

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR - PREVEDERI CLARE  
PENTRU VÂRSTA MINIMĂ P.04  
A ȘOFERILOR DE CAMION**



APRILIE 2023  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



**ANDREI GAGEA,  
DIRECTOR GENERAL  
IVECO ROMÂNIA**

PG.10

**VALENTIN MEREU,  
GENERAL MANAGER  
EST TRUCK CENTER**

# VERSUS

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

GEORGE NIȚA  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN



MARIUS DAN  
ACȚIONAR  
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE  
ACȚIONAR  
PRACTICOM



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



**Adresa redacției:**

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

**Director general :**

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

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

# Sumar



**17** SCHMITZ CARGOBULL  
SE ASOCIAZĂ CU  
MAXITRANS



**22** VARTA® PROMOTIVE  
AGM - PRIMA OPȚIUNE  
PENTRU ECHIPAREA  
DIN FABRICĂ A  
CAMIOANELOR



**25** IVECO REVINE CA  
FURNIZOR OFICIAL DE  
CAMIOANE PENTRU  
MOTOGP™



**27** CEI ȘI MEC-DIESEL SE  
ASOCIAZĂ PENTRU  
A CONCURA LA NIVEL  
EUROPEAN ÎN SECTORUL  
AUTO AFTERMARKET



## UNTRR SOLICITĂ PREVEDERI CLARE PRIVIND STABILIREA VÂRSTEI MINIME DE 18 ANI A ȘOFERILOR DE CAMION

**UNTRR salută revizuirea Directivei permiselor de conducere, dar solicită prevederi clare privind stabilirea vârstei minime de 18 ani a șoferilor de camion și facilitarea angajării șoferilor extracomunitari, având în vedere criza acută de forță de muncă din transporturile rutiere.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR salută propunerea Comisiei Europene – CE de modernizare a normelor privind permisele de conducere prezentată pe 1 martie 2023, însă solicită prevederi clare pentru revizuirea Directivei permiselor de conducere privind reducerea vârstei minime a șoferilor de camion și facilitarea angajării șoferilor extracomunitari, care să le ofere firmelor de transport rutier măsuri reale de reducere a crizei acute de forță de muncă din transporturile rutiere, semnalate constant autorităților și Comisiei Europene de către industria transporturilor rutiere. Deși CE propune ca tinerii să obțină permisul și să poată conduce acompaniat camioane de la 17 ani, cu toate acestea menține vârsta

minimă de 21 ani pentru permisul C+E și numai prin derogare permite reducerea vârstei minime la 18 ani. UNTRR solicită Comisiei Europene stabilirea fără echivoc a vârstei minime de 18 ani pentru șoferii profesioniști de camion (permis C+E) complet pregătiți, atât pentru transportul rutier național, cât și internațional. România este printre țările europene cele mai afectate de criza șoferilor profesioniști, având un deficit estimat de 71.000 posturi neocupate în 2022. La nivel global, deficitul estimat de IRU în 2022 este de peste 2,6 milioane de șoferi profesioniști. Totodată, rata șomajului în rândul tinerilor români (15-24 ani) a atins cel mai ridicat nivel în septembrie 2022 (21,3%), cu mult peste rata medie a șomajului în rândul tinerilor, de 14,5%, în UE.

Lipsa tot mai mare de șoferi reprezintă o amenințare reală pentru mobilitatea și lanțurile de aprovizionare din România și din UE, iar principalele soluții solicitate de UNTRR sunt:

- angajarea tinerilor de la vârsta de 18 ani ca șoferi de camion;
- angajarea șoferilor profesioniști extracomunitari, oferind o soluție imediată transportatorilor rutieri care au nevoie de forță de muncă deja calificată.

### **Vârsta minimă de 18 ani pentru șoferii de camion în UE**

Propunerea CE privind permisele de conducere menține vârsta minimă de 21 ani pentru obținerea permiselor categoria C, CE deși:

- CE precizează că vârsta minimă se poate reduce la 18 ani pentru



șoferii de camion care dețin certificat de competență profesională (CCP) conform Directivei 2022/2561 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto profesioniști;

- CE a recomandat, de asemenea, să se permită tinerilor de 17 ani să înceapă formarea prin însoțirea șoferilor experimentați și prin stagii de ucenicie. Totodată CE propune vârsta minimă de 16 ani pentru eliberarea permisului de conducere categoria AM, A1 și B1.

UNTRR consideră că Directiva UE privind permisele de conducere trebuie să stabilească clar vârsta minimă de 18 ani pentru obținerea permiselor categoria C, CE și nu prin derogare, pentru a se putea asigura o aplicare armonizată la nivel european, care să ofere o soluție reală de reducere a crizei șoferilor profesioniști în România și în UE.

Propunerea CE ar trebuie să aibă în vedere și faptul că 18 state europene au stabilit deja vârsta minimă de 18 ani pentru șoferii profesioniști de camioane, printre care și România alături de Austria, Cehia, Germania, Danemarca, Estonia, Franța, Grecia, Croația, Ungaria, Irlanda, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovenia, Suedia și Marea Britanie. Reamintim că România a adoptat recent Legea care permite tinerilor să obțină permisul de conducere pentru categoriile C și CE la vârsta de 18 ani, la solicitarea UNTRR.

### **Facilitarea angajării șoferilor din țări terțe**

Propunerea recentă a CE de revizuire a directivei privind permisele de conducere are potențialul de a facilita accesul șoferilor din țări terțe pe piața UE, răspunzând numeroaselor demersuri ale UNTRR de sprijinire a angajării de șoferi profesioniști nerezidenți în UE. Astfel, propunerea CE deschide o nouă cale pentru armonizarea cerințelor privind recunoașterea permiselor de conducere din afara UE, însă lista țărilor și condițiile concrete trebuie să fie determinată în continuare pe baza unor criterii clare.

UNTRR solicită CE să prevadă măsuri concrete de facilitare a preschimbării permiselor de conducere și a angajării rapide a șoferilor profesioniști nerezidenți care au experiență de operare a transporturilor rutiere în UE, provenind din țări extracomunitare care sunt membre ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) în cadrul Forumului Internațional pentru Transport (ITF) al OCDE sau semnatare ale Acordurilor și Convențiilor ONU privind transporturile rutiere, printre care Acordul AETR privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, Acordul ADR privind transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, Acordul ITP privind adoptarea unor condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor cu roți și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții, Convenția CMR și eCMR, Convenția vamală TIR privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR.", se spune în comunicatul UNTRR din 30 martie 2023.



Problema

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



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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**



# UNTRR SOLICITĂ MĂSURI PENTRU SUSTINEREA COMPETITIVITĂȚII TRANSPORTATORILOR ROMÂNI ÎN UE

**Industria transporturilor rutiere are pierderi de 2,41 miliarde euro cauzate de neaderarea României la Schengen. UNTRR solicită măsuri pentru susținerea competitivității transportatorilor români în UE.**

"Industria de transport rutier, cel mai mare exportator de servicii al României cu 7,66 miliarde euro în 2022, este cea mai afectată ramură economică de neaderarea la Schengen a României - Stat Membru al UE din 2007. La 16 ani de la aderarea României la Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, 25% - 30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali. UNTRR solicită autorităților române și europene să intensifice eforturile pentru intrarea României în spațiul european Schengen în 2023, precum și măsuri urgente de susținere a competitivității transportatorilor rutieri români în UE.

## **IMPACTUL NEADERĂRII LA SCHENGEN DIN PERSPECTIVA**

### **TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFĂ**

#### **1. Pierderi directe - timp pierdut în punctele de trecere a frontierei cu Ungaria și Bulgaria**

» În 2022, prin cele 18 puncte de trecere a frontierei cu Ungaria și Bulgaria au fost înregistrate 3,9 milioane de treceri ale camioanelor de marfă, intrări/ieșiri România (exclusiv tranzit).

» Timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei cu Bulgaria și Ungaria variază între minim 30 minute și 72 ore, având o medie de 6 ore/trecere. Astfel, camioanele de marfă staționează forțat 23,5 milioane ore/an. Timpul înseamnă bani.

» Pierderile directe ale transportatorilor rutieri români cauzate de neaderarea României la Schengen se ridică la 2,41 miliarde Euro, reprezentând pierderile potențiale de venituri și costurile actuale ale transportatorilor. Pentru piața transporturilor rutiere de marfă, aceste pierderi de venituri reprezintă aprox. 15% din valoarea actuală de 15,2 miliarde euro. Implicit, statul pierde

15% mai multe taxe pe care le-ar plăti transportatorii.

Sondajul online realizat recent de UNTRR indică faptul că situația industriei transporturilor rutiere din România este agravată de aplicarea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, măsură a Pachetului Mobilitate 1 care a intrat în vigoare anul trecut:

- peste 44% din firmele de transport rutier au indicat că nu pot să-și întoarcă camioanele acasă și 30% care își întorc camioanele acasă o fac fără marfă, iar costurile de operare au crescut cu 15-20%;

- 58% din firme au semnalat că înregistrează timpi de așteptare la trecerea frontierei de peste 24 h și 41% de peste 10 h.

#### **2. Pierderi indirecte - mai puține investiții străine, exporturi mai mici.**

Neaderarea la Schengen afectează costurile logistice și eficiența fluxurilor de materiale, descurajând investitorii străini care urmăresc eficiența investițiilor. România pierde astfel Investiții Străine



**EVOLUTIA FIRMELOR ACTIVE SPECIALIZATE IN TRANSPORT  
RUTIER DE MARFA | 2018 - 2022**



**Pierderi cauzate de așteptările la trecerea frontierelor  
RO cu BG și HU | an 2022**



Directe (ISD) care ar putea contribui la reducerea deficitului comercial extern. Calculele specifice eficienței transportului rutier indică faptul că un camion de marfă din România parcurge aprox. 11.000 km / lună, în timp ce unul din Ungaria sau Polonia parcurge aprox. 13.000 km /lună (+18% față de România).

**3. Impact mediu - Poluare**

**inutilă:** Camioanele staționare la frontiere poluează inutil, fără a avea o activitate productivă/economică. În principalele puncte de frontieră trec până la 1000 camioane pe zi/sens Nădlac, Borș, Giurgiu, Calafat - estimăm câteva zeci de mii de tone de emisii datorate exclusiv staționării în coloane.

**4. Impact social – 25% - 30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întâzieri în livrarea mărfurilor către clienți:**

Ø Profesia de șofer profesionist nu mai este atractivă în România, adâncind criza de șoferi profesioniști cu care se confruntă transportatorii rutieri. Timpii mari de așteptare în coadă la trecerea frontierei (cel puțin o zi lucrătoare la o cursă externă, dar s-a ajuns și la un maxim istoric de 5 zile de așteptare) sunt un factor important de stres pentru șoferi, nu se pot odihni, iar depășirea timpilor de conducere strict reglementați în UE poate duce la sancționarea

șoferilor profesioniști români de către autoritățile europene de control.  
Ø Dificultăți în utilizarea șoferilor non-rezidenți pe relații în cadrul UE datorită neapartenenței la Schengen. Transportatorii români nu pot utiliza conducătorii auto nerezidenți în curse internaționale, similar firmelor din țări Schengen. În acest moment conducătorii auto angajați din țări terțe nu pot lucra în UE mai mult de 90 de zile într-un interval de 180 zile.

**MĂSURI DE SUSTINERE NECESARE PENTRU INDUSTRIA TRANSPORTURILOR RUTIERE URMARE PIERDERILOR MAJORE GENERATE DE NEADERAREA ROMÂNIEI LA SCHENGEN**

UNTRR – Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România a solicitat Guvernului României măsuri pentru susținerea competitivității transportatorilor rutieri în UE:

- eliminarea controalelor în frontiera cu Bulgaria și intensificarea eforturilor comune pentru atingerea obiectivului de aderare a României la spațiul Schengen împreună cu Bulgaria în 2023
- neintroducerea unor noi restricții de circulație
- prioritare la frontieră pentru camioanele cu documente vamale procesate care utilizează sistemul TIR și care au trimise predeclarații electronice TIR-EPD

- facilitarea reală a importului de șoferi extracomunitari, pentru reducerea crizei de șoferi profesioniști, agravate și prin impactul social al neaderării României la Schengen

- măsuri fiscale de susținere pentru industria transporturilor rutiere, puternic afectată de regulile europene privind detașarea șoferilor care operează transporturi rutiere internaționale în UE și de neintrarea României în Schengen:  
Ø creșterea plafonului neimpozabil pentru indemnizația de detașare/ delegare/clauza de mobilitate de la trei salarii de încadrare la patru salarii de încadrare în cazul șoferilor profesioniști români care operează transporturi rutiere internaționale în UE.

Ø actualizarea cu inflația a nivelului legal stabilit pentru indemnizația zilnică (diurna) în EURO, care nu a mai fost actualizat din 2002 - Raportând la inflația medie anuală și cursul mediu de schimb, nivelul legal al indemnizației zilnice a șoferilor (diurna) ar trebui să crească de la 35 Euro/zi în 2002 la valoarea de 76 Euro/zi în 2023.

Ø introducerea conceptului de indemnizație de hrană neimpozabilă pentru conducătorii auto detașați care să fie neimpozabilă la nivelul sumelor impuse de țările unde aceasta este obligatorie și să fie opțională și neimpozabilă într-o anumită limită pentru țările unde indemnizația de hrană nu este obligatorie.", se spune în comunicatul UNTRR din 12 aprilie 2023.

LoiMacron

Servicii de reprezentare  
în Franța pentru  
transportatorii rutieri.

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





## UNTRR - IMPACTUL NEGATIV AL PACHETULUI MOBILITATE 1 ASUPRA TRANSPORTATORILOR RUTIERI

**UNTRR a semnalat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii impactul negativ semnificativ al Pachetului Mobilitate 1 asupra transportatorilor rutieri, pentru pregătirea pledoariilor României la CJUE.**

"Urmare solicitării Direcției Transport Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) referitoare la pregătirea de către MTI și Ministerul Afacerilor Externe (MAE) a ședinței de audiere a pledoariilor în cauzele C-541/20 – C-555/20 (cererile în anulare introduse de România împotriva unor prevederi din Pachetul Mobilitate I), UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România a consultat firmele de transport rutier prin intermediul unui sondaj online.

UNTRR a semnalat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii impactul negativ semnificativ al Pachetului Mobilitate 1 asupra transportatorilor rutieri, pentru pregătirea pledoariilor României privind anularea prevederilor discriminatorii introduse de acesta în legislația europeană, precum obligația întoarcerii camionului la 8 săptămâni în statul de înmatriculare, obligația întoarcerii șoferilor la fiecare 3-4 săptămâni la locul de

reședință sau la sediul operațional al angajatorului, interzicerea repausului săptămânal normal în cabină și regulile speciale privind detașarea șoferilor.

Centralizarea răspunsurilor primite până pe 30.03.2023 la Chestionarul UNTRR – identificarea problemelor întâmpinate de operatorii de transport rutier, ca urmare a aplicării măsurilor din Pachetul Mobilitate 1 poate fi consultată alăturat.

### **Referitor la obligația întoarcerii acasă a camionului**

- Transportatorii rutieri români au semnalat faptul că au fost controlați și sancționați pentru că nu au întors camionul acasă la 8 săptămâni în Franța și Ungaria, cu amenzi între 1500 - 4500 euro. Totodată, asociațiile profesionale din Franța au confirmat UNTRR faptul că Franța aplică amenzi pentru neîntoarcerea acasă a camioanelor la 8 săptămâni.
- Majoritatea transportatorilor români

care au răspuns consultării UNTRR nu reușesc să întoarcă camionul la sediul operațional al firmei la 8 săptămâni, iar costurile de operare au crescut cu 15-20%.

- Urmare a întoarcerii acasă a camionului, a scăzut numărul de curse efectuate în 2022, față de 2021, cu între 10-15% pentru majoritatea transportatorilor români care au răspuns consultării UNTRR.
- Majoritatea transportatorilor rutieri au semnalat timpii mari de așteptare la frontieră:
  - peste 10 ore până la 24 ore pierdute în frontieră la întoarcerea acasă a camionului la intrarea în România;
  - peste 24 ore până la 48 ore pierdute în frontieră la întoarcerea acasă a camionului la ieșire din România.

### **Referitor la obligația întoarcerii acasă a șoferului**

- Transportatorii rutieri au semnalat faptul că au fost controlați pentru neîntoarcerea conducătorului



auto acasă la 4 săptămâni și sancționați în Franța, Belgia, Ungaria, cu amenzi între 1000 și 4500 euro.

- Transportatorii români estimează scăderi de 15-20% ca urmare a limitării activității lucrativă.

