pentru transportatori sunt deschise între orele 6:00 și 21:30, 7 zile pe săptămână.

Beaconsfield 6:00 - 21:30
Birchanger Green 24 de ore
Burtonwood (Merseyside) 6:00 - 21:30
Cambridge Services 24 de ore, (Numai testarea COVID-19)
Carlisle Stobart Truck Stop 4:00 - 21:30
Charnock Richard Services northbound - Nu se efectuează testări
Cherwell Valley 6:00 - 21:30
Clacket Lane eastbound 24 de ore
Cobham Services 24 de ore
Cullompton 6:00 - 21:30
Doncaster North 6:00 - 21:30
Donington Park 6:00 - 21:30
Essex Arena 24 de ore
(Numai testarea COVID-19)
Ferrybridge Services 6:00 - 21:30
Fleet southbound 6:00 - 21:30
Formula Services (Ellesmere Port) Nu se efectuează testări
Hartshead Moor (Huddersfield) 6:00 - 21:30
Heywood Distribution Truck Stop 6:00 - 21:30
Holyhead Truck Stop Nu se efectuează testări
Hopwood Park 4:00 - 21:30
Junction 38 Service Nu se efectuează testări

Leicester Forest East northbound 6:00 - 21:30
Leicester Forest East southbound 6:00 - 21:30
Lockerbie Truck Stop Nu se efectuează testări
Membury eastbound 6:00 - 21:30
Orwell Crossing Truck Stop 4:00 - 21:30
Pease Pottage 5:00 - 21:00 (Numai testarea COVID-19)
Peterborough 4:00 - 21:30 (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Reading Eastbound 24 de ore
Rothwell Truck Stop 6:00 - 21:30 (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Rownhams northbound 24 de ore
Rugby Stobart Truck Stop 24 de ore (Ocupat - este posibil să întâmpinați întârzieri)
Sandbach northbound 6:00 - 21:30
Sandbach southbound 6:00 - 21:30
South Mimms 24 de ore
Sutton Scotney southbound 6:00 - 21:30
Tamworth Services 6:00 - 21:30
The Stockyard Truckstop Rotherham 6:00 - 21:30, de Luni până Vineri (7:00 - 11:00 și 16:00 - 20:00, Sâmbătă și Duminică)
Truckhaven (Carnforth) 6:00 - 21:30
Watford Gap southbound 6:00 - 21:30
Wetherby Services 6:00 - 21:30
Woodall northbound 6:00 - 21:30.



TESTARE COVID-19 PENTRU TRANSPORTATORII CARE IES DIN REGATUL UNIT

Șoferii de camion trebuie să prezinte un test negativ pentru coronavirus înainte de a călători din Regatul Unit către Danemarca, Germania, Țările de Jos.

Ce trebuie să facă un șofer profesionist de camion la ieșirea din Marea Britanie. Instrucțiuni oferite de guvernul de la Londra. Nu e nevoie de un test dacă vă întoarceți în Țările de Jos după ce ați petrecut mai puțin de 48 de ore în Regatul Unit.

Se necesită când aceste țări reprezintă destinația dumneavoastră finală sau dacă sunteți doar în trecere.

Va trebui să prezentați dovada unui test negativ la granița cu Regatul Unit și UE, precum și transportatorului. Rezultatul testului dumneavoastră poate fi pusă la dispoziție sub formă de:

- document printat;
- e-mail sau mesaj text pe care să îl puteți arăta pe telefon – îngrijiți-vă ca telefonul dumneavoastră să fie încărcat.

Trebuie să faceți acest lucru dacă sunteți:

- șofer de vehicule grele (HGV) sau echipaj pe HGV;

- șofer de furgonetă sau alt vehicul ușor (LGV).

Se aplică atât șoferilor din Regatul Unit, cât și celor din afara Regatului Unit.

Puteți obține un test gratuit pentru coronavirus dacă sunteți un șofer profesionist de autocare care conduce în străinătate în interes de serviciu.

