

INVESTIGATORUL'S



**CAMIOANELE ROMÂNEȘTI
AȘTEAPTĂ 7 ZILE **PAG.04**
ÎN VAMA BULGARĂ**



FEBRUARIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**NOUA GAMĂ DE CAMIOANE
VOLVO FH AERO
PG.28**

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
 Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

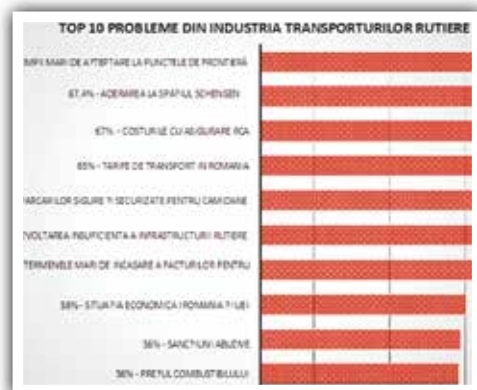
www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



11 SONDAJ UNTRR: CELE MAI IMPORTANTE PROBLEME ALE TRANSPORTATORILOR RUTIERI



16 HYUNDAI MOTOR COMPANY VA FURNIZA UN VEHICUL COMERCIAL UȘOR 100% ELECTRIC DE PE PLATFORMA GLOBAL ELCV CĂTRE IVECO GROUP ÎN EUROPA



21 SCHMITZ CARGOBULL ȘI-A SELECTAT "PARTENERII DE SERVICE AI ANULUI 2023"



36 SCANIA 25P XT ÎN ACȚIUNE LA MINA LKAB DIN NORDUL SUEDEI

BULGARIA. CAMIOANELE ROMÂNEȘTI AȘTEAPTĂ 7 ZILE ÎN VAMĂ LA RUSE

Corupția și răzbunarea bulgarilor pe austrieci "și-au dat mâna peste țară" la Ruse și firmele de transport rutier de marfă din România sunt principalele victime.

"În timp ce industria transporturilor rutiere solicită eliminarea controalelor la punctele de trecere a frontierei româno-bulgare și crearea de culoare speciale care să faciliteze trecerea autoturismelor și a camioanelor înmatriculate în România și Bulgaria, în mod paradoxal, autoritățile bulgare au sprijinit dezvoltarea unei parcuri private pentru camioane, pe terenul municipalității din Ruse, care a început să opereze din luna iunie a acestui an fără niciun anunț oficial, fără informații publice și de contact pe web, email sau media. Precizăm



că pentru a putea trece frontiera, transportatorii rutieri români sunt obligați să își parcheze camioanele numai în spațiile de parcare ale acestui operator privat, care aplică tarife discriminatorii și excesive pentru camioanele românești față de cele bulgare.", se spune într-un comunicat al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România- UNTRR. În ciuda tuturor demersurilor oficiale făcute în ultimele șase luni, escrocii

bulgarii au continuat să își umfle buzunarele pe seama transportatorilor români.

"Operatorul privat sprijinit de autoritățile bulgare a construit o parcare de camioane de 700 de locuri, care urmează să fie extinsă cu încă 200 de locuri, lucrarea fiind în execuție la acest moment. Deși autoritățile bulgare declară că nu este obligatorie utilizarea acestui spațiu de parcare a camioanelor, cu toate acestea, dacă transportatorii rutieri români nu au camioanele înregistrate în sistemul respectivei parcuri, camioanele lor nu sunt permise în punctul de trecere a frontierei pentru că nu le vine rândul decât dacă sunt înregistrate în sistemul parcurii. Astfel, parcare privată de camioane construită cu sprijinul autorităților bulgare la punctul de trecere a frontierei din Ruse este dotată cu panouri de monitorizare, la care fiecare șofer de camion poate vizualiza câte camioane mai sunt în față, dar nu și timpul de așteptare la frontieră, care este în funcție de cât de repede lucrează vama. La intrarea în parcare, fiecare camion primește un pager care vibrează și sună cu 10 minute înainte pentru a notifica șoferul când îi vine rândul la trecerea frontierei. La ieșirea din parcare, șoferii români trebuie să plătească un tarif discriminatoriu de 25 Euro față de șoferii bulgarii, care plătesc un tarif de 3-4 ori mai mic, de numai 15 Leva, aproximativ 7 Euro. Menționăm că tarifele pentru parcare nu sunt corelate cu timpul petrecut în parcare.", spune UNTRR.