### Referitor la interzicerea repausului săptămânal normal în cabină

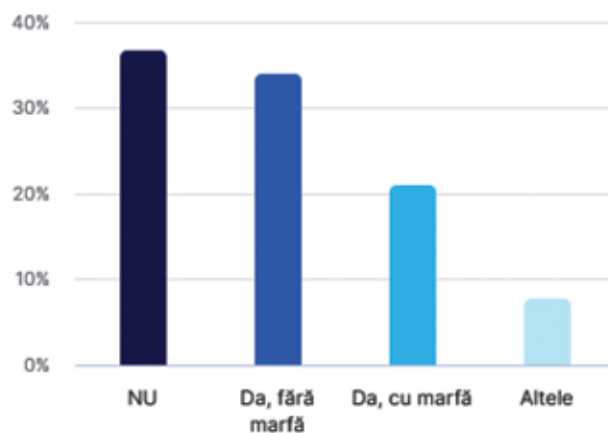
- Transportatorii rutieri români au semnalat că au primit amendă pentru că șoferul nu a efectuat perioada de repaus săptămânal normală (45h) la hotel. Amenzile primite în Franța, Germania, Danemarca, Ungaria, Belgia au fost între 750 și 4500 euro.

### Referitor la detașarea șoferilor

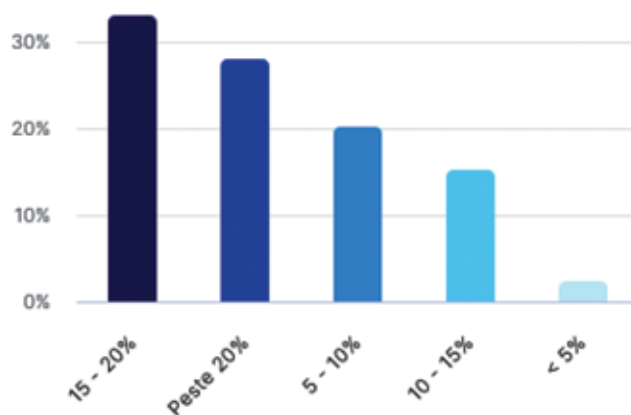
- Transportatorii rutieri români au semnalat că au fost controlați prin IMI de Austria, Ungaria, Franța, Grecia, Germania, Danemarca, Ungaria, deși Statele membre UE nu au

furnizat suficiente informații privind remunerația șoferilor. Referitor la studii realizate/devenite disponibile ulterior depunerii de către Guvernul României a actelor procedurale scrise în cauzele menționate, UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să aibă în vedere Studiul Comisiei Europene de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor din 2021 care arată că, în cel mai probabil scenariu, obligația întoarcerii acasă a camioanelor va genera 1,9 milioane de curse suplimentare ale camioanelor europene, ceea ce ar conduce la 2,9 milioane de tone de emisii suplimentare de CO2 în 2023 (o creștere cu 4,6% a emisiilor din transport rutier internațional de marfă) – contrar obiectivelor ambițioase europene privind decarbonizarea transporturilor și reducerea emisiilor cu 55% până în 2030.", se spune în comunicatul UNTRR din 31 martie 2023.

## 1. Reușiți să întoarceți camionul la sediul operațional al firmei la 8 săptămâni?



## 2. Care este impactul financiar asupra firmei? Costuri directe și indirecte



# Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule Ford Trucks în România | Oameni puternici în mișcare | Afaceri de succes

\* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](http://www.ford-trucks.ro)

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



## ETC - NOU PUNCT DE VÂNZĂRI ȘI SERVICE IVECO LA GALAȚI

**IVECO România, pionier și lider al industriei auto-motive, a prezentat în premieră inovația tehnică a companiei, din anul 2022 - suspensia pneumatică auto-adaptivă a IVECO DAILY Air Pro, odată cu inaugurarea unui nou punct de vânzare și service al partenerului East Truck Center, în județul Galați.**

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

Cum se inserează această investiție în strategia IVECO de dezvoltare a rețelei de service din România?

**Andrei Gagea, Director General Iveco România:**

Rețeaua de distribuție Iveco este formată din 24 de puncte de service și 21 de puncte de vânzare distribuite pe întreg teritoriul țării. Pe principalele coridoare de transport, distanța medie între două puncte de transport este de 125-130 de kilometri. Iveco își dorește reducerea acestor distanțe medii între puncte de service prin deschiderea unor noi puncte acreditate Iveco pentru partea de reparații.

Astăzi am prezentat, alături de partenerul East Truck Center, noul sediu, atât de vânzări cât și de service, pentru zona Galați. Investiția făcută de partenerul nostru este de 1,5 milioane de euro, atât în costurile clădirii, amenajări, parte de dotare cu scule tehnice, parte profesională și tot ceea ce e necesar desfășurării activității







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

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





East Truck Center le oferă în noua locație și le dorim mult succes în acest nou proiect, în această nouă aventură.

**Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:**  
Care sunt performanțele Iveco la nivelul zonei deservite de ETC?

**Valentin Mereu, General Manager Est Truck Center:**

Pentru 2023 avem ținte ambițioase. Peste 15% creștere la vehicule, peste 30% în zona de after-sales, de service, peste 10% pe zona de comercial, piese de schimb. Acesta este motivul pentru care am făcut acest sediu, pentru noi, pentru clienții noștri, pentru angajații noștri.



tehnice.

În ultimul an, am constatat, în zona Galați, Brăila, Tulcea și Constanța, o dublare sau triplare a traficului rutier de mărfuri, astfel că o investiție în zonă își are sensul. Suntem convinși că toți clienții Iveco vor beneficia de standardele ridicate pe care partenerul nostru







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

Care este sensul investiției grupului Cefin în ETC?

**Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:**

Ne cunoaștem cu Valentin Mereu, partenerul nostru în ETC de 23 de ani, timp în care am clădit o mare încredere și prietenie. Această investiție e bazată pe o dimensiune umană. Mai mult decât atât, e și o afacere foarte bună. Avem în spate un brand puternic și suntem convinși că prin această investiție am ridicat și nivelul investițiilor pe care le putem oferi clienților din Galați pe măsura ambițiilor noastre.



Publicitate



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



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

Ce înseamnă această lansare de sediu în contextul general al investițiilor din Galați?

**Costel Fotea, președinte Consiliul Județean Galați:**

Înseamnă un plus de dezvoltare economică a județului și a regiunii. Consiliul Județean Galați are un amplu proiect de dezvoltare a județului. Sunt investiții în această regiune, împreună cu Brăila de peste 3,2 miliarde de euro, drumuri care vor face legătura cu Ucraina, Republica Moldova, cu Autostrada Soarelui până la Chiciu, trecerea BAC spre Bulgaria, cu autostrada Moldovei până la Focșani, cu drum expres până la Buzău. Toate aceste lucruri se vor materializa în perioada următoare astfel că Iveco, la Galați, va fi o carte de vizită pentru toți cei care ne vor vizita.

**IVECO DAILY Air Pro**

După prezentarea internațională de anul trecut, IVECO DAILY Air Pro a fost prezentat publicului larg și presei, pentru prima dată în România. Noul model vine cu o premieră a industriei: suspensia pneumatică auto-adaptivă cu sistem







electronic inteligent de control, cu comandă prin intermediul unui joystick în cabină, care crește confortul șoferului și îmbunătățește stabilitatea vehiculului, în funcție de greutatea încărcăturii.

„Ne bucurăm că am putut prezenta IVECO DAILY Air Pro, modelul anului 2022, în premieră în România, odată cu inaugurarea East Truck Center Galați. Prin investiția realizată aici, suntem cu încă un pas mai aproape de clienții noștri, pentru că știm cât este de important pentru aceștia ca vehiculele să se afle permanent în mișcare, iar în cazul evenimentelor neprevăzute să aibă un punct de service cât mai aproape. Din acest motiv, obiectivul IVECO este ca, pe coridoarele cele mai tranzitate din România, să creștem și mai mult capilaritatea rețelei, astfel încât

clienții să nu parcurgă, în medie, mai mult de o oră până la cel mai apropiat atelier. În acest moment,

distanța medie între două ateliere IVECO pe aceste coridoare este de 130 km. Totodată, IVECO este



**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALISTS

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO





singurul producător din segmentul 3,5-7,5 care are, în ultimii 5 ani, o cotă de piață de peste 20%, adică unul din cinci vehicule comerciale noi vândute în România, poartă marca IVECO”, a declarat Andrei Gagea, Director General IVECO România.

Odată cu inaugurarea East Truck Center Galați se creează și mai multe locuri de muncă pentru oraș, investiția totală ridicându-se la peste 1 milion de euro.

„Am ales să facem o investiție serioasă, de aproape 1,5 milioane de euro, în această zonă și observăm că și alte companii fac același lucru. Considerăm că există potențial pentru creșterea businessului, iar odată cu inaugurarea EAST TRUCK CENTER Galați se creează și mai multe locuri de muncă pentru zonă. Suma investită se regăsește în prețul de achiziție al clădirii și terenului, refacerea construcției la standarde moderne, în echipamente și bancuri de lucru, kit-uri de diagnostică, tehnologii la standardele solicitate de marca reprezentată, spațiu multifuncțional dedicat personalului de vânzări și service și traininguri de perfecționare a personalului. Cunoaștem foarte bine potențialul zonei și perspectiva de creștere, sunt investiții în infrastructură, în energie

regenerabilă, în transporturi, toate acestea înseamnă tracțiune pentru business-ul de vehicule comerciale și service. Pentru acest an, ne-am propus obiective îndrăznețe, astfel încât, până la finalul anului, să creștem cu aproape 15% volumul vânzărilor. Acordăm o importanță deosebită și serviciilor after sales. Astfel, estimăm o creștere de 35-40% a intrărilor în service/zi, iar pentru piesele de schimb estimăm o creștere a volumelor de minimum 10%, iar turnover-ul estimat pentru anul 2023 este de 600.000 euro”, a declarat Valentin Mereu, Director General East Truck Center. Punctul de lucru de la Galați include un atelier cu opt posturi de lucru, trei elevatoare mari cu capacitate de 23T, trei elevatoare mici, cu capacitate de 5T, precum și o stație ITP. Pentru punctul de vânzare, partenerul IVECO estimează un potențial total de vânzări în zonă de aproximativ 850 de unități anual. În

ultimii 8 ani, IVECO a comercializat aproximativ 1000 de vehicule utilitare în județul Galați.

### Despre IVECO

IVECO este un brand al CNH Industrial N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații, cum ar fi misiuni off-road. IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Gestionează unități de producție din 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi și avansate tehnologii. Totodată, compania deține 4.200 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.







## SCHMITZ CARGOBULL SE ASOCIAZĂ CU MAXITRANS

**MaxiTRANS, cel mai mare furnizor australian de soluții de semiremorci robuste de fabricație locală și servicii aftermarket naționale de asistență și suport, a anunțat, în aprilie 2023, că producătorul european de remorci Schmitz Cargobull a devenit investitor în afacerea MaxiTRANS.**

Schmitz Cargobull a devenit acționar minoritar (26%) al Australian Trailer Solutions Group (ATSG), într-o parteneriat care va continua să asigure succesul pe termen lung al afacerii MaxiTRANS pe piața australiană.

ATSG este format dintr-un grup de investitori, inclusiv un număr de oameni de afaceri din Ballarat, Australia. Din septembrie 2021, când ATSG a achiziționat afacerea de semiremorci MaxiTRANS, principalul său focus a fost susținerea industriei de fabricație australiană, a oamenilor săi și livrarea unui produs de înaltă

calitate pentru clienți.

"Suntem extrem de încântați să avem Schmitz Cargobull alături de MaxiTRANS ca partener", a declarat Greg L'Estrange, președintele executiv al MaxiTRANS.

"Schmitz Cargobull are o reputație excelentă pentru calitatea ridicată, designul inovator și durabilitate în cadrul gamei sale extinse de produse. Faptul că o companie cu o asemenea reputație internațională vede valoare în planurile noastre pentru afacerea MaxiTRANS este o dovadă a calității oamenilor noștri și a sprijinului continuu oferit clienților noștri care ne-au ajutat să

construim afacerea de când ATSG a preluat-o."

"Parteneriatul cu Schmitz Cargobull va permite afacerilor noastre să colaboreze în ceea ce privește tehnologia, scalabilitatea și procesele care pot fi implementate apoi în operațiunea MaxiTRANS."

"Sprijinul Schmitz Cargobull, combinat cu propria noastră investiție în afacere, ne va permite să ne simplificăm procesele, să oferim beneficii globale lanțului nostru de aprovizionare și să ne concentrăm în continuare pe furnizarea unui suport de calitate și deosebit pentru clienții noștri", a

# MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.







declarat Greg.

"În plus, ne oferă acces la tendințele și tehnologiile mondiale pe care le putem utiliza și valoriza pe piața australiană."

"Investiția noastră în MaxiTRANS oferă un mare potențial de a debloca sinergiile de producție și de a introduce tehnologii avansate pentru a susține și contribui la industria australiană de remorci", adaugă Andreas Schmitz, CEO al Schmitz Cargobull.

"Ne uităm cu mare entuziasm la viitorul afacerii MaxiTRANS pe măsură ce lucrăm împreună cu partenerii noștri de investiții și continuăm să ne susținem clienții pe durata de viață a produsului nostru", a declarat Greg.

### Despre MaxiTRANS

MaxiTRANS este cel mai mare furnizor de soluții de transport rutier de capacitate mare produse local, inclusiv reparații și servicii pentru remorci în Australia.

Echivalent cu transportul rutier în Australia prin intermediul brandurilor lider de piață Freightler, Maxi-CUBE, Lusty EMS, Hamelex White, Trout River și AZMEB, MaxiTRANS este principalul furnizor de echipamente de transport rutier pentru sectoarele generale de marfă, de transport sub temperatură controlată și de transport en-gros.

### Despre Schmitz Cargobull

Cu o producție anuală de aproximativ 61.000 de remorci și cu aproximativ 6.900 de angajați, Schmitz Cargobull AG este cel mai mare producător european de

semiremorci, remorci și caroserii pentru camioane de transport sub temperatură controlată, marfă generală și mărfuri en-gros. Compania a realizat vânzări de aproximativ 2,3 miliarde de euro în anul financiar 2021/22. Ca pionier în industrie, compania nord-germană

a dezvoltat o strategie de marcă cuprinzătoare dintr-un stadiu incipient și a stabilit consecvent standarde de calitate la fiecare nivel: de la cercetare și dezvoltare, până la contracte de producție și servicii, telematică pentru remorci, finanțare, piese de schimb și vehicule folosite.





# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## SCHMITZ CARGOBULL ȘI TRIMBLE COLABOREAZĂ PENTRU MANAGEMENTUL CONTROLAT AL DATELOR

**Prin intermediul centrului de management de date TrailerConnect® al Schmitz Cargobull, operatorii de transport pot furniza clienților lor date relevante pentru comenzi într-un mod controlat și sigur.**

Pentru a permite operatorilor de transport să utilizeze datele existente în timp real chiar mai eficient, Schmitz Cargobull se bazează pe parteneriate strategice cu furnizori de tehnologie consacrați pentru a oferi soluții pentru schimbul de date optimizat și rapid. Trimble, un furnizor de top de tehnologie de poziționare cu precizie ridicată, comunicații mobile și software, se află acum și el în această colaborare. „Transparența pe întregul lanț logistic este baza pentru ca toți clienții noștri să își proiecteze procesele individual și cât mai eficient posibil. Colaborarea dintre Schmitz Cargobull și Trimble reprezintă un alt pas spre transparența lanțului de aprovizionare susținut digital”, declară Adrien Nivard, Manager canal EMEA și Sören Danielsen, Manager strategie și dezvoltare afaceri la Schmitz Cargobull. Integrarea cu Centrul de management de date al Schmitz Cargobull oferă clienților Trimble o privire clară și detaliată asupra datelor importante despre camioane și remorci, pe o singură platformă, fără a fi nevoie de instalarea de hardware suplimentar. Acest lucru permite transferul automat al datelor importante despre camioane și remorci și afișarea lor pe platforma Trimble. Integrarea oferă, de asemenea, posibilitatea de a trimite datele către sistemul de gestionare a transportului al clienților finali, ceea ce îmbunătățește

procesele lor de logistică și de dispecerat. Aceasta este o soluție ideală pentru operațiunile cu flote mixte. Danielsen adaugă: „Cu centrul de management de date, transportatorii au control complet asupra datelor lor și pot transmite datele selectate terților într-un mod eficient. Prin conectarea inteligentă a informațiilor despre vehicul, tur și comandă, în viitor se vor putea selecta, procesa și transmite la apăsarea unui singur buton, mai mult decât datele despre poziție și temperatură. TrailerConnect® Data Management Center reprezintă conectivitate și transparență. Toți cei implicați în lanțul de aprovizionare beneficiază de aceasta.” Începând cu anul 2018, Schmitz Cargobull a echipat toate semiremorcile și autoutilitarele cu prelată cu sistemul de telematică TrailerConnect® ca standard sub sloganul '100% SMART'. Cu disponibilitatea datelor de telematică ale remorcii, Schmitz Cargobull continuă să conducă transformarea digitală a industriei și creează o bază largă pentru controlul optim al unor lanțuri logistice interconectate și integrate pentru o eficiență mai mare și un cost total de proprietate redus (TCO). Dacă un client utilizează un așa-numit sistem terț, este posibilă transferarea securizată a datelor către sisteme terțe, cum ar fi Sistemele de Management al

Transportului (TMS) sau Platforme de Vizibilitate în Timp Real (RTVP), prin intermediul Centrului de Management al Datelor (DMC), care a fost integrat în portalul TrailerConnect®. Numărul partenerilor referitori la conexiunea interfeței prin intermediul Centrului de Management al Datelor crește constant.