Când să faceți testul

Dacă aveți nevoie de un test, trebuie să îl faceți înainte de a părăsi Regatul Unit.

Fiecare țară își stabilește propriile reguli pentru momentul în care trebuie efectuat testul.

Testați-vă înainte de a ajunge în portul din care plecați din Regatul Unit. Nu e nevoie să faceți un test dacă vă întoarceți în Țările de Jos după ce ați petrecut mai puțin de 48 de ore în Regatul Unit.

Veți avea nevoie de un document sau tichet pe care este ștampilată data pentru a face dovada că ați fost în Regatul Unit mai puțin de 48 de ore. Citiți mai multe despre călătoria dus-întors sub 48 ore din Țările de Jos.

Unde să faceți testul

Puteți obține fie:

- un test privat de la compania dvs. (dacă le-a cumpărat de la un furnizor de testare autorizat);
- un test gratuit pentru coronavirus la majoritatea centrelor de consiliere pentru transportatori. Nu puteți utiliza un rezultat al testului NHS pentru a părăsi Regatul Unit, deoarece nu vă oferă dovada de care aveți nevoie pentru a călători.

Cele mai multe centre de consiliere pentru transportatori sunt:

- situate lângă serviciile de pe



autostradă și stațiile de camioane;
- deschise între orele 06:00 și 21:30, 7 zile pe săptămână.

Vizitați un centru cât mai devreme posibil în călătoria dvs. Verificați cele mai recente actualizări de trafic de la Highways England pentru a vă ajuta să planificați. Dacă părăsiți Regatul Unit prin Kent, ar trebui să faceți un test înainte de a ajunge în Kent. Acest lucru se aplică dacă:

- călătoriți prin porturile Canalului sau Eurotunelului;
- transportați mărfuri periculoase.

Verificați orele de deschidere a centrului pe care doriți să îl utilizați înainte de a călători. Nu este nevoie să faceți o rezervare prealabilă.

Dacă utilizați Portul Dover sau Eurotunelul

Un rezultat negativ la test rămâne valabil pentru intrarea în Țările de Jos prin Franța timp de 72 de ore. Asta vă oferă suficient timp pentru a fi testat înainte de porni sau la începutul călătoriei.

Efectuați un test înainte de a intra în Kent. Apoi veți intra peste eventualele cozi. Veți avea nevoie și de un Permis de acces în Kent valabil. Nu e nevoie să faceți un test dacă vă întoarceți în Țările de Jos după ce ați petrecut mai puțin de 48 de ore în Regatul Unit.

Dacă transportați mărfuri periculoase

Trebuie să efectuați un test de coronavirus înainte de a intra în Kent dacă transportați:

- explozivi;
- substanțe polimerizante;
- substanțe infecțioase;

- substanțe radioactive;
- bunuri care au consecințe mari asupra terorismului.

Asta deoarece aceste tipuri de încărcături nu sunt permise la centrele din Kent. Vi se va refuza accesul dacă le transportați. Verificați cu managerul sau expeditorul transportului dvs. în caz că nu sunteți sigur dacă marfa dvs. se încadrează în aceste categorii.

Când ajungeți la centrul de testare

Protejați-vă și protejați-i și pe ceilalți păstrând o distanță sigură și purtând o mască facială.

Părăsiți vehiculul dvs. exclusiv pentru utilizarea facilităților de odihnă sau când un membru al personalului vă cere acest lucru. Dacă aveți deja un test negativ valabil, anunțați un membru al personalului. Dacă nu aveți nevoie să efectuați un test, veți fi îndrumat spre punctul de plecare și vă veți putea continua călătoria. Dacă aveți nevoie să efectuați un test, un membru al personalului vă va da un kit de testare.