"Am un coleg care a intrat de ieri în

parcare și nici acum nu a ieșit!", ne-a declarat Eftimie, în seara zilei de vineri, 22 decembrie 2023. El spune că autocamioanele bulgare nu sunt obligate să intre în parcare. Șoferii lor parchează pe unde apucă și sunt apoi anunțați prin internet când vor fi băgați peste rând în terminal.

Victimele escrocilor bulgari sunt șoferii profesioniști din România și, mai puțin, cei din Turcia.

"Când intri în parcare întrebi câte ore ai de așteptat. Când am intrat eu în parcare, mi-au zis am de așteptat undeva la 14-15 ore și am ieșit după 26 de ore, dar numai după ce am mers cu încă doi colegi la birouri acolo și ne-am certat cu ei. Au chemat două mașini de poliție dar noi nu ne-am lăsat intimidati. Atunci au dat drumul doar la 20-25 de camioane din cele 900-1.000 de camioane care erau la acea oră în parcare.", povestește Doru Eftimie. Potrivit lui, bulgarii pretextează că vameșii români nu și-ar face treaba sau că li s-ar fi defectat sistemul informatic pentru a ține camioanele în parcare privată. Dar că, de fapt, "în terminal la români nu erau camioane, pe partea bulgarilor erau mii de camioane".

Potrivit șoferului profesionist, "în această seară, vameșii bulgari au intrat într-un soi de grevă: lucrează o oră și o oră stau".

"În lipsa oricăror măsuri, această practică se va extinde, iar autoritățile din frontiere vor crea timp de așteptare cât mai mari pentru a justifica înființarea unor astfel de parcuri și a unor astfel de practici abuzive și discriminatorii, contrare obiectivelor de creștere a fluidității circulației diverselor mijloace de transport în interiorul Comunității, stabilite prin Regulamentul european nr. 1100/2008 care prevede eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere.", observă UNTRR.



UNTRR: GUVERNUL TREBUIE SĂ REACTIVEZE SCHEMA DE RESTITUIRE PARȚIALĂ A ACCIZEI

Guvernul României trebuie să reactiveze schema de restituire parțială a accizei pentru a menține competitivitatea industriei de transport rutier într-o piață europeană cu volume în scădere, susțin reprezentanții UNTRR - cea mai importantă asociație a transportatorilor de la noi.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a solicitat Prim-Ministrului Ion-Marcel Ciolacu și Ministrului Transporturilor și Infrastructurii Sorin Grindeanu inițierea procedurii de restituire a accizei la carburant, pentru menținerea competitivității sectorului transporturilor rutiere. Această solicitare a industriei transporturilor rutiere vine în contextul majorărilor succesive ale nivelului accizelor la motorină, stabilite pentru anul 2024 conform Legii 296/2023.

Începând cu 1 ianuarie 2024, acciza la motorină s-a majorat la 1.850,95 lei/1000 litri, urmând a doua majorare la 2.183,85 lei/1000 litri începând cu 1 iulie 2024.