### Despre Trimble

Trimble Transportation dezvoltă soluții inovatoare pentru transport sigur, eficient și durabil. Companiile de transport din întreaga lume sunt aduse la nivelul următor datorită concentrării Trimble pe inovație și poziției de lider al digitalizării industriei. Cu o serie de instrumente de top adaptate nevoilor clienților, procesele logistice sunt optimizate și lucrul se face mai eficient. Rezultatul? Mai multe profituri. Trimble Transportation maximizează productivitatea, dezvoltă afacerea de transport, respectă reglementările internaționale și menține siguranța șoferilor și a flotei. Soluțiile Trimble vă furnizează date concise care sunt implementate fără efort pentru a vă crește veniturile. Ca urmare, organizația dumneavoastră funcționează la capacitate maximă, cotele de profit cresc, iar soluțiile Trimble continuă să crească împreună cu dumneavoastră.





## SCHMITZ CARGOBULL ȘI-A LANSAT OFICIAL NOUA FABRICĂ DIN MAREA BRITANIE

**Aproape 200 de clienți, demnitari și jurnaliști au participat, la 30 martie 2023, la deschiderea oficială a fabricii Schmitz Cargobull din Marea Britanie.**

La facilitatea de producție din Wythen-shawe, Greater Manchester, remorcile au fost special dezvoltate pentru Marea Britanie și Irlanda începând din vara anului 2021 - echipate conform cerințelor specifice pieței. În plus față de remorca S.BO PACE pentru marfă uscată și remorca S.CS FIXED ROOF cu perdea, remorca "fără stâlpi" S.CS FREEPOST completează acum portofoliul de trailere fabricate în Manchester.

"Schmitz Cargobull înseamnă fiabilitate și inovație și garantează standarde de calitate constant ridicate la nivel mondial, de la configurarea vehiculului până la predarea vehiculului către client. Prin

urmare, deschiderea uzinei, aici pe site-ul din Manchester, reprezintă un pas important. Uzina se alătură rețelei noastre de facilități de producție extrem de flexibile, permițându-ne să răspundem rapid la cerințele pieței locale", a declarat Andreas Schmitz, CEO la Schmitz Cargobull.

"Noua uzină din Manchester ne permite să aducem remorci clienților noștri din Marea Britanie și Irlanda care se potrivesc cerințelor specifice ale pieței, oferind în același timp cele mai fiabile și dovedite soluții de șasiu pentru a ajuta la obținerea celor mai bune costuri totale de proprietate. În plus, costurile

de transfer, emisiile de CO2 și timpii de tranzit sunt minimizați", a adăugat Boris Billich, director de vânzări la Schmitz Cargobull.

Noua facilitate Schmitz Cargobull din Marea Britanie este cea mai recentă dintre cele zece situri de producție din Germania (Altenberge, Vreden, Gotha), Lituania, Spania, Slovacia, Turcia, Australia și Africa de Sud. Suprafața de producție de 7.500 mp din Manchester oferă o capacitate totală de 60 de unități pe săptămână într-o singură tură de lucru. Depozitul de piese de schimb de 1.000 mp asigură o aprovizionare rapidă la nivel local.



**Încărcare optimizată. Produse robuste**

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

Schmitz Cargobull România SRL:  
info.romania@cargobull.com,  
www.cargobull.com/ro  
Birouri: București 0723.266.287;  
0721.250.751 · Iași 0727.770.326  
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315  
Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ  
CARGOBULL**

The Trailer Company.



TESTATĂ ȘI FIABILĂ ÎN TOATĂ EUROPA



## VARTA® PROMOTIVE AGM - PRIMA OPȚIUNE PENTRU ECHIPAREA DIN FABRICĂ A CAMIOANELOR



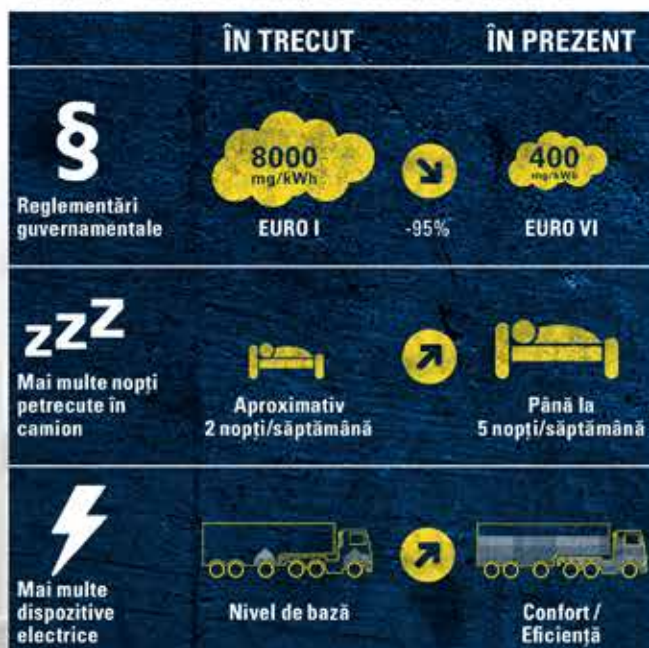
Clarios, liderul global al pieței de soluții avansate pentru stocarea energiei, colaborează de foarte mult timp cu producătorii de camioane pentru a crea cele mai bune baterii pentru autovehiculele grele. Bateria VARTA ProMotive AGM a fost concepută în strânsă colaborare cu cei mai importanți producători de vehicule comerciale din Europa, pentru a asigura funcționarea optimă în orice moment a camioanelor de ultimă generație.

În prezent, bateriile convenționale fac față cu greu consumului mare de energie al echipamentelor instalate pe camioanele moderne. Camioanele parcurg distanțe lungi, care presupun multe nopți petrecute în cabină, iar șoferii, tot mai greu de găsit, își doresc un nivel de confort tot mai ridicat. Frigiderul, cuptorul cu microunde, cafetiera și dispozitivele pentru divertisment descarcă profund bateria în perioadele de repaus.

În plus, sunt tot mai multe norme europene care trebuie respectate. Pentru a reduce emisiile de CO2 și consumul general, astăzi sunt necesare tehnologii avansate de economisire a combustibilului - cum ar fi coasting/sailing și passive boost.

Thorsten Werle,  
Director Design Industrial  
Divizia Heavy Duty, Clarios EMEA

Împreună cu rezervoarele AdBlue®, care ocupă spațiu suplimentar, este adesea necesară instalarea bateriei la capătul șasiului, aproape de puntea spate, loc în care este supusă la vibrații intense. Prin urmare, robustețea și rezistența ridicată la vibrații sunt absolut necesare.



Cerințele camioanelor moderne în ceea ce privește bateriile s-au schimbat semnificativ, având mai multe reglementări legislative, mai multe nopți petrecute în camion și un număr sporit de consumatori de energie electrică.

### Alegerea producătorului

"Prin urmare, câțiva dintre cei mai mari producători ne-au rugat să colaborăm pentru a găsi o soluție. Așa a fost creată bateria VARTA ProMotive AGM", explică Thorsten Werle, Director Design Industrial al diviziei Heavy Duty, Clarios EMEA. VARTA este lider de piață și tehnologie în domeniul bateriilor pentru camioane și autoturisme. ProMotive AGM combină know-how-ul de la ambele linii de produse și se bazează pe experiența de 20 de ani în producția de baterii AGM avansate.



Cu o cotă de piață de 65% în Europa în domeniul bateriilor Heavy Duty de primă echipare, VARTA este alegerea producătorilor de camioane în ceea ce privește instalarea celei mai bune tehnologii disponibile pentru baterii. VARTA ProMotive AGM a trecut atât testele de laborator, cât și testele de utilizare pe drum, îndeplinind toate cele patru condiții esențiale pentru a primi eticheta de piesă de schimb de origine:

- **puterea de pornire la rece**
- **numărul de cicluri de încărcare – descărcare și profunzimea descărcării**
- **rezistența la vibrații**
- **acceptanța la încărcare**

"Studiile pe termen lung au confirmat că VARTA ProMotive AGM se ridică la înălțimea promisiunilor făcute. Marii producători au aprobat bateria și integrează AGM ca primă echipare în cea mai recentă generație de vehicule comerciale grele", spune Werle.

### **Ce este VARTA ProMotive AGM?**

VARTA ProMotive AGM este prima baterie AGM din Europa pentru vehicule comerciale.

AGM este prescurtarea de la Absorbent Glass Mat, adică fibră de sticlă absorbantă. Fibră de sticlă absoarbe electrolitul și mărește stabilitatea ciclurilor de încărcare – descărcare. În acest fel, împiedică scăderea capacității cauzată de stratificarea electrolitului, care este principala cauză a deteriorării bateriilor la camioanele moderne. Avantajul este că bateria are o durată de viață marită. Datorită design-ului special al bateriei VARTA ProMotive AGM, până la 80% din capacitatea specificată poate fi utilizată fără a compromite în mod semnificativ durata de viață a bateriei. Este sursa de alimentare ideală pentru vehiculele echipate cu funcții de confort și siguranță și caracteristici avansate de economie de carburant, cum ar fi coasting/sailing. Rezervorul de AdBlue și rezervorul mai mare de combustibil au determinat mutarea bateriei spre capătul din spate al cadrului șasiului. În această poziție, bateria trebuie să poată rezista la vibrații crescute, pentru a nu se defecta prematur. VARTA ProMotive AGM rezolvă această problemă cu carcasa sa robustă și elementele speciale de fixare.

Per total, mai puțin timp petrecut la volan și mai multe nopți dormite în camion fac din bateria VARTA ProMotive AGM un atu indispensabil în logistica modernă. Calitățile VARTA ProMotive AGM (și în special acceptanța mare la încărcare și numărul mare de cicluri de încărcare-descărcare) garantează conducerea sigură și confortabilă a camionului, asigurând o exploatare eficientă și pentru operatorul de transport. Pentru prima dată, potențialul camionului este valorificat la maxim datorită bateriei cu durată de viață extinsă.

### **O baterie bună pentru profitabilitate**

Managerii de flote solicită în prezent fiabilitate atât de la camion, cât și de la piesele de schimb. Ei se bazează pe tehnologiile și mărcile de top pentru a-și micșora riscul de nefuncționare și pentru a-și optimiza constant costul total de exploatare al flotei lor de camioane.

În opinia lui Werle, performanța excepțională a bateriei VARTA ProMotive AGM are o valoare unică, atât în prezent, cât și pentru anii următori: "Dacă aveți deja camioane bine echipate, merită să le îmbunătățiți cu bateria noastră AGM. Aceasta oferă șoferilor și operatorilor de flote o siguranță suplimentară împotriva defecțiunilor bateriei, reduce costul total de exploatare și le asigură producătorilor de camioane clienți mulțumiți.

VARTA ProMotive AGM este complet pregătită pentru viitor și mai are multă capacitate disponibilă pentru consumatori suplimentari de energie."



*Thorsten Werle (în stânga) și Thilo Hofmann, Senior Specialist Technical Business Development la Clarios, discută despre cerințele, design-ul și metodele de producție optimizate ale bateriei ProMotive AGM în funcție de specificații și de funcționalitatea dorită.*

### **VARTA Fleet Program: legătura directă cu producătorul**

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

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

### **Clarios România**

Str. Ghe. Țițeica 121C, et 6, sect 2  
020295 Bucuresti, Romania  
**www.varta-automotive.ro**





# PRODUCĂTORUL DE MEZELURI ELIT ACHIZIȚIONEAZĂ 70 DE VEHICULE UTILITARE IVECO DAILY

**Elit, parte a grupului Smithfield, a achiziționat 70 de vehicule IVECO DAILY, ca parte din planurile de reînnoire a flotei de transport.**

Achiziția se înscrie în șirul de investiții constante în dezvoltarea flotei. Compania Elit are o divizie dedicată transportului și distribuției produselor care însumează peste 600 de vehicule, dintre care 150 sunt IVECO DAILY și deține mai multe centre logistice plasate strategic pe teritoriul României.

Prin această achiziție, Elit își propune să obțină reducerea costurilor cu mentenanța, a consumului de carburant, precum și optimizarea timpilor de transport. Vehiculele sunt echipate cu sistem de răcire destinat transportului și distribuției produselor refrigerate cu temperatură controlată, pentru transportul mezelurilor.

„IVECO DAILY răspunde 100% necesităților noastre în ceea ce privește siguranța, calitatea și durabilitatea dovedite în timp. Pentru că domeniul nostru de activitate presupune și distribuție, am ales IVECO și pentru că șasiul din oțel al DAILY permite mai multe tipuri de carosare și răspunde necesităților noastre de transport și, totodată, este printre puținele care se încadrează în norma WLTP. Aș vrea să mulțumesc IVECO Capital – divizia de finanțare a IVECO, care împreună cu producătorul IVECO ne-au fost alături în demersul nostru de a ne mări flota”, a declarat Liviu Cucea – Fleet Operations Manager Elit.

Flota Elit are la dispoziție rețeaua IVECO ce numără în acest moment 24 de puncte de service în întreaga țară, fiind cea mai capilară rețea din România, iar distanța medie între două puncte de service este de 130 km. Serviciul de asistență rutieră (Asistență Non-Stop) asigură reluarea călătoriei în cel mai scurt timp printr-un simplu

apel telefonic către operatorii IVECO, în cazul unui incident neprevăzut. Serviciul este disponibil 24 de ore din 24, 7 zile pe săptămână.

„Împreună cu BRIARIS am dezvoltat un parteneriat de succes de aproape 30 de ani, iar această livrare este încă o dovadă a profesionalismului, seriozității și încrederii reciproce. Preocuparea permanentă a companiei Elit de a-și îmbunătăți calitatea serviciilor de logistică și distribuție atestă faptul că societățile care activează în domeniul transporturilor din România au devenit puncte de referință în ceea ce privește operativitatea, siguranța și calitatea”, a susținut Andrei Gagea, Director General IVECO Romania.

Achiziția celor 70 de vehicule IVECO realizată de Elit a fost intermediată de către BRIARIS – dealer IVECO din anul 1992, companie cu capital 100% românesc, care are 6 centre de vânzare și service în România.

„Colaborarea cu societatea Elit a început în anul 2004, odată cu primele 16 unități livrate iar în acest moment am ajuns la o flotă care însumează aproape 150 de unități IVECO DAILY livrate”, a declarat Cornel Panait, Director General BRIARIS.

## Despre IVECO

IVECO este un brand al CNH Industrial N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații, cum ar fi misiuni off-road.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Compania gestionează unități de producție din 7 țări din Europa,

Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi și avansate tehnologii. Totodată, compania deține 4.200 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări, care garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.

## Despre ELIT

Elit este una dintre cele mai importante companii de preparate din carne din România, cu o prezență pe piață de peste 20 de ani, iar din 2018 este parte a grupului Smithfield. Elit produce peste 30.000 tone de preparate din carne/an, prin intermediul mai multor mărci proprii, Elit, Plin de carne, Premia, Promo și Veri. Compania are 35 de magazine proprii, dar distribuie produsele și prin intermediul lanțurilor de tip supermarket și hipermarket, iar rețeaua logistică include 5 depozite, peste 20 de depozite cross-docking, 300 mașini frigorifice, 600 mașini în flota auto.







## IVECO REVINE CA FURNIZOR OFICIAL DE CAMIOANE PENTRU MOTOGP™

• IVECO își reînnoiește parteneriatul cu MotoGP, în baza unui acord pe 4 ani cu Dorna Sports, organizatorul competițiilor • În calitate de furnizor oficial al MotoGP™, IVECO va furniza 14 vehicule care vor servi la transportul logistic pe circuitele MotoGP™ • IVECO își reînnoiește, de asemenea, sponsorizarea echipei Repsol Honda și a echipei Mooney VR46 Racing

IVECO a anunțat reînnoirea parteneriatului cu MotoGP™, cea mai importantă competiție de curse de motociclete din lume, în baza unui acord de 4 ani cu Dorna Sports, compania deținătoare a drepturilor comerciale și organizatoarea Campionatului Mondial FIM Grand Prix (MotoGP™) încă din anul 1991. Confirmând încă o dată legăturile sale puternice cu lumea sportului cu motor, la aproape zece ani de la parteneriatul precedent, din calitate de Furnizor oficial de camioane pentru MotoGP™, IVECO va asigura furnizarea a 14 vehicule pentru a asigura transportul logistic la evenimentele MotoGP™ din 2023 până în 2026.