Pasagerii din autocarele care ajung în Marea Britanie au nevoie de test

Operatorii care asigură servicii de transport de persoane au obligația de a verifica dacă pasagerii dețin un test cu rezultat negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, efectuat cu maximum 72 de ore anterior sosirii. Nerespectarea măsurii de a prezenta un test negativ pentru infecția cu SARS-CoV-2 la sosirea în Marea Britanie se pedepsește cu amendă în cuantum de 480-500 lire sterline.

Sunt acceptate testele moleculare, de tip reacție în lanț a polimerazei (PCR) sau tehnologii derivate, inclusiv teste de amplificare izotermă mediată prin buclă (LAMP) sau teste antigen, spre exemplu un test efectuat cu un dispozitiv cu flux lateral.

Rezultatul testului negativ trebuie să fie redactat în original în limba engleză, franceză sau spaniolă, nefiind acceptate traduceri. Testul trebuie să îndeplinească standarde de performanță de specificitate $\geq 97\%$, sensibilitate $\geq 80\%$ la sarcini virale peste 100.000 de copii/ml. Călătorii trebuie să prezinte certificatul care atestă rezultatul negativ al testului în original, fiind necesar ca acesta să includă următoarele informații: numele persoanei testate (cum apare în documentul de călătorie), data nașterii sau vârsta, rezultatul testului, data prelevării sau recepționării probei, numele laboratorului care a efectuat testul, datele de contact ale acestuia, precum și numele dispozitivului de testare.

Sunt exceptați de la această măsură: minorii sub 11 ani; persoanele care sosesc din Scoția, Țara Galilor, Irlanda de Nord, Republica Irlanda, Jersey, Guernsey, Isle of Man, Ascension, Falkland St. Helena.



2021: VOR FI CU 17% MAI PUȚINI ȘOFERI DE CAMION FAȚĂ DE NECESARUL DIN TRANSPORTURI

Lipsa șoferilor continuă să afecteze operatorii de transport rutier din toate regiunile. Guvernele trebuie să acționeze în ceea ce privește asigurarea unor locuri de parcare sigure și pentru a îmbunătăți condițiile de muncă, instruirea și reducerea vârstei minime pentru obținerea licenței de șofer profesionist.

Analiza anuală a IRU privind criza șoferilor a arătat că, în ciuda cererii de transport reduse din cauza COVID-19, există o penurie alarmantă de șoferi. Analizând 800 de companii de transport rutier din peste 20 de țări, IRU a constatat că lipsa șoferilor a fost cea mai acută problemă în Eurasia, unde anul trecut 20% din posturile de șoferi nu au fost ocupate. China a fost țara cel mai puțin afectată în 2020, cu doar 4% din locurile de muncă deschise.

În altă parte, lipsa șoferilor a fost mai puțin gravă în 2020 decât în 2019 din cauza pandemiei. În Europa, posturile de șoferi neocupate au scăzut cu aproximativ trei sferturi: de la 20% la 5% pentru șoferii de autobuze și autocare și de la 24% la 7% pentru șoferii de camioane.

Locurile de muncă neocupate vor crește în 2021

Cu toate acestea, companiile de transport prognozează că lipsa șoferilor se va intensifica în 2021, pe măsură ce economiile își revin și cererea de servicii de transport crește. Companiile europene se așteaptă la o deficiență de 17% a șoferilor în acest an. Se preconizează că acest deficit va ajunge la 18% în Mexic, 20% în Turcia, 24% în Rusia și aproape o treime în Uzbekistan.

„Lipsa șoferilor amenință funcționarea transportului rutier, a lanțurilor de aprovizionare, a comerțului, a

economiei și, în cele din urmă, a bunăstării cetățenilor. Aceasta nu este o problemă care poate aștepta, trebuie luate măsuri acum”, a declarat secretarul general al IRU, Umberto de Pretto.

Femeile și tinerii, alungați

Condițiile de muncă dure, exacerbate în continuare de pandemie, dificultățile de atragere a femeilor și tinerilor către profesie sunt câteva aspecte ale crizei șoferilor.

Doar 2% dintre șoferii de camioane la nivel global sunt femei. Procentul de șoferi femei de camion a scăzut. Cu toate acestea, au existat semne încurajatoare în Europa: ponderea șoferilor de autobuze și autocare femei a crescut de la 10% la 16% din forța de muncă totală în 2020.

Procentul șoferilor de camioane sub 25 de ani a scăzut aproape peste tot în 2020, până la 5% în Europa și Rusia, 6% în Mexic și 7% în Turcia. Având vârsta medie a șoferilor de camioane profesioniști la nivel global de aproape 50 de ani, crescând în mod constant în fiecare an, această bombă demografică va exploda.

Acțiuni necesare în ceea ce privește vârsta, parcare, instruirea și condițiile de muncă

Cu șomajul în rândul tinerilor de peste 30% în unele țări, atragerea tinerilor în sectorul de transport ar trebui să

fie simplă. Cu toate acestea, vârsta minimă pentru șoferii profesioniști este de 21 sau mai mare în multe locuri, creând un decalaj mare între părăsirea școlii și angajarea ca șofer. Guvernele ar trebui să stabilească vârsta minimă pentru șoferi la 18 ani, formarea începând de la 17 ani.

O investiție mai consistentă trebuie făcută în zonele de parcare mai sigure pentru a atrage mai mulți șoferi, în special femei.

Instruirea și certificarea rămân vitale pentru a atrage și crește șoferi calificați. Noul Program IRM RoadMasters ajută industria să investească în oameni pentru a soluționa lipsa șoferilor.

Efectul restricțiilor COVID-19 asupra șoferilor profesioniști, cu tratamentul lor deficitar la punctele de livrare și controalele temporare la frontieră, a afectat negativ profesia anul trecut. Condițiile de lucru se vor îmbunătăți atunci când șoferii sunt tratați cu mai mult respect. IRU a lansat o carte globală privind tratamentul șoferilor. „Soluțiile există, dar dacă guvernele nu acționează acum pentru a facilita accesul la profesie, pentru a îmbunătăți condițiile de muncă, lipsa șoferilor va continua să perturbe și, în cele din urmă, să afecteze iremediabil rețelele de mobilitate vitale și lanțurile de aprovizionare”, a conchis Umberto de Pretto.



TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI A CRESCUT CU 3,9% ÎN 2020

Transportul rutier de mărfuri a înregistrat anul trecut o creștere cu 3,9% în ceea ce privește volumul mărfurilor transportate, comparativ cu 2019, din totalul de 266,523 milioane tone mărfuri transportate, 81,5% fiind înregistrate în transport național.

Parcursul mărfurilor a scăzut cu 9,9% comparativ cu anul 2019, chiar dacă în transport național a fost înregistrată creștere cu 3,6%, semnalează INS.

Anul trecut, în transportul rutier național, 64,2% din volumul mărfurilor a fost transportat pe distanțe între 1-49 km, 19,8% pe distanțe cuprinse între 50-149 km și 13,2% pe distanțe cuprinse între 150-499 km.

Ce mărfuri s-au transportat

Conform INS, în transportul rutier, diviziunile de mărfuri cu cele mai mari ponderi în totalul mărfurilor transportate au fost minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (32%) și alte produse minerale nemetalice (19,3%), iar în transportul feroviar ponderile cele mai semnificative au fost deținute de diviziunile cocs, produse rafinate din petrol (23,0%) și cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (17,8%).

În transportul maritim, cele mai importante ponderi în total mărfuri transportate au fost înregistrate la diviziunile produse agricole,

din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse din pescuit (35,1%) și cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (17,9%), iar în transportul pe căi navigabile interioare la diviziunile minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (43,3%) și produse agricole, din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse din pescuit (32,3%).