„Suntem mândri să susținem o astfel de competiție remarcabilă, în care tehnologia de vârf se îmbină cu un inegalabil curaj de a depăși limitele. Această sponsorizare reflectă aceeași energie care stă la baza angajamentului IVECO, de a crea cele mai bune soluții pentru nevoile clienților noștri și pasiunea pentru competiție care ne determină să fim orientați înspre excelență în fiecare zi”, a susținut Luca Sra, Președinte, Truck Business Unit, Iveco Group. Noul sezon al MotoGP™ a început duminică, 26 martie, la Autodromo Internacional do Algarve din Portimao, Portugalia, și se va încheia în noiembrie pe Circuitul Ricardo Tormo din Valencia, Spania, cu un total de 21 de Grand Prix-

uri, organizate în 18 țări diferite. IVECO va oferi suport pe tot parcursul acestui sezon MotoGP™ cu 13 camioane IVECO S-WAY – modelul emblematic din gama heavy al mărcii – și un IVECO Daily, vehiculul emblematic din gama light. Fiabile, sigure și robuste, camioanele IVECO vor asigura transportul materialelor și echipamentelor pentru curse pe traseele care leagă circuitele, contribuind la amenajarea care va găzdui spectatori și invitații la competițiile MotoGP™.

Vehiculele vor fi personalizate cu siglele MotoGP™ și IVECO și cu un colorit alb, special conceput pentru a reflecta un stil de curse puternic, tipic sportului cu motor.

IVECO este, de asemenea, Sponsor Oficial al echipei Repsol Honda și Furnizor Oficial al echipei de racing Tractor Mooney VR46, oferind sprijin logistic prin camioanele IVECO S-WAY pentru transportul echipamentului piloților la cursele MotoGP™ desfășurate în Europa.







## IVECO - UN NOU PUNCT DE VÂNZARE ȘI SERVICE LA SIBIU

**Auto Schunn Sibiu a inaugurat un nou punct de vânzare și service IVECO la Șelimbăr, jud. Sibiu. Investiția se ridică la peste 3,5 milioane de euro și creează peste 30 de noi locuri de muncă, cu perspectiva suplimentării acestora.**

IVECO România își continuă astfel strategia de dezvoltare a rețelei de service-uri, consolidându-și prezența și în județul Sibiu. În acest moment, IVECO are 24 de puncte de vânzare și service și deține una dintre cele mai capilare rețele din România.

„Suntem prezenți în Sibiu de mai

mulți ani, rețeaua IVECO fiind întotdeauna o rețea construită după nevoile clienților. Județul Sibiu, în sectorul afacerilor de transport și logistică, se poziționează în plutonul fruntaș al județelor din România care au nevoie de vehicule comerciale și servicii aferente, ocupând locul 8 după cifra de afaceri și locul

10 ca dimensiune a parcului rulant cu licențe de transport. Distanța medie între două ateliere IVECO pe coridoarele cele mai tranzitate din România este de 130 km. Prin noile ateliere pe care le vom deschide anul acesta, vom reduce media la 120 km și vom continua reducerea distanței, pentru a oferi clienților opțiunile de servicii prin creșterea capilarității rețelei, astfel încât aceștia să nu facă în medie mai mult de o oră până la cel mai apropiat atelier IVECO”, a declarat Eduard Jiroș, Network Development Manager, IVECO România.

Noua unitate are o capacitate de deservire a peste 1000 de vehicule comerciale anual și include 3 canale de lucru cu o capacitate de 6 posturi, 4 elevatoare și spații de lucru la sol. Facilitatea va mai include un atelier de vopsitorie cu două cabine de vopsit pentru mașini mici și camioane și 6 posturi de pregătire, un atelier de tinichigerie cu 4 posturi de lucru, precum și o spălătorie profesională pentru toate tipurile de vehicule. Prin evenimentul de marcarea a investiției de 3,5 mil euro și aducerea punctului la cele mai înalte standarde, Auto Schunn Sibiu a celebrat și aniversarea celor 30 de ani de la intrarea pe piața din România.







## CEI ȘI MEC-DIESEL SE ASOCIAZĂ PENTRU A CONCURA LA NIVEL EUROPEAN ÎN SECTORUL AUTO AFTERMARKET

**CEI și Mec-Diesel, alături de subsidiarele lor italiene LEMA și CRD („Grupul”), au anunțat, în luna aprilie 2023, un parteneriat, care va avea ca rezultat stabilirea liderului european în producția și distribuția de piese de schimb originale echivalente pentru camioane și vehicule comerciale, cu accent pe motoare, cutii de viteze, diferențiale și trenuri de rulare.**

Noul Grup, al cărui acționar majoritar va fi White Bridge Investments II (“White Bridge”), va controla opt companii situate în patru țări, cu o cifră de afaceri de aproximativ 220 de milioane de euro și peste 500 de angajați. Grupul va avea dimensiunea și capacitățile necesare pentru a concura la nivel global, valorificând calitatea, abilitățile tehnice și excelența în servicii care au distins întotdeauna companiile Grupului. Elisabetta Boni va fi președintele grupului nou format, iar Alberto Pellegrino va ocupa rolul de CEO al grupului. Giordano Zauli va rămâne CEO al LEMA. Actualii acționari ai CEI și MecDiesel au reinvestit alături de White Bridge în tranzacție, confirmând sprijinul față de noul proiect de extindere. Elisabetta Boni a anunțat: „Cu mare satisfacție și mândrie, am plăcerea să vă anunț noua achiziție, care continuă drumul de consolidare început în 2021 odată cu achiziția LEMA. Tranzacția Mec-Diesel ne va permite să creăm un

jucător internațional de top în sectorul aftermarket pentru camioane și vehicule comerciale. Grupul va avea caracteristici unice, cum ar fi capacități de producție integrate și o rețea de distribuție extinsă în Italia și la nivel internațional.”

Alberto Pellegrino este entuziasmat de noua structură a Grupului și a declarat: „Am semnat în sfârșit acest acord, la care lucrăm de ceva timp. Tranzacția ne va permite să ne consolidăm poziția pe piață și să structurăm compania pentru a face față noilor provocări. Obiectivele Grupului sunt de a continua să crească pentru a satisface nevoile clienților noștri, de a avea o logistică din ce în ce mai rapidă centrată pe client, de a extinde gama de produse și de a se specializa în distribuția de piese de înaltă tehnică pentru cutia de viteze și motor.”

În România, MEC-DIESEL SEE a fost înființată în 2016, experiența echipei fiind de peste 25 ani în domeniul automotive. MDSEE este astăzi unul dintre cei mai importanți jucători de piese, motoare și lubrifianți pentru camioane, semiremorci, autobuze, vehicule ușoare, vehicule de construcții sau agricultură, pe piața locală.

Cu o acoperire teritorială națională în

continuă dezvoltare, MEC-DIESEL SEE are acum 15 birouri comerciale și 16 depozite cu stocuri, în cele mai importante orașe ale țării.

MEC-DIESEL SEE este o echipă unită și motivată și oferă clienților săi soluții complete și consiliere tehnică de la cei mai buni profesioniști din domeniu.

Rețeaua de distribuție MEC-DIESEL SEE este prezentă în: București, Voluntari, Ploiești, Pitești, Constanța, Craiova, Galați, Iași, Oradea, Cluj, Arad, Sibiu, Brașov, Târgu Mureș și Timișoara. Monica Dan, Director General MDSEE: “Suntem bucuroși să punem la dispoziția clienților noștri experiența de succes a noilor parteneri, o gamă extinsă de produse și servicii care încorporează tehnologie și soluții tehnice avansate în domeniul în care activăm - Piese pentru vehicule Comerciale. Totodată vom continua ca și până acum să ne specializăm pe motoare și transmisii. Credem în această abordare a specializării, clienții sunt din ce în ce mai bine pregătiți și mai selectivi în alegerea furnizorilor, iar noi dorim să fim partenerul la care să se întoarcă mereu pentru că la noi vor găsi mereu soluția pentru problemele lor!”

MEC DIESEL

We announce a new partnership with CEI and LEMA





## OFICIAL. STAȚII DE ÎNCĂRCARE PENTRU CAMIOANE DIN 200 ÎN 200 DE KILOMETRI

**Uniunea Europeană a ajuns la un acord provizoriu privind majorarea numărului stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice și combustibili alternativi, în condițiile în care blocul comunitar caută să reducă amprenta de carbon a sectorului transporturilor.**

„Acordul va transmite cetățenilor și altor părți interesate un semnal clar că va fi instalată pe teritoriul UE infrastructură de reîncărcare ușor de folosit și stații de alimentare pentru combustibilii alternativi, cum ar fi hidrogenul”, a anunțat Andreas Carlson, ministrul Infrastructurii din Suedia, țara care deține președinția rotativă a UE.

### **Crește numărul stațiilor**

Conform unui comunicat al Comisiei Europene, acordul privind creșterea numărului stațiilor de reîncărcare electrică și de realimentare cu hidrogen accesibile public în special din cadrul principalelor coridoare și noduri de transport din toată Uniunea Europeană este unul de referință, care va permite tranziția către un transport cu emisii zero și va contribui la realizarea obiectivului CE de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030.

Noul regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIR) stabilește țintele obligatorii pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare electrică și de realimentare cu hidrogen pentru sectorul

rutier, pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare și pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare.

Punând la dispoziție, în întreaga UE, o infrastructură minimă de reîncărcare și realimentare, regulamentul va pune capăt preocupărilor consumatorilor legate de dificultatea de a reîncărca sau a realimenta un vehicul. Totodată, prin intermediul AFIR, reîncărcarea și realimentarea vor începe să fie ușor de realizat, în contextul unei transparențe depline a prețurilor, al unor opțiuni de plată comune minime și al unor informații coerente pentru clienții din întreaga UE.

### **Combustibili alternativi pentru transportul rutier**

Noile norme privind AFIR vor asigura o infrastructură suficientă și ușor de utilizat de combustibili alternativi pentru transportul rutier, transportul maritim și sectorul aviației. Această infrastructură va face posibilă utilizarea de vehicule rutiere cu emisii zero, în special vehicule ușoare și grele electrice și alimentate cu hidrogen, precum și alimentarea cu

energie electrică a navelor amaratate și a aeronavelor staționare. Concret, următoarele ținte principale legate de instalare vor trebui atinse în 2025 sau 2030:

1) Infrastructura de reîncărcare pentru autoturisme și camioane trebuie să se extindă în același ritm cu utilizarea vehiculelor. În acest scop, pentru fiecare autoturism electric cu baterie înmatriculat într-un anumit stat membru, infrastructura de reîncărcare accesibilă public trebuie să asigure o putere de ieșire de 1,3 kW. În plus, din 60 în 60 de km de-a lungul rețelei transeuropene de transport (TEN-T), trebuie instalate stații de reîncărcare rapidă de cel puțin 150 kW începând din 2025.

2) Stații de reîncărcare dedicate vehiculelor grele cu o putere de ieșire de minimum 350 kW trebuie instalate din 60 în 60 de km de-a lungul rețelei centrale TEN-T și din 100 în 100 de km în rețeaua mai extinsă, mai cuprinzătoare TEN-T începând din 2025, până în 2030 trebuind să fie atinsă acoperirea completă a rețelei. În plus, trebuie instalate stații de reîncărcare în zone de parcare sigure și securizate pentru reîncărcare pe timpul nopții, precum și în nodurile urbane pentru

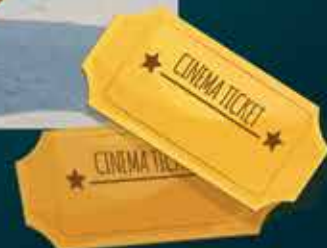


NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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



vehiculele de livrare.

3) Infrastructura de realimentare cu hidrogen care poate deservi atât autoturismele, cât și camioanele trebuie să fie instalată începând din 2030 în toate nodurile urbane și din 200 în 200 de km de-a lungul rețelei centrale TEN-T, asigurând o rețea suficient de densă pentru ca vehiculele alimentate cu hidrogen să se poată deplasa în întreaga UE.

4) Porturile maritime în care au loc cel puțin 50 de escale ale navelor mari de pasageri sau 100 de escale ale navelor portcontainer trebuie să furnizeze energie electrică de la mal pentru respectivele nave începând cel târziu din 2030. Se va contribui astfel la reducerea nu numai a amprentei de carbon a transportului maritim, ci și, în mod semnificativ, a gradului de poluare atmosferică locală a zonelor portuare.

5) Aeroporturile trebuie să furnizeze energie electrică aeronavelor staționare la toate pozițiile de staționare cu contact (porți) începând cel târziu din 2025 și la toate pozițiile de staționare la distanță (poziții de parcare în larg) începând cel târziu din 2030.

6) Operatorii stațiilor de reîncărcare electrică și de realimentare cu hidrogen trebuie să asigure deplina transparență a prețurilor, să ofere o metodă de plată comună ad-hoc precum cartea de debit sau de credit și să pună la dispoziție datele relevante, precum localizarea, prin mijloace electronice, garantând astfel informarea deplină a clientului.

### Pașii următori

Acordul politic la care s-a ajuns trebuie să fie acum adoptat oficial. După finalizarea acestui proces de către Parlamentul European și Consiliu, noile norme vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și vor intra în vigoare după o perioadă de tranziție de 6 luni.

### Excepția germană

Comisia Europeană a acceptat amendamentele aduse de Germania la regulamentul care interzicea vânzarea de mașini noi cu motor pe combustie după 2035 și va permite comercializarea automobilelor care folosesc așa-zisii carburanți ecologici și după această dată, au anunțat oficiali din ambele părți. „Am ajuns la un acord cu Germania cu privire la utilizarea viitoare a combustibililor ecologici în autoturisme”, a scris vicepreședintele Comisiei Europene, Frans Timmermans, pe contul său de Twitter.

„Vehiculele echipate cu motoare pe combustie vor putea fi înmatriculate și după 2035, dacă utilizează exclusiv carburanți neutri din punct de vedere a emisiilor de CO<sub>2</sub>”, a precizat la rândul său ministrul german al Transporturilor, Volker Wissing. Uniunea Europeană va încerca acum să adopte în cel mai scurt timp posibil reglementările cu privire la standardele de CO<sub>2</sub> ale automobilelor iar Executivul comunitar va veni cu pașii legali necesari pentru o prevedere care permite clasificarea autoturismelor care utilizează combustibili ecologici drept neutre din punct de vedere al emisiilor de carbon.

Au început, deja, negocieri, între Parlamentul European, Executivul comunitar și statele membre UE, care au convenit anul trecut ca termen limită anul 2035 pentru retragerea mașinilor care emit dioxid de carbon. Aceste reglementări vor face imposibilă vânzarea de mașini noi cu motoare pe combustie după 2035. Dar, luna trecută, principala politică a blocului comunitar destinată să accelereze tranziția Europei la vehiculele electrice a fost pusă pe pauză, după ce Germania și-a exprimat, în ultimul moment, opoziția față de această inițiativă. Berlinul a dorit ca vânzările de mașini noi cu motoare pe combustie să fie permise și după 2035, dacă utilizează combustibili sintetici, în special în ceea ce privește vehiculele grele și camioanele de transport.

### Ce prevede Pactul verde

Comisia Europeană a adoptat, în iulie 2021, un pachet de propuneri care să pregătească politicile UE în domeniul climei, al energiei, al exploatarei terenurilor, al transporturilor și al impozitării, astfel încât, până în 2030, emisiile nete de gaze cu efect de seră ale Uniunii să scadă cu cel puțin 55%, comparativ cu nivelurile din 1990. Realizarea acestor reduceri ale emisiilor în următorul deceniu este esențială pentru ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050 și pentru a transpune în realitate angajamentele Pactului verde european.

### Un set de propuneri cuprinzătoare și interconectate

Întrucât producția și utilizarea energiei reprezintă 75% din emisiile UE, este esențial să se accelereze tranziția către un sistem energetic mai verde. Directiva privind energia din surse regenerabile va stabili un obiectiv mai ambițios,

respectiv ca 40% din energia noastră să fie produsă din surse regenerabile până în 2030.

Toate statele membre vor contribui la acest obiectiv și sunt propuse ținte specifice pentru utilizarea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor, pentru sistemele de încălzire și răcire, în clădiri și în industrie. În vederea atingerii obiectivelor noastre climatice și de mediu, sunt consolidate criteriile de durabilitate pentru utilizarea bioenergiei, iar statele membre trebuie să elaboreze scheme de sprijin pentru bioenergie care să respecte principiul utilizării în cascadă a biomasei lemnoase. Trebuie să se recurgă la o combinație de măsuri pentru a se aborda problema creșterii emisiilor în transportul rutier, în plus față de comercializarea certificatelor de emisii. Stabilirea unor standarde mai stricte privind emisiile de CO<sub>2</sub> provenite de la automobile și camionete va accelera tranziția către o mobilitate cu emisii zero prin impunerea obligației ca nivelul mediu al emisiilor automobilelor noi să scadă cu 55% în 2030 și cu 100% în 2035, comparativ cu nivelul din 2021. Prin urmare, toate autoturismele noi care vor fi înmatriculate începând cu 2035 vor avea emisii zero.

Pentru a garanta faptul că, oriunde în Europa, conducătorii auto își vor putea încărca sau alimenta vehiculele de la o rețea fiabilă, Regulamentul revizuit privind infrastructura pentru combustibili alternativi va impune statelor membre obligația să extindă capacitatea de încărcare, aliniind-o la volumul vânzărilor de automobile cu emisii zero, și să instaleze stații de încărcare și alimentare la intervale regulate pe autostrăzile principale: la fiecare 60 km pentru încărcarea cu energie electrică și la fiecare 150 km pentru realimentarea cu hidrogen.

Combustibilii folosiți în aviație și în transportul maritim sunt surse importante de poluare și necesită, de asemenea, acțiuni specifice, în plus față de comercializarea certificatelor de emisii, potrivit documentului.





# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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





## TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI, CREȘTERE DE 6% ÎN 2022

**Transportul rutier de mărfuri a înregistrat, anul trecut, o creștere cu 5,8% a volumului transportat, comparativ cu 2021, în timp ce volumul mărfurilor transportate pe calea ferată a scăzut cu 3,9%, conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică.**

Din totalul de 324,526 milioane tone mărfuri transportate rutier, 82,9% au fost înregistrate în transport național, care a marcat creștere cu 6,7% față de anul precedent.

Parcursul mărfurilor a crescut cu 4% comparativ cu anul 2021, în transportul național înregistrându-se un avans de 7,5%.

Pe calea ferată au fost transportate 55,188 milioane tone mărfuri, din care 78,2% în transport național. Parcursul tarifar al mărfurilor s-a redus cu 2,2%, înregistrându-se scădere doar în transportul național, cu 11%. În transportul maritim au fost înregistrate 60,260 milioane tone, din care 60,247 milioane tone în transport internațional. Față de anul 2021, volumul total a marcat o creștere cu 13,4%.

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 (33,4%) și alte produse minerale nemetalice (18,7%).

Anul trecut, în transportul rutier național, 63,4% din volumul mărfurilor a fost transportat pe distanțe între 1-49 km, 20,6% pe distanțe cuprinse între 50-149 km și 12,8% pe distanțe cuprinse între 150-499 km, iar în transportul

național pe căi navigabile interioare, 56,1% din volumul mărfurilor a fost transportat pe distanțe cuprinse între 150-299 km.

### **Mai bine pe cont propriu?**

Anul trecut, în transportul rutier de mărfuri, mărfurile transportate în cont propriu au reprezentat 56,7% din total, iar în ceea ce privește destinația, 17,1% din total mărfuri au fost înregistrate în transport internațional. Din totalul mărfurilor în transport rutier internațional, respectiv 55,38 milioane tone, transportul între state terțe a reprezentat 46,2%, cabotajul 22% și mărfurile încărcate 17,5%.

În transportul rutier internațional de mărfuri, 91,2% din totalul mărfurilor descărcate au provenit din state membre ale Uniunii Europene și 94,2% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație state UE. Cele mai mari cantități de mărfuri descărcate au provenit din Germania (18,7%), Ungaria (15,6%) și Italia (11,9%), iar în ceea ce privește încărcările, 17,4% din volumul mărfurilor au avut ca destinație Germania, 16,7% Italia și 13,6% Ungaria.

### **Transportul pe ape, în scădere**

Mărfurile transportate pe căi

navigabile interioare au totalizat 28,62 milioane tone, din care 34,3% în transport național. Volumul mărfurilor transportate a înregistrat scădere cu 10,9% față de anul precedent, în timp ce parcursul mărfurilor a scăzut cu 20,4%.

Transportul prin conducte petroliere magistrale a înregistrat 6,902 milioane tone mărfuri transportate, în creștere cu 8,1% față de anul anterior.

În transportul aerian, volumul mărfurilor transportate a înregistrat un total de 51.000 tone, în urcare cu 22,7% comparativ cu 2021.

În transportul feroviar, ponderi semnificative în totalul mărfurilor transportate au fost înregistrate pentru diviziunile: cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (21,7%) și cocs, produse rafinate din petrol (21,1%), iar 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 (34,2%) și cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (20,1%).

Potrivit INS, în transportul pe căi navigabile interioare, ponderi importante în total mărfuri transportate au fost înregistrate la diviziunile minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare





# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

&

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



de carieră; turbă; uraniu și thoriu (35,5%) și produse agricole, din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse din pescuit (34,4%).

### Cum stăm în lume

Transportul rutier a reprezentat un sfert (25%, respectiv 1.863 miliarde tkm), iar cel feroviar (5%, adică 410 miliarde tkm), cel pe căile navigabile interioare (2% sau 136 miliarde tkm) și cel aerian (0,2%, respectiv 15 miliarde tkm) au avut fiecare ponderi mai reduse în transportul de mărfuri în Uniunea Europeană.

Ponderea transportului rutier în 2021 a fost cea mai ridicată din ultimul deceniu. A crescut ușor față de 2020 (1 pp), dar a crescut mult mai mult comparativ cu anul în care s-a înregistrat cea mai scăzută pondere din ultimul deceniu, care a fost 2012.

### Ce este tonă kilometru

Tonă-kilometru este o unitate de măsură a transportului cantității corespunzătoare transportului unei tone de peste un kilometru. Cantitatea de transport se numește volumul de transport. Cantitatea de transport exprimată în tone-kilometri este calculată luând produsul masei transportate, exprimat în tone (t), de distanța parcursă exprimată în kilometri (km).

Această unitate de măsură este utilizată, în special, în domeniul transportului, în special transportul de mărfuri și servește la măsurarea impactului său asupra mediului.

### 68% pe mare

Transportul maritim a reprezentat mai mult de două treimi în 2021, respectiv 68% (5.135 miliarde tone-kilometri), din transportul de mărfuri

din Uniunea Europeană, cea mai redusă pondere din ultimul deceniu, arată datele publicate joi de Oficiul European pentru Statistică (Eurostat).

Transportul de mărfuri pe mare în 2021 a fost predominant în toate țările cu porturi maritime, exceptând Belgia, Germania, România, Lituania, Slovenia și Polonia.

Ponderea transportului maritim a scăzut ușor comparativ cu 2020 (minus un punct procentual, pp) și semnificativ comparativ cu anul 2012, când s-a înregistrat cea mai ridicată pondere din ultimul deceniu. Cea mai ridicată pondere a transportului de mărfuri pe mare a fost în Portugalia (98,1%), Cipru (97,9%), Grecia (96,5%) și Estonia (91,8%), iar cea mai scăzută în Polonia (9,5%), Slovenia (11,4%), Lituania (14,2%) și România (19,5%),

Are avantajul că suma realizată pe un segment de cale sau într-o anumită țară este adăugată fără a se contoriza dublu cu cea realizată pe următoarea cale sau următoarea țară a unei rute, în timp ce dacă cineva este mulțumit de tone transportate, este iluzoriu pentru a reflecta activitatea unui mod de transport prin adăugarea de tone transportate pe fiecare segment, sau chiar în fiecare țară, deoarece există atunci o mulțime de numărări duble.

### Și pe calea ferată e bine

De asemenea, ponderea transportului feroviar a crescut ușor în 2021 față de 2020 (0,2 pp), dar rămâne scăzută comparativ cu anul în care s-a înregistrat cea mai ridicată pondere din ultimul deceniu, care a fost 2011.

Transportul feroviar a fost principalul mod de transport de mărfuri într-o singură țară - Lituania (53%). În rândul țărilor care au și transport maritim, alte state cu o pondere relativ ridicată a transportului feroviar de mărfuri au fost Slovenia (29,6%), Letonia (25,9%) și România (20%).

### Cum stă România

În 2021, cea mai ridicată pondere în cazul transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare a fost în România: 19,8%. Acest nivel este departe de ponderea de 39,3% a transportului rutier de mărfuri în România, dar aproape de ponderea de 20% a transportului feroviar și ușor mai ridicată decât ponderea de 19,5% transportului de mărfuri pe mare.

Alte două state - Țările de Jos și Bulgaria - au o pondere a transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare mai mare de 10%, la 12,5% și, respectiv, 11,7%. Ponderea ridicată în cazul Bulgariei și României se explică parțial prin traficul intensiv pe Dunăre. Cea mai redusă pondere în transportul de mărfuri o are transportul aerian, acesta s-a menținut la 0,2% în ultimul deceniu. Transportul maritim a fost în 2021 principalul mod de transport de mărfuri pentru 15 state membre UE (din cele 22 care au litoral) și a reprezentat mai mult de 70% din transportul de mărfuri în 10 țări. Transportul rutier a fost în 2021 principalul mod de transport de mărfuri pentru 10 state membre UE și a reprezentat peste 70% în trei țări: Luxemburg (84%), Cehia (77%) și Polonia (70%).





# CUM POATE DEVENI HIDROGENUL ECOLOGIC SOLUȚIA PENTRU UN TRANSPORT VERDE

**Dezvoltarea unei strategii naționale pentru lanțul valoric al hidrogenului ecologic, pornind de la centrele de producție și construind infrastructura de alimentare în jurul acestora, în scopul accesului facil al publicului la alimentarea cu hidrogen, reprezintă una dintre propunerile pentru ca România să-și poată atinge țintele de decarbonizare.**

Propunerea este inclusă în Studiul privind Viitorul Transportului.

## **40 de propuneri de politici publice**

În studiu sunt incluse 40 de propuneri de politici publice necesare pentru ca România să-și poată atinge țintele.

Astfel, una dintre propuneri vizează utilizarea unei metode mai cuprinzătoare pentru evaluarea impactului CO<sub>2</sub> asupra combustibililor: de la sondă la roată, în condițiile în care, potrivit autorilor studiului, măsurarea doar la țeava de eșapament (de la rezervor la roată) denaturează acțiunea politicii de reducere a CO<sub>2</sub> în transportul rutier comercial.

O altă propunere cuprinsă în Planul de măsuri se referă la introducerea unui cadru de impozitare mai favorabil pentru combustibilii de tranziție cu emisii scăzute de carbon (GNC, GNL) și biocarburanți (biometan, bioetanol) pentru ca respectivii combustibili proveniți din energie regenerabilă să fie

mai viabili din punct de vedere economic. În cazul H<sub>2</sub>, este necesar mai întâi un cadru de reglementare, subliniază documentul citat.

## **Două terminale GNL în portul Galați și portul Constanța**

Dezvoltarea a două terminale GNL în portul Galați și portul Constanța pentru distribuție, stimularea dezvoltării infrastructurii de alimentare cu GNC și GNL prin grant-uri și subvenții și stabilirea unor instrumente financiare disponibile persoanelor juridice care intenționează să dezvolte tehnologii și facilități pentru producerea de biocombustibili (și biometan) din deșeuri și materii prime nealimentare și nefurajere sunt alte propuneri avansate în studiul privind viitorul transporturilor.

Autorii avansează, de asemenea, ideea acordării de "ajutoare de stat" pe bază de subvenții către operatorii de transport de marfă feroviar, proprietarii de vagoane specializate și de material rulant care pot fi modernizate, pentru

acoperirea diferenței de costuri dintre transportul rutier și cel intermodal (realizat în sistemul RO-LA) prin fonduri de compensare anuale de la bugetul de stat.

Alte sugestii se referă la acordarea unui bonus de greutate pentru vehiculele comerciale ușoare alimentate cu combustibili alternativi de până la 4,2 tone GWV, cu permis de conducere B, restricționarea înmatriculărilor de noi vehicule convenționale, cu combustie internă, începând cu anul 2030, implementarea rovinietei pe bază de distanță pentru vehiculele grele de marfă și restricționarea înmatriculărilor de vehicule noi < Euro 4 până în 2025.

## **Rabla și Rabla Plus la vehiculele comerciale**

Totodată, sunt menționate și restricții urbane privind accesul vehiculelor (UVAR), favorizând autobuzele și autocarele în detrimentul autoturismelor, creșterea numărului de locuri de parcare rezervate vehiculelor destinate serviciilor



de taxi și/sau „car sharing” care utilizează combustibili alternativi și asigurarea accesului acestora la punctele de încărcare împreună cu reducerea taxei anuale, a taxei de înmatriculare și a taxei ITP pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi (inclusiv GNC/GNL) și continuarea parcării gratuite pentru vehiculele pe bază de combustibili alternativi. Autorii propun extinderea programelor Rabla și Rabla Plus la vehiculele comerciale, promovând, de asemenea, achiziționarea de vehicule compatibile cu GNC/GNL, în conformitate cu stimulentele pentru reînnoirea parcului auto și casarea vehiculelor vechi/poluante, o impozitare redusă aplicabilă proprietarilor de flote BEV și scăderea sau plafonarea taxelor pe biletele de autobuz și autocar. "Accelerarea dezvoltării infrastructurii de navigație și îmbunătățirea coridorului de pe Dunăre dintre România și Bulgaria, în vederea stimulării unui transport de marfă sustenabil, subvenționarea taxelor portuare percepute pentru acostarea navelor propulsate cu GNC sau GNL, biometan, hidrogen sau electricitate; sprijinirea achiziționării unor noi ambarcațiuni alimentate cu biocombustibili lichizi, GNC sau GNL, biometan, hidrogen sau electricitate; implementarea programului RefuelEU Aviation - stimularea ofertei și cererii locale de combustibil sustenabil pentru aviație în vederea obținerii unei ponderi de 2% din consumul total

de combustibil pentru aviație până în 2025, 5% până în 2030, 32% până în 2040 și 75% până în 2050 - conform pachetului Fit For 55", sunt alte câteva propuneri incluse în studiul privind „Viitorul transportului în România”.

### **Este hidrogenul lichid o sursă ecologică de energie?**

Acreditările ecologice ale hidrogenului depind în mare măsură de modul în care este produs. Hidrogenul ecologic poate fi fabricat prin electroliza apei, folosind electricitatea obținută din energie regenerabilă.

Dar fiecare tonă de hidrogen produsă din cărbune duce la emisia a 20 de tone de dioxid de carbon, mai mult decât dublul emisiilor de CO<sub>2</sub> create atunci când hidrogenul este produs din gaze naturale. Compararea emisiilor de la producerea hidrogenului cu cele de la arderea cărbunelui este complicată, spun experții.

### **O încercare japoneză**

Noul obiectiv privind neutralitatea din punct de vedere al emisiilor de carbon, asumat de Japonia pentru 2050, face ca această țară să-și îndrepte din ce în ce mai mult atenția către surse alternative de energie. Printre proiectele lansate în acest sens figurează și The Hydrogen Energy Supply Chain (HESC), un proiect comun japonez-australian destinat să producă energie pe bază de hidrogen lichid. Susținătorii HESC insistă că

poate fi viabil din punct de vedere al mediului prin intermediul programelor de captare a carbonului, potrivit RFI.

O inițiativă australiană, numită CarbonNet, propune îngroparea dioxidului de carbon sub fundul mării, lângă Victoria.

Pentru susținătorii HESC, cum ar fi Motohiko Nishimura, de la Kawasaki Heavy Industries, termenul limită al Japoniei pentru anul 2050 în privința neutralizării carbonului „va avea un impact pozitiv” asupra proiectului.

### **„Un impact pozitiv”**

Cum va funcționa?

De anul viitor, un sit de pe o insulă artificială de lângă Kobe, vestul Japoniei, va deveni terminalul pilot pentru prima navă din lume proiectată pentru transportul hidrogenului lichid, o navă construită în Japonia, numită Suiso Frontier. Deocamdată, impozantul rezervor sferic cu un diametru de 19 metri este folosit pentru a stoca hidrogenul lichid produs pe plan intern.

Dacă testele vor avea succes până în 2022 sau 2023, proiectul va fi extins și va intra într-o fază comercială după 2030. Atunci va fi construit un nou terminal în Japonia și câteva nave mai mari.

Dar procesul este complicat: pentru a fi transportat pe mare în stare lichidă, hidrogenul trebuie răcit la -253 grade Celsius (-423,4 grade Fahrenheit) - un proces scump care necesită multă energie.