Anul trecut, în transportul rutier de mărfuri, mărfurile transportate în cont propriu au reprezentat 56,8% din total, iar în ceea ce privește destinația, 18,5% din total mărfuri au fost înregistrate în transport internațional.

În transportul rutier internațional de mărfuri, 92,9% din totalul mărfurilor descărcate au provenit din state membre ale Uniunii Europene și 91,8% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație state membre ale UE. Cele mai mari cantități de mărfuri au provenit din Germania (21,8%), Ungaria (15,7%) și Italia (10,2%), iar în ceea ce privește încărcările, 20,1% din volumul mărfurilor au avut ca destinație Germania, 14,8% Italia și

11,9% Ungaria.

În transportul feroviar, volumul mărfurilor a înregistrat o scădere cu 15,5% față de anul precedent, cauzată de evoluțiile negative ale tuturor componentelor. Au fost transportate 49,671 milioane de tone mărfuri, din care 83,5% în transport național.

În transportul maritim au fost înregistrate 47,220 milioane tone în transport internațional, în scădere cu 11,1%. Mărfurile transportate pe căi navigabile interioare au totalizat 30,518 milioane tone, din care 45,8% în transport național. Volumul mărfurilor transportate a înregistrat scădere cu 8,2% față de anul precedent, în timp ce parcursul mărfurilor a scăzut cu 2,3%.

Prin conducte petroliere magistrale au fost transportate 6,41 milioane tone mărfuri, în scădere cu 6,5% față de 2019, în timp ce parcursul mărfurilor s-a redus cu 8,4%.

În transportul aerian, volumul mărfurilor transportate a înregistrat un total de 40.000 tone, în scădere cu 14,6%.



CÂȚI KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ SE POT DESCHIDE ÎN 2021

În 2021 am putea circula pe autostradă de la Sibiu la Cluj-Napoca. Anul acesta este mai degrabă al deschiderii de noi șantiere și mai puțin pentru inaugurări.

Cei 24 de kilometri de autostradă dintre nodul Alba Iulia Nord și Aiud, la care grecii de la Aktor muncesc încă din 2014, au șanse mari să fie gata în vară. Constructorul a realizat deja 78% din lucrările necesare, iar cu o mobilizare bună, în iunie, am putea avea prima tăiere de panglică din acest an.

„În acest moment este cel mai lung lot pe care se lucrează. Trag nădejde că va fi adus la un grad de finalizare astfel încât să putem circula pe el. Și o să avem autostradă completă, fie și semiprofil pe anumite bucățele, dar o să mergem doar pe autostradă de la Cluj la Sibiu”, a declarat Ionuț Ciurea, președintele Asociației Pro Infrastructura.

Se termină câteva cioturi

Tot până în vară trebuie să fie gata și restul lucrărilor rămase de executat la primii 17 kilometri din aceeași autostradă. Constructorul italian a reușit pe finalul anului trecut să ajungă cu lucrările într-un stadiu care să permită deschiderea traficului în siguranță pe 15 kilometri din șoseaua de mare viteză. Mai are, însă, de lucrat inclusiv la

bretelele de la nodurile Sebeș și Alba Iulia Nord. Șefii Companiei de Drumuri ar vrea ca anul acesta să fie gata și cei circa 16 kilometri dintre Chețani și Câmpia Turzii, parte din Autostrada Transilvania, unde lucrează un constructor român cu mari probleme financiare. Datele CNAIR arată însă un stadiu al lucrărilor de până în 40%, ceea ce face deschiderea acestui lot până la finalul lunii decembrie aproape imposibilă.