# 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.





# MODIFICĂRI ÎN IMPLEMENTAREA SISTEMELOR DE TRANSPORT INTELIGENTE

**La finalul anului trecut, a fost elaborată Directiva Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.**

Obiectivul directivei este de a încuraja dezvoltarea unor tehnologii de transport inovatoare pentru a crea sisteme de transport inteligente (STI). Acest obiectiv se va realiza prin introducerea unor standarde și specificații comune la nivelul UE. Rolul acestora este de a institui servicii STI interoperabile și eficiente, permițându-le totodată țărilor UE individuale să decidă în ce sisteme să investească. Directiva vizează aplicațiile și serviciile legate de STI din sectorul rutier al UE, precum și modul în care aceste aplicații comunică cu alte moduri de transport.

## **Ce sunt Sistemele de Transport Inteligente**

STI sunt sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informațiilor și comunicațiilor în transportul rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității. S-au utilizat următoarele domenii prioritare pentru implementarea și utilizarea specificațiilor și a standardelor:

- utilizarea optimă a datelor privind condițiile rutiere, de trafic și de

deplasare, de exemplu pentru a le permite utilizatorilor să planifice călătoriile;

- servicii STI privind continuitatea traficului și gestionarea mărfurilor (adică servicii care nu sunt întrerupte când camioanele trec granița);

- aplicații STI privind siguranța și securitatea rutieră (de exemplu, alerte de risc de vizibilitate redusă sau de prezență a oamenilor, a animalelor și a deșeurilor pe carosabil);

- conectarea vehiculelor la infrastructura de transport, adică echiparea vehiculelor cu sisteme care permit schimbul de date sau de informații.

## **În cadrul acestor domenii prioritare se disting șase acțiuni prioritare care se axează pe:**

1. servicii de informare la nivelul UE privind călătoriile multimodale (pentru călătorii care implică mijloace variate de transport, de exemplu, tren și vapor);
2. servicii de informare în timp real cu privire la trafic, la nivelul UE;
3. modalitatea de a oferi gratuit

utilizatorilor informații despre trafic referitoare la siguranța rutieră;

4. disponibilitate armonizată a unui serviciu eCall interoperabil la nivelul UE;

5. servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;
6. servicii de rezervare de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

În ce privește implementarea aplicațiilor și a serviciilor STI, țările UE trebuie să se asigure că sunt aplicate specificațiile aferente adoptate de Comisia Europeană. Cu toate acestea, fiecare țară a UE are dreptul de a decide cu privire la utilizarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său.

## **Principalele modificări ale Directivei**

Prezenta directivă ar trebui să asigure faptul că aplicațiile STI în domeniul transportului rutier permit integrarea fără sincope cu alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau mobilitatea activă, facilitând astfel trecerea la aceste moduri de transport ori de câte ori este posibil,





pentru a îmbunătăți eficiența și accesibilitatea.

(3a) Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile (Regulamentul privind taxonomia) arată ambiția de a înlesni mai multe investiții pentru mobilitatea sustenabilă, de exemplu de a crește nivelul de electrificare sau de a sprijini tranziția către moduri de transport mai curate prin promovarea transferului modal și a unei mai bune gestionări a traficului. În același timp, regulamentul recunoaște că este nevoie de criterii tehnice de examinare suplimentare pentru transporturi. Pentru a înlesni investițiile în STI și pentru a reflecta importanța acestora pentru mobilitatea sustenabilă, ar trebui avut în vedere un criteriu tehnic de examinare pentru STI.

(4) Necesitatea tot mai mare de a îmbunătăți utilizarea datelor pentru lanțuri de transport mai durabile, mai sigure, mai eficiente și mai reziliente impune o coordonare consolidată a cadrului STI cu alte inițiative care vizează armonizarea și facilitarea schimbului de date în sectorul mobilității, al transporturilor și al logisticii cu o perspectivă multimodală, ținând seama în același timp de normele privind protecția datelor și a vieții private. În special, este nevoie să se

îmbunătățească interoperabilitatea și comunicarea cu privire la serviciile de informare și rezervare bazate pe STI pentru locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, cum ar fi spațiile de servicii și repaus aflate de-a lungul rețelei rutiere.

(6) În multe state membre sunt deja implementate aplicații naționale ale acestor sisteme și servicii în sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, în pofida îmbunătățirilor înregistrate de la adoptarea sa în 2010, evaluarea Directivei 2010/40/UE a identificat deficiențe persistente care au condus la o implementare fragmentară și necoordonată și la o lipsă de continuitate geografică a serviciilor STI în întreaga Uniune și la frontierele sale externe. Dezvoltarea STI ar trebui să acopere nevoile zonelor suburbane, rurale și periferice, precum și ale insulelor și ale regiunilor ultraperiferice, prin asigurarea incluziunii sociale și economice, deoarece viața în astfel de zone depinde în mare măsură de disponibilitatea unor servicii și infrastructuri de calitate, iar dezvoltarea acestor servicii și infrastructuri în aceste zone prin implementarea STI ar putea aduce beneficii importante.

7. Statele membre au instituit puncte de acces naționale și se pot

institui puncte de acces regionale și locale. Punctele de acces naționale organizează accesul la datele legate de transport și reutilizarea acestora pentru a contribui la furnizarea de servicii STI privind călătoriile și traficul interoperabile la nivelul UE pentru utilizatorii finali. Aceste date referitoare la transporturi ar trebui să fie disponibile într-un format care să poată fi citit automat. Aceste puncte de acces naționale reprezintă o componentă importantă a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea în temeiul Strategiei europene privind datele<sup>41</sup> și ar trebui să asigure în special accesibilitatea datelor pentru a înlesni folosirea lor eficientă și în condiții de siguranță, după caz.

7b) Datele referitoare la amplasarea și disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi ar trebui să fie accesibile în punctele de acces naționale.

(8) Pentru a asigura implementarea coordonată, efectivă și interoperabilă a STI în întreaga Uniune, ar trebui introduse o serie de specificații, inclusiv standarde, după caz, care să stabilească dispoziții și proceduri mai detaliate, în plus față de specificațiile adoptate deja. Înaintea adoptării oricăror specificații suplimentare sau revizuite, Comisia ar trebui să evalueze complementaritatea lor





cu sistemele de transport public ca parte a serviciilor de interes (economic) general și conformitatea acestora cu anumite principii, definite în anexa II. Într-o primă fază, ar trebui acordată prioritate celor patru domenii principale de dezvoltare și implementare a STI. În etapele următoare ale implementării STI, infrastructura STI existentă, implementată de anumite state membre, ar trebui examinată din punctul de vedere al progreselor tehnologice și al eforturilor financiare depuse.

(8a) Pentru a garanta că sistemele STI sunt compatibile și interoperabile, este nevoie să se asigure, în special pentru C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems and Services), faptul că cerințele pentru sistemele STI nu impun utilizarea unui anumit tip de tehnologie și nici nu discriminează în favoarea utilizării unui anumit tip de tehnologie, în conformitate cu principiul neutralității tehnologice, așa cum este prevăzut în Directiva (UE) 2018/1972.

Restricțiile privind principiul neutralității tehnologice ar trebui să fie adecvate și justificate de necesitatea de a evita interferențele dăunătoare. Astfel de restricții pot lua, de exemplu, forma impunerii măștilor de emisie și a nivelurilor de putere pentru a asigura protecția sănătății publice prin limitarea expunerii populației la câmpuri electromagnetice. Ele pot fi

concepute pentru a asigura buna funcționare a serviciilor printr-un nivel adecvat de calitate tehnică a serviciului, fără a exclude neapărat posibilitatea de a folosi mai multe servicii în aceeași bandă de frecvențe radio.

Pot fi concepute, de asemenea, pentru a asigura folosirea corespunzătoare în comun a spectrului radio, în special atunci când folosirea sa face numai obiectul unor autorizații generale, pentru a garanta utilizarea eficientă a spectrului radio sau pentru a îndeplini un obiectiv de interes general în conformitate cu dreptul Uniunii.

(10) Înainte de a fi instalate, noile tehnologii, în special C-ITS, ar trebui să fie întotdeauna testate în condiții reale pentru a asigura fiabilitatea. Parteneriatul european privind mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată din cadrul programului Orizont Europa ar trebui să sprijine dezvoltarea și testarea următorului val de servicii.

C-ITS, contribuind la integrarea vehiculelor cu un nivel înalt de automatizare în noile servicii de mobilitate multimodale. «Sisteme de transport inteligente cooperative» sau «C-ITS» înseamnă sistemele de transport inteligente care permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze în mod nediscriminatoriu prin schimbul de mesaje securizate și de încredere între vehicule și alte elemente ale

ecosistemului de transport, inclusiv vehicule, infrastructură și participanți vulnerabili la trafic, prin tehnologii de comunicare, fără a se cunoaște înainte.

13) Studiul din 2020 intitulat „Cartografierea transportului accesibil pentru persoanele cu mobilitate redusă” arată că lipsa unor date suficiente privind caracteristicile de accesibilitate împiedică în prezent planificarea fiabilă a călătoriilor atunci când se utilizează aspecte legate de accesibilitate ca variabile de căutare. El arată și că stabilirea unor cerințe și standarde minime de informare pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă ar trebui considerată ca fiind extrem de importantă la nivel european și la nivelul statelor membre. Pentru a spori în continuare accesibilitatea sistemului de transport și pentru a facilita călătoriile pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, serviciile de mobilitate digitale multimodale trebuie să dispună de date privind nodurile de acces și caracteristicile lor de accesibilitate în formate accesibile.

(14) Integrarea sporită a STI și a sistemelor avansate de asistență pentru conducătorii auto sau a sistemelor pentru vehicule și infrastructură în general implică faptul că astfel de sisteme se vor baza din ce în ce mai mult pe informațiile pe care și le furnizează



reciproc. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește C-ITS. Această dependență va crește odată cu instituirea unor niveluri mai înalte de automatizare. Se preconizează că aceste niveluri mai înalte de automatizare vor utiliza comunicarea securizată dintre vehicule și infrastructură pentru a coordona manevrele și pentru a fluidiza fluxurile de trafic, contribuind, de asemenea, la un transport mai durabil.

Comunicarea securizată dintre vehicule și infrastructură ar trebui să asigure fiabilitatea, acuratețea și disponibilitatea datelor, fără a compromite necesitatea unui acces echitabil la date al diferitelor părți interesate și al utilizatorilor finali. Compromiterea integrității serviciilor STI ar putea avea, prin urmare, un impact grav asupra siguranței rutiere, de exemplu atunci când se comunică limita de viteză greșită sau un vehicul efectuează o oprire de urgență ca urmare a unui pericol inexistent.

În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să i se confere Comisiei competențe de executare în situații de urgență în care integritatea serviciilor STI este compromisă în unul sau mai multe state membre sau în care integritatea serviciilor STI în unul sau mai multe state membre are implicații transfrontaliere.

Atunci când serviciile sunt compromise și există planuri de urgență, autoritățile competente ar trebui să ia măsuri imediate. Aceste măsuri ar trebui luate cât mai curând posibil și ar trebui să fie imediat aplicabile. Competențele de executare conferite Comisiei ar trebui folosite numai în situații de urgență atunci când alte forme de remediere din partea altor autorități nu au avut succes. Se preconizează că autoritățile competente locale și de la nivelul întregului sistem vor dispune de planuri de urgență pentru a remedia o serie de posibile defecțiuni ale sistemului și vor fi capabile să acționeze pe baza acestor planuri, dacă este necesar.



(21) Furnizarea de servicii securizate și fiabile de datare și poziționare este un element esențial al funcționării eficiente a aplicațiilor și a serviciilor STI. Prin urmare, este oportun să se asigure compatibilitatea inversă a acestora cu mecanismul de autentificare furnizat de programul Galileo pentru a atenua atacurile de spoofing asupra semnalelor sistemelor globale de navigație prin satelit („GNSS”), precum și, atunci când este cazul, să se folosească și alte mecanisme verificate pentru a se asigura fiabilitatea informațiilor privind poziția și momentul. Printre aceste mecanisme se pot număra verificarea plauzibilității și utilizarea serviciilor GNSS.

(22) Statele membre sau alte autorități competente, dacă este cazul, și alte părți interesate relevante, inclusiv alte grupuri de experți și comitete ale Comisiei care se ocupă de aspectele digitale ale transporturilor, furnizorii de servicii STI, asociațiile de utilizatori STI, operatorii de transport și de instalații și reprezentanții industriei prelucrătoare ar trebui consultați la elaborarea programelor de lucru adoptate de Comisie în temeiul Directivei 2010/40/UE.

22a) Comisia și statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a asigura cooperarea cu țările terțe, în special cu țările candidate la aderarea la UE și cu țările terțe în care sunt situate coridoarele de tranzit care leagă statele membre. Comisia ar trebui, de asemenea, să promoveze cooperarea la nivel internațional.

31. De asemenea, statele membre

și/sau autoritățile competente cooperează inclusiv cu părțile interesate relevante cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare și ale respectării specificațiilor adoptate de Comisie, cum ar fi standardele și profilurile armonizate la nivelul UE, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, accesibilitatea datelor și condițiile comune pentru schimbul de date, accesul securizat, precum și activitățile comune de formare și informare. În acest scop, ele vor face schimb de bune practici și vor dezvolta proiecte comune, în special în zonele transfrontaliere;

34. Statele membre și/sau autoritățile competente asigură accesibilitatea acestor date în punctele de acces naționale până la aceeași dată. În acest scop, statele membre și/sau autoritățile competente furnizează o interfață adecvată pentru utilizatori.

35. Până la 31 decembrie 2026, Comisia instituie un punct european comun de acces pentru accesul la datele legate de transport și reutilizarea acestora pentru a contribui la furnizarea de servicii STI interoperabile privind călătoriile și traficul la nivelul UE pentru utilizatorii finali. Acest punct european comun de acces conectează toate punctele de acces naționale și oferă acces la toate datele care intră sub incidența Directivei 2010/40/UE. Comisia se asigură că punctul european comun de acces este pus la dispoziția





publicului și este ușor accesibil prin furnizarea de date deschise, fără costuri și prin interfețe deschise și standardizate. Statele membre se asigură că punctele lor naționale de acces permit un schimb de date automatizat și uniform cu punctul european comun de acces și fără a aduce atingere niciunui act legislativ relevant al Uniunii.

50. Comisia Europeană și statele membre ar trebui să colaboreze cu operatorii de rețele mobile și cu alte părți interesate pentru a găsi o soluție pentru funcționarea sistemelor eCall la vehiculele care intră pe piață înainte ca standardul eCall de generație următoare să fie aprobat și introdus în regulamentul UE privind omologarea de tip. Funcționarea sistemelor eCall cu comutarea circuitelor este asigurată cel puțin pe durata ciclului de viață preconizat al ultimelor vehicule introduse pe piață cu un astfel de sistem.

52. 3.4.1. Definirea măsurilor necesare pentru sprijinirea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade, inclusiv a telefoanelor mobile, în sprijinul conducerii vehiculului și/sau al operațiunii de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord. În definirea măsurilor necesare se recunoaște

și necesitatea de a asigura acceptarea reciprocă a mesajelor STI schimbate între modurile de transport ale căror dispozitive STI și senzori atașați au fost dezvoltați pe baza unor standarde de siguranță funcțională diferite.

#### **Ce trebuie să facă Sistemul:**

- (a) să aibă o contribuție tangibilă la soluționarea provocărilor-cheie cu care se confruntă transportul rutier european (de exemplu reducerea aglomerării, anticiparea situațiilor de urgență și a fenomenelor meteorologice, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește participanții la trafic vulnerabili);
- (e) să asigure faptul că sistemele, aplicațiile, serviciile și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe într-un mediu sigur și fiabil și într-un format standardizat pentru a permite furnizarea eficace a serviciilor STI,
- (g) să țină seama de diferențele inerente dintre caracteristicile rețelelor de transport, îndeosebi în ceea ce privește mărimea volumului de trafic și condițiile meteorologice din trafic, precum și automatizarea infrastructurilor;
- (h) să nu împiedice și să nu discrimineze în ceea ce privește

- accesul tuturor participanților la trafic la aplicațiile și serviciile STI; mai ales pentru participanții vulnerabili la trafic, aplicațiile și serviciile STI trebuie să fie accesibile pentru persoanele cu handicap în conformitate cu cerințele de accesibilitate din anexa I la Directiva (UE) 2019/882, atunci când aplicațiile și serviciile STI sunt destinate să interacționeze cu utilizatorii de STI cu handicap sau să le furnizeze informații acestora;
- (k) la implementarea STI, să țină seama de coordonarea tuturor modurilor de transport relevante pentru prezenta directivă, în special de mersul cu bicicleta și de mersul pe jos, asigurând interoperabilitatea sistemelor, schimbul de date și aplicațiile disponibile pentru mai multe moduri, dar fără a se limita la acestea;
- (l) să țină seama de normele, politicile și activitățile existente ale Uniunii care sunt relevante în domeniul STI, îndeosebi în domeniul standardizării și, în cazul specificațiilor, de principiul neutralității tehnologice, astfel cum este prevăzut în Directiva (UE) 2018/1972.
- (m) să asigure transparența ierarhizării, inclusiv în ceea ce privește efectele asupra mediului, atunci când se propun opțiuni de mobilitate clienților.





## UE VREA CA VIITORI ȘOFERI DE CAMION SĂ SE PREGĂTEASCĂ DE LA 17 ANI

**Comisia Europeană a propus norme actualizate pentru permisele de conducere și o mai bună aplicare transfrontalieră a normelor de circulație rutieră.**

Comisia a prezentat propuneri de modernizare a normelor privind permisele de conducere, inclusiv introducerea unui permis de conducere digital valabil pe întreg teritoriul UE, precum și noi dispoziții pentru a facilita aplicarea regulilor de circulație la nivel transfrontalier. Anul trecut, pe drumurile din UE și-au pierdut viața peste 20 000 de persoane, majoritatea victimelor fiind pietoni, bicicliști și utilizatori de scutere și motociclete.

Noile norme vor îmbunătăți siguranța pentru toți participanții la trafic și vor ajuta UE să își atingă obiectivul "Viziunea Zero", și anume să nu mai existe niciun deces pe șoselele UE până în 2050, și îi vor pregăti mai bine pe conducătorii auto pentru vehiculele cu emisii zero și pentru circulația pe drumurile urbane, alături de mai multe biciclete și vehicule pe două roți și cu mulți pietoni în jur. De asemenea, ele vor permite tinerilor

șoferi să dobândească experiență prin intermediul unui program de conducere însoțită - de la vârsta de 17 ani, tinerii vor putea învăța să conducă și să obțină un permis de conducere. Ei vor putea să conducă singuri începând cu vârsta de 18 ani și să lucreze ca șofer profesionist de îndată ce un anumit loc de muncă le va permite. Acest lucru va contribui la rezolvarea problemei actuale a deficitului de șoferi.

### **Setul de propuneri prezentat de Comisia Europeană**

Reguli modernizate privind permisul de conducere pentru a face drumurile mai sigure și a simplifica viața de zi cu zi. Propunerea privind permisele de conducere modifică legislația UE în vigoare și se inspiră din cele mai bune practici deja în vigoare în mai multe state membre.

Un obiectiv-cheie al noilor norme va fi îmbunătățirea siguranței rutiere, cu

măsuri care includ:

O perioadă de probă de cel puțin doi ani pentru conducătorii auto începători după ce au trecut examenul și o regulă de toleranță zero în ceea ce privește conducerea sub influența alcoolului. Aceste măsuri sunt esențiale, deoarece, chiar dacă șoferii tineri reprezintă doar 8% din totalul conducătorilor auto, în 2 din 5 coliziuni mortale este implicat un șofer sau un motociclist cu vârsta sub 30 de ani.

Oferirea posibilității tinerilor de a-și susține examenul pentru obținerea permisului de conducere și de a începe conducerea acompaniată de autoturisme și camioane începând cu vârsta de 17 ani, pentru a dobândi experiență de conducere auto. Adaptarea formării și examinării conducătorilor auto pentru o mai bună pregătire a acestora cu privire la prezența utilizatorilor vulnerabili pe șosea. Acest lucru va contribui la



îmbunătățirea siguranței pentru pietoni, bicicliști, precum și pentru utilizatorii de scutere electrice și biciclete electrice, pe măsură ce UE trece la o mobilitate urbană mai durabilă.

O evaluare mai bine direcționată a aptitudinii din punct de vedere medical, luând în considerare progresele înregistrate în tratamentul medical pentru boli precum diabetul. Conducătorii auto vor fi, de asemenea, încurajați să își actualizeze aptitudinile și cunoștințele de conducere pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice. Pentru a simplifica recunoașterea permiselor de conducere între statele membre, Comisia propune introducerea unui permis de conducere digital, în premieră mondială. Înlocuirea, reînnoirea sau preschimbarea unui permis de conducere vor fi mult mai ușoare, deoarece toate procedurile vor fi online. În aceeași ordine de idei, pentru cetățenii din țări din afara UE cu standarde comparabile de siguranță rutieră va fi mai ușor să își schimbe permisul de conducere cu unul UE. Normele de examinare actualizate vor ține seama de tranziția către vehicule cu emisii zero. Acestea vor evalua, de exemplu, cunoștințele și competențele legate de sistemele avansate de asistență la conducere și de alte tehnologii automatizate. Șoferii începători vor fi, de asemenea, informați cu privire la modul în care stilul lor de conducere are un impact asupra emisiilor lor – de exemplu, momentul schimbării treptelor de viteză. În cele din urmă, masa permisă a unui vehicul din categoria B va fi ajustată pentru vehiculele alimentate cu combustibili alternativi, deoarece vehiculele cu emisii

zero care funcționează pe bază de baterii pot fi mai grele.

### **Aplicarea transfrontalieră eficientă a normelor rutiere legate de siguranță**

Normele actuale ale UE privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier au contribuit la asigurarea faptului că persoanele nerezidente care săvârșesc contravenții rutiere nu rămân anonime. Cu toate acestea, în 2019, aproximativ 40% din infracțiunile transfrontaliere au rămas nepedepsite, fie pentru că autorul infracțiunii nu a fost identificat, fie pentru că plata nu a fost executată.

Propunerile urmăresc să abordeze acest aspect permițând autorităților de aplicare a legii să aibă acces la registrele naționale ale permiselor de conducere. Comisia propune, de asemenea, consolidarea rolului punctelor de contact naționale consacrate, astfel încât acestea să poată coopera mai bine cu autoritățile de aplicare a legii implicate în cercetarea infracțiunilor. Acest lucru va aborda deficiențele actuale legate de cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește cercetarea infracțiunilor.

Legea actuală acoperă unele dintre cele mai frecvente și mai flagrante infracțiuni, cum ar fi excesul de viteză și conducerea sub influența alcoolului. Comisia propune extinderea domeniului de aplicare al infracțiunilor rutiere la:

- nemenținerea unei distanțe suficiente în raport cu vehiculul din față;
- depășirea periculoasă;
- parcarea periculoasă;
- traversarea uneia sau mai multor linii

albe continue;

- conducerea pe sens interzis;
- nerespectarea normelor privind utilizarea coridoarelor de urgență;
- utilizarea unui vehicul supraîncărcat.

### **Tratamentul egal al contravențiilor**

Aceste adăugiri vor contribui la reducerea impunității pentru astfel de infracțiuni și vor îmbunătăți capacitatea statelor membre de a sancționa contravențiile din alte state membre. Aceasta va asigura, de asemenea, tratamentul egal al contravențiilor rezidenți și nerezidenți.

Legile actualizate vor asigura respectarea drepturilor persoanelor acuzate de infracțiuni rutiere. Nerezidenții își păstrează dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil, la prezumția de nevinovăție și la apărare. Aceste drepturi vor fi garantate mai eficient prin dispoziții care asigură un conținut uniform și emiterea de avize de sancțiune, prin asigurarea faptului că destinatarii acestor avize le pot verifica autenticitatea, și prin faptul că partajarea de informații cu presupușii contravenienți devine o cerință standard. Un portal informatic dedicat le va oferi cetățenilor acces ușor la informații privind normele de siguranță rutieră în vigoare în fiecare stat membru și, în timp, le va permite să plătească eventualele amenzi în mod direct. Normele vor fi, de asemenea, alinate la normele UE privind protecția datelor cu caracter personal (RGPD și LED).

### **Decăderea din drepturi a conducătorilor auto cu**





### **efect la nivelul întregii UE: încetarea impunității pentru infracțiuni grave**

Pentru a preveni impunitatea în rândul persoanelor care săvârșesc infracțiuni rutiere, se va institui un nou sistem, care va permite o interdicție de a conduce autovehicule la nivelul UE atunci când un stat membru decide să decadă din drepturi un conducător auto din cauza unei infracțiuni comise pe teritoriul său. Tragerea la răspundere a autorilor infracțiunilor rutiere în toate statele membre este esențială pentru siguranța rutieră. Cu toate acestea, în conformitate cu normele actuale, atunci când o infracțiune gravă duce la o interdicție de a conduce, aceasta nu poate fi pusă în aplicare la nivelul UE dacă conducătorul auto a comis infracțiunea într-un alt stat membru decât cel care i-a eliberat permisul de conducere.

Propunerea de astăzi se referă la infracțiuni rutiere grave, cum ar fi excesul de viteză, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și cauzarea de decese sau vătămări corporale grave ca urmare a oricărei încălcări a normelor de circulație.

### **Se cere și reducerea la 18 ani a vârstei pentru șoferii de autocare**

În România a intrat în vigoare legea care permite ca tinerii să conducă de la 18 ani camioane. la nivel internațional se cere reducerea vârstei și pentru șoferii de autocare

Într-o scrisoare adresată Președinției suedeze a Consiliului UE, două organizații importante de transport au

cerut revizuirea Directivei UE privind permisul de conducere pentru a reduce vârsta minimă de conducere pentru șoferii profesioniști, cu referire la șoferii de autocar.

Sectorul transportului rutier din UE se confruntă cu o penurie gravă și fără precedent de șoferi, care este de așteptat să se tripleze până în 2026 dacă nu se iau măsuri.

Operatorii din sectorul public și comercial sunt foarte conștienți de această problemă. IRU și Operatorii europeni de transport de pasageri (EPTO), reprezentând operatorii de transport de pasageri deținători de proprietate privată, au cerut viitoarei președinții suedeze a Consiliului UE să se asigure că Directiva UE revizuită privind permisul de conducere stabilește vârsta minimă de conducere pentru șoferii profesioniști de autobuz și autocar la 18 ani.

### **Se cere reducerea vârstei**

Vârsta minimă pentru șoferii de autobuz și autocar este între 21 și 24 de ani în majoritatea țărilor UE, o barieră uriașă în atragerea oamenilor la volan imediat după liceu. Vârsta minimă poate varia și într-o țară, în funcție de reglementările locale, scutiri și regulile de licență. De exemplu, poate varia în funcție de distanța, de rutele internaționale, cele naționale și de tipul de certificare deținută de șofer.

Directorul IRU EU Advocacy, Raluca Marian, a declarat: „În curând, în UE ar putea lipsi aproximativ 100.000 de șoferi de autobuz și autocar. Consecințele unei astfel de nevoi sunt înspăimântătoare. Ar îngreuna serviciile esențiale de mobilitate și ar pune în pericol ambițiile

UE de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, deoarece ar duce la o mobilitate colectivă mai mică.

„Folosirea revizuirii în curs a Directivei UE privind permisul de conducere pentru a stabili vârsta minimă pentru toți șoferii profesioniști la 18 ani este o modalitate de a deschide profesia pentru mai mulți tineri”, a adăugat ea.

### **Indisciplină la volan**

Poliția din Germania este cu ochii pe autocarele românești, după mai multe controale în care au descoperit că șoferii nu respectă timpii de condus și de odihnă, fiind adevărate pericole în trafic.

În cazul unui control efectuat pe autostrăzile A61, A6 și A650 din Germania, în data de 20 ianuarie 2023, polițiștii au oprit un autocar cu 42 de pasasajeri la bord care venea din România și mergea către Franța și au constatat că cei doi șoferi conduseseră non-stop circa 30 de ore, cu o pauză de doar 3 ore.

Potrivit poliției din Germania, din documentele prezentate de cei doi șoferi de autocar a rezultat că plecaseră în cursa România - Franța la doar 3 ore după încheierea unei curse Franța - România. Conform calculelor, cei doi șoferi au condus non-stop aproximativ 30 de ore.

Prin urmare, polițiștii germani i-au obligat pe șoferi să oprească într-o parcare pentru a se odihni înainte de a continua drumul și au anunțat că atât cei doi șoferi, cât și compania căreia aparține autocarul vor primi amenzi substanțiale pentru nerespectarea timpilor de condus și de odihnă.

„Incidentul” nu este, însă, singular, și



poliția din Germania este cu ochii pe autocarele românești. De exemplu, în data de 11 noiembrie 2022, polițiștii germani au oprit un autocar românesc care se afla pe drum, fără oprire, de trei zile. Autocarul a fost oprit și verificat tot la Grünstadt, ca și cel din 20 ianuarie 2023. În vehicul se aflau 71 de pasageri și trei șoferi, care conduceau pe rând. Ei intraseră în pauze, conform documentelor prezentate, dar după ce i-au chestionat pe pasageri polițiștilor le-a devenit clar că datele nu erau corecte. Mai mult, cei trei șoferi nu aveau permis de conducere pentru autocare. A fost deschis dosar penal și autocarul imobilizat până la venirea unor șoferi de autocar de schimb. Apoi, două săptămâni mai târziu, spre sfârșitul lunii noiembrie 2022, polițiștii germani au oprit, tot în zona Grünstadt, un autocar al aceleiași companii de transport din România. Și în acest caz șoferii făcuseră prea puține pauze, iar permisele de conducere pentru autocare le lipseau. Drept urmare, poliția din Germania a efectuat o inspecție la scară largă la începutul lunii decembrie. Iar șoferii ale aceleiași companii de autocare românești au fost prinși din nou nerespectând timpii, de data aceasta în zona Karlsruhe.

### **Ce spune Legea care permite tinerilor de 18 ani să conducă autotrenuri**

Vârsta de la care o persoană poate deveni șofer profesionist scade de la 21 la 18 ani. Proiectul de lege a fost adoptat de Camera Deputaților. Vârsta minimă de obținere a permisului

auto pentru categoriile C, CE, D și DE a fost redusă cu trei ani, astfel că vom avea pe șosele conducători de camioane grele de numai 18 ani și șoferi de autobuze de numai 21 de ani. Noua lege transpune în practică o directivă europeană.

Până acum, doar persoanele care au împlinit 21 de ani puteau să devină șoferi profesioniști, la 18 ani fiind posibilă obținerea unui permis de categoria B, care dă dreptul conducerii pe drumurile publice a unui autoturism obișnuit.

Ministerul de Interne a fost însă obligat să schimbe legea, pentru că România trebuie să transpună o directivă europeană, fiind aduse astfel anumite modificări Codului Rutier.

Astfel, Camera Deputaților a adoptat un proiect de lege care prevede reducerea de la 21 la 18 ani a vârstei minime de obținere a unui permis de conducere pentru categoria C, CE și de la 24 la 21 ani pentru categoriile D, DE, cu condiția obținerii unui certificat de competență profesională.

Categoria de permis auto C cuprinde autovehiculul a cărui masă totală maximă autorizată este mai mare de 3.500 kg, iar Categoria CE cuprinde ansamblul de vehicule constând dintr-un autovehicul trăgător din categoria C și o remorcă sau semiremorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg.

### **Cum s-a modificat Legea nr. 385 din 30 decembrie 2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.**

### **195/2002 privind circulația pe drumurile publice Articolul 13**

(1) Autovehiculele și remorcile se înmatriculează permanent sau temporar la autoritatea competentă în a cărei rază teritorială proprietarii sau deținătorii mandatați își au domiciliul, reședința ori sediul, în condițiile stabilite prin reglementările în vigoare.

(2) Sunt exceptate de la prevederile alin. (1) mopedele, troleibuzele, remorcile destinate a fi tractate de tractoarele agricole sau forestiere și vehiculele lente.

(3) Autovehiculele, remorcile și tractoarele agricole sau forestiere din dotarea Ministerului Apărării Naționale, a Ministerului Afacerilor Interne, a Serviciului de Protecție și Pază, precum și cele ale Serviciului Român de Informații se înregistrează la aceste instituții.

(4) Autovehiculele și remorcile destinate a fi tractate de acestea, menționate la alin. (3), pot, după caz, să fie înmatriculate.

(5) Până la înmatriculare, vehiculele prevăzute la alin. (1) pot circula cu numere provizorii, pe baza unei autorizații speciale eliberate de autoritatea competentă.

(6) La cerere, instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și securitate națională, precum și persoanelor juridice abilitate să fabrice, să asambleze, să caroseze ori să efectueze activități de testare a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor destinate acestora li se pot elibera, pentru aceste vehicule, autorizații și numere pentru probe.





(7) Pot beneficia de autorizații și numere pentru probe vehiculele care se supun înmatriculării și se comercializează, în vederea efectuării probelor solicitate de clienți, la cererea persoanelor juridice care au ca obiect de activitate comercializarea vehiculelor rutiere.

(8) Autorizația de circulație pentru probe este valabilă doar pe teritoriul României, pentru cazurile prevăzute la alin. (6), și doar pe teritoriul județului sau al municipiului București în raza căruia societatea își are sediul, pentru cazul prevăzut la alin. (7).

(9) Evidența vehiculelor înmatriculate se ține la autoritatea competentă pe raza căreia proprietarul sau deținătorul mandatat își are domiciliul, reședința sau sediul.