„Din păcate, lotul Chețani-Câmpia Turzii este mai aproape de reziliere decât de finalizare. Îmi vine greu să cred că acest antreprenor mai vrea și mai poate să ducă la bun sfârșit contractul ăsta și se vede asta din felul în care lucrează și din felul în care își tratează subcontractorii, atât pe structuri, cât și subcontractorii pe terasamente, care sunt neplătiți”, arată Ionuț Ciurea. Din Autostrada Transilvania cu șanse să fie gata anul acesta este tronsonul Târgu Mureș-Ungheni. Are doar circa 9 kilometri din care doar jumătate sunt la profil de autostradă. Șefii de la Drumuri speră într-o tăiere de panglică și pe drumul expres Craiova-Pitești. Firmele lui Dorinel

Umbrărescu au realizat deja mai bine de jumătate din lucrările la tronsonul 2, Robănești și Valea Mare, care are o lungime de 40 de kilometri.

Șanse reale:

Alba Iulia-Aiud (24,25 km din A10, posibil în august dar probabil abia în toamnă),
Cioturile rămase de 2,2 km de la Alba Iulia Nord și de 4 km la sud de Aiud (tot A10) și Ungheni-Târgu Mureș (4,5 km parte din A3).

Șanse teoretice

Drumul Expres DX12 Piatra Olt-Valea Mare, adică pe 21,35 km de drum expres care funcționează ca o centură a Slatinei.

Șantiere noi:

Autostrada de Centură București (52,5 km),
A3 Biharia-Chiribiș (28,55 km),
Suplacu-Nușfalău (13,55 km),
Nădășelu-Poarta Sălajului (42,3 km),
Autostrada Sibiu – Pitești: pțiunea Pitești - Curtea de Argeș (30,35 km).



UNDE RĂSAR CEI 1000 DE KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ ÎN URMĂTORII 4 ANI

Noul guvern și-a prezentat „Programul de guvernare” după care speră să conducă România în următorii 4 ani.

Noul Executiv își propune realizarea, în următorii patru ani, a unui număr de 1.000 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres, la care se adaugă 370 de kilometri de variante de ocolire - în valoare de 5,5 miliarde de lei, fără TVA, potrivit Programului de guvernare. Revista TIR Magazin vă prezintă cele mai importante obiective din domeniul infrastructurii rutiere.

Cu cele mai bune intenții

„Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție de bază pentru creșterea nivelului de trai, a veniturilor oamenilor, pentru stimularea investițiilor, pentru crearea de noi locuri de muncă, pentru creșterea mobilității cetățenilor și a mărfurilor, pentru scoaterea din izolare a zonelor subdezvoltate prin distribuția echilibrată a rețelilor de transport între toate regiunile țării. Asigurarea conectivității și a accesibilității la principalele coridoare de transport care să conducă la îmbunătățirea legăturilor între principalii poli economici de creștere va constitui principalul obiectiv al politicilor de transport. Nicio regiune nu va rămâne în urmă din punct de vedere al dezvoltării infrastructurii de transport”, explică guvernul.

Obiectivele României pentru perioada 2021-2024

- accelerarea investițiilor publice, o asigurarea resurselor financiare și umane corect dimensionate pentru implementarea cu succes a proiectelor de investiții,
- o asumarea unor decizii strategice care să declanșeze reforme structurale și să asigure o capacitate administrativă sporită,
- o prioritizarea investițiilor în domeniul transporturilor astfel încât să reflecte nevoile de conectivitate și de mobilitate, de reducere a aglomerărilor și de asigurare a fluenței circulației. - Totodată, va fi operaționalizată Compania Națională de Investiții Rutiere.

Ce se urmărește

1. Creșterea calității studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;
2. Eficientizarea relației cu instituțiile și entitățile avizatoare;
3. Îmbunătățirea legislației privind achizițiile publice;
4. Introducerea unui sistem de soluționare rapidă a contestațiilor;
5. Creșterea performanței beneficiarilor și a cooperării între autoritățile locale și naționale;
6. O monitorizare eficace a implementării proiectelor.

Principalele obiective pentru perioada 2021-2024

I.1. Creșterea calității infrastructurii rutiere de transport, de interes național, printr-un amplu program de întreținere curentă și periodică, implementat în perioada 2021-2024;

I.2. Îmbunătățirea siguranței rutiere, în concordanță cu politica U.E., prin implementarea unor programe de investiții naționale sau finanțate în baza unor parteneriate cu instituții financiare internaționale;

I.3. Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii rutiere, prin accelerarea programelor de investiții cu impact asupra creșterii gradului de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, Programul Operațional de Transport 2021-2027 și Programul Național de Reformă și Reziliență prin realizarea, a unui număr de peste 1.000 km de autostrăzi și drumuri expres, după cum urmează:

Continuarea proiectelor în execuție și finalizarea acestora:

- A3, Autostrada Transilvania (cca. 155 km) - 4,2 miliarde de Lei, fără TVA; pregătirea implementării tronsonului Târgu Mureș – Brașov;
- A1, Autostrada Sibiu–Pitești:



- Accelerarea implementării Autostrăzii Sibiu-Pitești, pe toate cele 5 secțiuni ale proiectului, fiind asigurată finanțarea nerambursabilă prin emiterea deciziei de finanțare de către Comisia Europeană – total investiție 13,7 miliarde de Lei, fără TVA – din care 2,3 miliarde de Lei, fără TVA, pentru secțiunile 1 și 5;
- Pregătirea proiectului- legătură DN7C Curtea de Argeș – A1 (Secțiunea 5 Sibiu-Pitești) – Râmnicu Vâlcea.
- A0, Autostrada de centură a municipiului București (cca.100 km)
- aproximativ 5 miliarde de Lei, fără TVA;
- A10, Autostrada Sebeș-Turda - lotul 2 - 550 de milioane de Lei, fără TVA (total loturile 1 și 2 - 1,9 miliarde de Lei, fără TVA);
- DX12, Drum expres Craiova–Pitești (121 km) - 3,2 miliarde de Lei, fără TVA;
- Drum expres Brăila–Galați (12 km)
- 530 de milioane de Lei, fără TVA;
- Podul suspendat peste Dunăre de la Brăila - 1,9 miliarde de Lei, fără TVA.

Demararea unor proiecte noi de investiții

- Autostrada A8, Târgu Mureș - Târgu Neamț-Iași-Ungheni (aprox. 311 km) - 36 miliarde de Lei, cf. M.G.P.T.;
- Autostrada A7, Ploiești-Buzău-Focșani-Bacău-Pășcani-Suceava-Siret (421 km) - 8,2 miliarde de Lei, fără TVA, conform analizei multicriteriale;
- Autostrada A13, Brașov - Bacău (160 km) - 8,8 miliarde de Lei, fără TVA, conform MGPT;
- Autostrada A13, Sibiu – Brașov, în continuarea secțiunii Brașov-Bacău (125 km) - 7,1 miliarde de Lei, fără TVA, conform MGPT;
- Drum expres Craiova – Pitești (loturile 3 și 4) - 1,3 miliarde de Lei, fără TVA, valoare de atribuire a contractelor;
- Drumurile expres din zona Dobrogei, a căror rentabilitate economică impune cu prioritate realizarea lor – proiecte în valoare

de 11 miliarde de Lei, fără TVA (Drumuri expres Buzău-Brăila, Focșani - Brăila, Brăila - Tulcea, Constanța - Tulcea, Tișița - Albița), din care se vor finaliza Drumurile expres Buzău-Brăila și Focșani-Brăila, în valoare de 3,2 miliarde de Lei, fără TVA;

- Drum expres Calafat – Lugoj;
- Reabilitarea/reparația capitală a 157 de poduri, considerate prin expertize tehnice drept necesități urgente de intervenție;
- Drum expres Sfântu Gheorghe - Ditrău, respectiv Sovata - Miercurea Ciuc

Creșterea mobilității în zona Valea Prahovei prin:

- Finalizarea proiectării și licitarea execuției lucrărilor pentru construcția Autostrăzii Ploiești-Brașov (6,5 miliarde de Lei, fără TVA, conform S.F. din 2010)
- Creșterea capacității administrative a C.N.A.I.R., pentru buna implementare a Autostrăzii Ploiești-Brașov, prin dezvoltarea unui parteneriat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) ;
- Realizarea unor investiții, în scopul fluidizării traficului pe DN1 (ca de exemplu, pasaje subterane sau supraterrane, benzi suplimentare, bretele de acces).