#### **Articolul 14**

Tramvaiele, troleibuzele, mopedele, tractoarele agricole sau forestiere, altele decât cele prevăzute la art. 13 alin. (3), inclusiv remorcile destinate a fi tractate de acestea, vehiculele lente, precum și vehiculele cu tracțiune animală se înregistrează la nivelul primăriilor comunelor, ai orașelor, ai municipiilor și ai sectoarelor municipiului București, care, prin compartimentele de specialitate, țin și evidența acestora.

#### **Articolul 17**

(1) Radierea din evidență a vehiculelor

se face de către autoritatea care a efectuat înmatricularea sau înregistrarea, la cererea proprietarului, numai în următoarele cazuri:

- a) proprietarul dorește retragerea din circulație a vehiculului și face dovada depozitării acestuia într-un spațiu adecvat, deținut în condițiile legii;
- b) proprietarul face dovada dezmembrării, casării sau predării vehiculului la unități specializate în vederea dezmembrării, situație în care radierea este definitivă;
- c) la scoaterea din România a unui vehicul, în vederea înmatriculării în alt stat;
- d) în cazul furtului vehiculului.

La articolul 20, după alineatul (4) se introduc două noi alineate, alin. (5) și (6), cu următorul cuprins:

(5) Prin excepție de la vârsta minimă prevăzută la alin. (4) lit. d), permisul de conducere pentru categoriile de vehicule C și CE se eliberează de la vârsta de 18 ani cu înscrierea în acesta a codului național pentru atestarea valabilității categoriei numai în cazul conducerii vehiculului pe teritoriul României în prezența instructorului auto atestat sau a examinatorului din cadrul autorității competente în timpul desfășurării cursului practic, respectiv a probelor practice pentru obținerea certificatului de calificare profesională inițială, denumit

în continuare CPI, astfel cum acesta este reglementat prin art. 1 alin. (3) din Normele privind pregătirea și atestarea profesională a anumitor categorii de conducători auto, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, cu modificările și completările ulterioare, sau cu înscrierea codului european armonizat privind deținerea unui CPI.

(6) Prin excepție de la vârsta minimă prevăzută la alin. (4) lit. e), permisul de conducere pentru categoriile de vehicule D și DE se eliberează de la vârsta de 21 de ani, cu înscrierea în acesta a codului național pentru atestarea valabilității categoriei numai în cazul conducerii vehiculului pe teritoriul României în prezența instructorului auto atestat sau a examinatorului din cadrul autorității competente în timpul desfășurării cursului practic, respectiv a probelor practice pentru obținerea CPI sau cu înscrierea codului european armonizat privind deținerea unui CPI.



## VIDEO. Gusturile muzicale ale "patronului" de la ACI Giurgiu

După ce a terminat Facultatea de Sport în 1999, Mina, zis "Scheletu", a dat lovitură vieții sale: s-a angajat pe postul de controlor de trafic la Agenția de Control și Încasare (ACI) Giurgiu. Timp de șase ani, omul a pus ban peste ban la ciorap și, din 2006, s-a mutat pe aceeași poziție la ACI Nădlac.

Schema de bază în CNAIR este că, dacă nu poți să iei șpăgi de la cei care primesc contracte pentru construcția sau întreținerea de drumuri, stai cu băieții la intrarea și la ieșirea din țară și îi tapezi la greu pe șoferii de camion. Și, după trei ani de "trudit" la Nădlac, Marianică a reușit să își aranjeze întoarcerea acasă, în 2009, pe postul de șef al ACI Giurgiu. A stat puțin pe funcție, apoi a fost silit să se mulțumească cu poziție de șef de tură în aceeași Agenție.

Norocul i-a surâs după ce a reușit să devină "băiat de casă" al marelui "grof" de Giurgiu pe atunci, pesedistul Niculae Bădălău, zis "Ficătel". În 2012, "Minovici" este numit din nou șeful ACI Giurgiu și, după numai

un an, este propulsat de "Ficățelul pesedist" la șefia Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) București.

Deși cu locul de muncă la București, Scheletu a rămas în continuare marele "patron" de la ACI Giurgiu, principala sursă de bani negri a unei părți importante a păienjeniișului politic din sudul României.

Scheletu a lăsat cu greu scaunul de la șefia DRDP București, după trei ani, în 2016, pentru o funcție politică de o mai mare anvergură. Nașul lui de cununie, "Ficățel", a tras sforile în PSD și a reușit să îl pună pe funcția de președinte al Consiliului Județean (CJ) Giurgiu.

Mina a stat patru ani la șefia CJ. Pe măsură ce influența lui Bădălău a scăzut în PSD, Mina a fost silit ca, din anul 2020, să se mulțumească cu o simplă sinecură politică: aceea de deputat în Parlamentul României.

Însă, așa cum a dezvăluit o investigație jurnalistică recentă, Mina se întâlnește și acum, în fiecare sâmbătă dimineața, cu oamenii lui de la ACI Giurgiu, cărora le transmite în continuare "dispoziții finale și tranzitorii". În ambianța "pretenoasă" a unui restaurant din localitatea

dunăreană, foștii subalterni și protejați i se adresează Scheletului cu apelativul "patroane".

Marian Mina s-a dezis imediat de fostul său stăpân și naș, după ce Bădălău a fost arestat pentru corupție în noiembrie 2022.

Dubioase sunt însă și gusturile muzicale ale Scheletului. Băiat "simplu mobilat", cu "origini sociale sănătoase", profesorașul de sport nu pierde niciun prilej pentru a "da cu bani" în maneliști.

Ca mulți alți ghiolbani nou îmbogățiți, Marianică nu pierde niciun prilej de a le arăta altora că a scăpat de sărăcie. În videoclipul de mai jos îl vedem pe Marian Mina cum îl umple de bancnote de 50 de euro pe un cântăreț de manele. Actualul deputat PSD dansează entuziasmat în loc să îi explice cântăciului modalitatea dubioasă prin care a reușit el să pună mâna pe atâta valută.

**În loc de concluzie:** "De putatul este îmbrăcat după ultima modă a caselor de modă de pe axa Fundulea-Băicoi: tricou alb, pantaloni de trening și pantofi de sport roșii!



Două fire, două paie...  
L-au legat pe Niculae...  
Și te pregătești matale!!!

Deputatul Marian Mina, "patronul" de ACI Giurgiu, le arată copiilor maneliști, prin mișcări de dans lascive, că în CNAIR corupția nu e a lui Bădălău, nu e a lui, ci a tuturor angajaților, inclusiv cei cu coadă de cal de la Direcția Economică.



## Cosma, "regele denunțătorilor" șpagarilor din CNAIR

Marius Cosma, patronul penal al firmei Tredeco Holding din Ineu, județul Arad, a reușit să pună pe listele procurorilor anticorupție cel puțin doi dintre angajații cu funcții importante din Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR).

Mai întâi a căzut în plasă Florea Dascălu, la acea oră șef al Direcției Întreținere din CNAIR.

Procurorii din cadrul Direcției Naționale Anticorupție – Serviciul teritorial Timișoara au dispus începerea urmăririi penale și reținerea pentru 24 de ore, începând cu data de 23 octombrie 2022, a suspectului DASCĂLU FLOREA, director al Direcției de Întreținere Drumuri Naționale și Autostrăzi din cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), în sarcina căruia s-a reținut comiterea infracțiunilor de:

- luare de mită;
- trafic de influență, în formă continuată (7 acte materiale);
- permiterea accesului unor persoane

neautorizate la informații ce nu sunt destinate publicității, în scopul obținerii pentru altul de bani, bunuri ori alte foloase necuvenite (5 acte materiale).

Și, din octombrie 2022, judecătorii și procurorii i-au sudat între ele mandatele de arest preventiv ale lui Nea Florică până în februarie 2023.

**În loc de concluzie:** Corleone a profitat din plin de "sejurul" prelungit de care a beneficiat la Penitenciarul Arad pentru a scrie. Nu cărți, ci delațiuni!

## Și cu șpaga-n buzunar, treci la sfatul popular!

Deși a "căzut pe înregistrări" și procurorii aveau "tone" de declarații de la patronachele penal Marius Cosma, magistrații arădeni, "mai miloși din fire", au decis, la 22 februarie 2023, ca Dascălu să fie cercetat în arest la domiciliu, nu după gratii, ca până atunci.

Tribunalul Arad a decis: „Dispune înlocuirea măsurii arestării preventive luată față de inculpatul Dascălu Florea, arestat în Penitenciarul Arad, cu măsura preventivă a arestului la domiciliu, pe o perioadă de 30 de zile, începând cu data rămânerii definitive a

prezentei. Impune inculpatului Dascălu Florea obligația de a nu părăsi imobilul situat în comuna ..., fără permisiunea organului judiciar care a dispus măsura sau în fața căruia se află cauza.

Pe durata arestului la domiciliu, inculpatul Dascălu Florea are următoarele obligații: a) să se prezinte în fața organului de urmărire penală, a judecătorului de drepturi și libertăți, a judecătorului de cameră preliminară sau a instanței de judecată ori de câte ori este chemat; b) să nu comunice cu martorii din prezenta cauză, respectiv Cosma Marius Iosif, Pordea Nicoleta, Cegan Eugen, Dinu Daniel Augustin, Ioniță Demis Gabriel, Nicolae Mihai Horia. Atrage atenția inculpatului Dascălu Florea că, în caz de încălcare cu rea-credință a măsurii sau a obligațiilor care îi revin, măsura arestului la domiciliu poate fi înlocuită cu măsura arestării preventive. Respinge cererea formulată de inculpat, privind înlocuirea măsurii arestării preventive cu măsura controlului judiciar sau a controlului judiciar pe cauțiune”.

**În loc de concluzie:** Ca printr-un miracol, în procedura de cameră

Florea Dascălu, zis "Corleone", fostul director al Direcției Întreținere din CNAIR, îi arată cartonașul galben omului de "afaceri murdare" Marius Cosma, cel din cauza căruia a ajuns în arest pentru infracțiunea de luare de mită.



preliminară, judecătorii Tribunalului Arad au decis să elimine o serie de înregistrări audio și video de la dosar și au trimis rechizitoriul spre refacere la DNA Timișoara!

## Corleone de Adunați

Decizia Tribunalului Arad nu a fost definitivă, putând fi contestată la Curtea de Apel Timișoara. Lucru pe care procurorii DNA l-au și făcut. Însă instanța de pe Bega nu a demontat hotărârea luată la Arad.

„Respinge contestația formulată de Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție – Direcția Națională Anticorupție – Serviciul Teritorial Timișoara, împotriva încheierii penale nr. 59 din data de 22 februarie 2023 pronunțată de Tribunalul Arad, ca nefondată. Menține încheierea atacată. Definitivă”, au hotărât judecătorii de la Timișoara în data de 28 februarie. Așadar, Florea Dascălu va aștepta deznodământul dosarului la domiciliul său din comuna Adunații Copăceni, din județul Giurgiu.

**În loc de concluzie:** Corleone așteaptă sentința în aceeași localitate cu un alt "pârnăiaș marca CNAIR", tot mare proprietar de terenuri în zonă: Nelu lordache, zis "Pucelachis"!

## Prins cu "ocaua mică"

"În perioada mai–22 octombrie 2022, suspectul Dascălu Florea, în calitate sa de director anterior menționată, ar fi primit de la un administrator de societate comercială (martor), în mod repetat, sume de bani și alte foloase (toate în valoare totală de 37.060 lei), pentru ca în schimb să își exercite influența pe care o avea asupra unor funcționari publici și privați, promițând (promisiuni materializate ulterior) că îi va determina să îndeplinească acte ce intrau în îndatoririle lor de serviciu pentru sprijinirea activității comerciale a administratorului respectiv (câștigarea de contracte și lucrări de estetică rutieră și deszăpezire). Tot în contul sumei menționate și al foloaselor necuvenite, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, suspectul ar fi pus la dispoziția aceluiași administrator mai multe date nedestinate publicității, informații menite să îi asigure câștigarea unor licitații organizate de CNAIR. Astfel, pentru demersurile descrise, suspectul Dascălu Florea a primit, în data de 07.05.2022 suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 2.060 lei, în data de 12.07.2022 suma de 10.000 lei, iar în data de 22.10.2022 suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 5.000 lei, în ultima împrejurare

procurorii constatând săvârșirea infracțiunii flagrante.", se spune în ordonanța procurorilor în baza căreia Nea Florică a fost reținut în luna octombrie 2023.

**În loc de concluzie:** Deși pentru un "amărăștean" mitele cu care a fost prins Corleone par uriașe, pentru corupția endemică din CNAIR, sumele acestea par a fi doar "bani de seminte"!

## Corleone versus "Mascalzone"

La câteva luni de la arestarea lui Corleone, procurorii l-au reținut și pe denunțatorul său, controversatul afacerist arădean Cosma Marius, zis "Mascalzone". Acesta din urmă a câștigat, printr-o firmă de-a sa, o licitație a CNAIR folosindu-se de acte false și ajutat de directorul șpăgar. Cosma este cercetat penal pentru mai multe infracțiuni, iar procurorul de caz a dispus instituirea de sechestru asigurator pe bunuri ale sale și aparținând firmei Tredeco a căror valoare să acopere suma de 30,2 milioane de lei, cât a decontat, uzând de fals, de la CNAIR. Cosma a contestat sechestrul și, incredibil, a câștigat procesul.

**În loc de concluzie:** "Calul Troian" din CNAIR pe care l-a folosit Mascalzone se numește Cosmina Popescu, șef serviciu juridic din cadrul DRDP Timișoara!

## Infracțiunea pe scurt

Cu sprijinul "marelui delator" Corleone, în 2020, Mascalzone a câștigat, prin firma sa Tredeco Holding SRL din Ineu de Arad, o licitație care avea ca obiect „acord cadru pentru întreținere curentă pe timp de iarnă pe raza de activitate a Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) Timișoara". Cosma a depus o ofertă bazată pe mai multe înscrisuri false prin care făcea fictiv dovada că firma Tredeco avea utilajele necesare pentru a îndeplini obiectul licitației. Mascalzone a prestat serviciile cuprinse în obiectul contractului cadru, decontând în trei ani la CNAIR – DRDP Timișoara suma de 30.247.825,50 lei (inclusiv TVA), adică ceva mai bine de 6 milioane de euro, pentru lucrări efectuate dar obținute printr-o licitație fraudată. Între timp, Parchetul de pe lângă Tribunalul Arad a deschis un dosar de cercetare penală legat de atribuirea licitației din 2020, speță în care Cosma are deja calitatea de inculpat și este acuzat de infracțiuni de înșelăciune cu consecințe deosebit de grave, tentativă la săvârșirea infracțiunii de

înșelăciune cu consecințe deosebit de grave, fals intelectual, fals în înscrisuri sub semnătură privată și uz de fals. Printr-o ordonanță din data de 20 ianuarie 2023, dispusă în dosarul nr. 248/P/2020 al Parchetului de pe lângă Tribunalul Arad, s-a instituit măsura asiguratorie a sechestrului față de bunurile aparținând suspectului Cosma Marius Iosif și părții responsabile civilmente Tredeco Holding, până la concurența sumei de 30.247.825,50 lei. Adică i s-a interzis înstrăinarea unor bunuri proprii și ale firmei sale a căror valoare totală a fost estimată a putea stinge prejudiciul de 6 milioane de euro primiți de la CNAIR, în urma contractului obținut pe acte false.

La termenul din 23 februarie, de la Tribunalul Arad, unde s-a judecat contestația lui Marius Cosma și Tredeco Holding față de sechestrul pus de procurori, Cosmina Popescu, zisă "Gica Purcelica", jurista șefă care s-a prezentat în calitate de apărător al CNAIR – a comunicat instanței că, până la acel moment, DRDP Timișoara nu s-a constituit parte civilă pentru suma de 30.247.825,50 lei. Mai exact, a spus judecătorilor că firma de stat pe care o reprezintă, adică CNAIR, nu se consideră păgubită pentru cele 6 milioane de euro plătite pentru un contract obținut de inculpat prin prezentarea de documente false. Paradoxal, Cosmina Popescu a semnat, în 22 februarie 2023, deci cu o zi mai devreme, adresa nr. 220/12/22.02.2023, prin care DRDP Timișoara anunța IPJ Arad, Serviciul de Investigare a Criminalității Economice, faptul că se constituie parte civilă în proces cu suma de 30.247.825,5 lei, inclusiv TVA, reprezentând valoarea decontărilor efectuate de către CNAIR – DRDP Timișoara către firma afaceristului arădean Marius Cosma.

**În loc de concluzie:** Nu e Putin vinovat că Popescu a luat! Procurorii sting lumina și o saltă pe... Cosmina! N-am găsit altă rimă!!!

## Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium. Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografiile sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa:

**director@tirmagazin.ro.**



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



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

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



## 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**