Program de construcție a unui număr de aproximativ 370 km de variante de

ocolire în perioada 2021- 2024, în valoare de 5,5 miliarde de Lei, fără TVA:

- o continuarea proiectelor de construcție variante ocolitoare (VO; Centuri ocolitoare): DNCB (Drumul Național Centura Municipiului București, cu intervențiile la cele 4 pasaje Domnești, Berceni, Oltenița și Mogoșoaia);
- VO Bârlad; VO Timișoara Sud; VO Zalău; VO Satu Mare; VO Târgu Jiu, VO Galați; VO Tecuci, VO Mihăilești, VO Târgu Mureș; o Demararea unor proiecte noi: Centura Metropolitană Cluj-Napoca, VO Sighișoara; VO Vaslui; VO Giurgiu; VO Sf. Gheorghe; VO Pitești Vest, VO Timișoara Vest; VO Râmnicu Vâlcea;
- Implementarea în baza unor parteneriate cu autoritățile administrației publice locale a unui program de construire de variante de ocolire (VO Sibiu Sud, VO Mediaș, VO Salonta, VO Arad Est, precum și alte proiecte, a căror fundamentare economico-socială le susține).





1.700 DE EURO AMENDĂ PENTRU UN ȘOFER PROFESIONIST CARE ȘI-A SUPRAÎNCĂRCAT CAMIONUL

Pentru siguranța tuturor participanților la trafic și a persoanelor care călătoresc pe autostradă, ofițerii de poliție din stațiile de autostradă din Germania monitorizează respectarea normelor legate de circulația rutieră.

Acest lucru este urmărit de poliția de autostradă Mittelhessen, cu sediul în Butzbach, care încearcă să prevină accidentele și minimizează riscurile, scrie presseportal.de. Într-una din misiunile de patrulare de pe autostrada A5, oamenii legii au descoperit o remorcă suspectă în zona de servicii Wetterau. Vehiculul arăta supra-încărcat, iar asta se vedea cu ochiul liber, motiv pentru care polițiștii au decis să efectueze un control. Șoferul avea în remorcă haine vechi, peste 15 tone în total. Acestea trebuiau depozitate în așa-numitele BigBags, saci supradimensionați după cum menționau hârtiile de transport. Cu toate acestea, când au deschis remorca, acei saci mari de depozitare lipseau. Când clapeta de încărcare a fost deschisă, a existat riscul ca marfa să cadă din remorcă. Multe pungi de dimensiuni mici și de diferite forme se îngrămădeau sub tavanul remorcii.

Un preț care nu merită plătit
Încărcătura, care cântărea

tone, pur și simplu nu era fixată corespunzător. Greutatea materialelor textile apăsa pe pereții exteriori ai remorcii și a provocat lărgirea cataramii care ținea prelată camionului.

Aceasta înseamnă că vehiculul devenise mai larg decât permitea legea. În absența securizării încărcăturii, aceasta și camionul, în general, au devenit și mai instabile. Poliția de pe autostradă a interzis șoferului să își continue cursa. Până când sarcina nu a fost asigurată corespunzător și excesul de lățime nu a fost eliminat, camionul nu a fost lăsat să mai circule. Șoferul și companiei la care este înmatriculat vehiculul trebuie acum să plătească o amendă de 1700 de euro.

Aceste costuri ridicate (prin impunerea amenzii) și timpul pierdut care a fost necesar pentru a remedia deficiențele vor arăta celor responsabili că încălcarea regulilor este un risc care nu merită asumat.



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

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

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



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

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



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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