"După aceste majorări importante, acciza la motorină va trece de pragul de 400 Euro la 1000 l și, istoric vorbind, atunci când acciza a ajuns la acest prag, în ultimii zece ani s-a activat sistemul de rambursare parțială a accizei către operatorii de transport rutier", a spus Secretarul General UNTRR Radu Dinescu. Transportatorii rutieri solicită instituirea urgentă a schemei de rambursare a accizei la carburant pentru a putea rămâne competitivi. La creșterea costurilor fără TVA pentru motorină în România, poate să apară imediat migrarea volumelor de alimentare din România în Ungaria/ Bulgaria cu până la 20%, așa cum s-a mai întâmplat, mai ales ținând cont că Ungaria este una din țările care restituie parțial acciza, iar restituirea TVA din Ungaria către transportatorii din România funcționează extrem de predictibil. Dacă prețul cu TVA al carburantului va fi mai mic în Ungaria/

Podgorici

• Professionalism
• Disciplina
• Flexibilitate
• Capacitate de transport
• Trailere specializate

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

Preferanții transporturilor agabaritice.



Bulgaria, și alți consumatori privați, nu doar utilizatorii profesioniști vor migra.

În conformitate cu articolul 342, alineatele 9 și 10 din Codul Fiscal, UNTRR solicită autorităților introducerea unei scheme de reducere a nivelului accizelor pentru firmele de transport rutier, prin restituirea sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul redus al accizelor către operatorii economici licențiați în Uniunea Europeană, care nu poate fi mai mic decât nivelul minim de 330 Euro/1000 litri prevăzut în Directiva 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice. De exemplu, dacă acciza este 400 Euro/1000 litri, se pot restitui maximum 70 Euro/1000 litri conform legislației naționale și europene în vigoare. Reamintim că legislația europeană prevede posibilitatea restituirii parțiale a accizei suplimentare către utilizatori profesioniști, iar 6 state membre UE aplică aceste prevederi în mod constant, în timp ce România a aplicat ocazional, doar când

valoarea accizei la carburant a înregistrat valori peste minimul prevăzut în legislația europeană. În ultimii zece ani, schema de restituire a accizei la carburant a mai fost activată de trei ori în România. Industria transporturilor rutiere contribuie cu 46% din exportul de servicii al României și de aceea este cu atât mai importantă menținerea competitivității transportatorilor rutieri români. Sectorul transporturilor rutiere de mărfuri este coloana vertebrală în logistica mărfurilor din România. Conform Analizei UNTRR – Piața Transporturilor rutiere 2018-2030, în anul 2022 și preliminar în 2023, transportul rutier de mărfuri a constituit 71% din totalul mărfurilor transportate (inclusiv maritim) din parcursul total al mărfurilor măsurat în milioane tone-km.

La acest început de an, firmele de transport rutier se confruntă cu numeroase provocări precum majorarea accizelor, costurile cu asigurarea RCA și timpii mari de așteptare la frontiere, povara administrativă suplimentară generată de noile prevederi RO

e-Transport și costurile legate de respectarea Pachetului Mobilitate 1, precum retro-echiparea obligatorie cu tahograf inteligent 2 și amenzi abuzive. Estimăm o creștere generală a costurilor de operare ale transportatorilor rutieri de până la 15% în 2024, în timp ce marja de profit va scădea, în lipsa implementării costului de referință în transporturile rutiere, pentru că tarifele de transport nu vor absorbi integral creșterea costurilor, ceea ce va afecta serios competitivitatea tuturor companiilor de transport și funcționarea sau chiar supraviețuirea unora dintre acestea, care deja se confruntă cu dificultăți serioase.

Transportatorii rutieri au nevoie de instituirea urgentă a schemei de restituire a accizei la carburant. UNTRR se declară deschisă la dialog cu autoritățile implicate, pentru adoptarea unor soluții eficiente și sustenabile pentru industria transporturilor rutiere din România.", se spune în comunicatul UNTRR din 25 ianuarie 2024.



RHEINMETALL MAN MILITARY VEHICLES: 500 DE CAMIOANE PENTRU UK

Compania germană Rheinmetall a declarat, pe 7 februarie 2024, că societatea sa mixtă cu Man Truck and Bus a primit un contract în valoare de 282 de milioane de lire sterline pentru a livra 500 de camioane către Ministerul Apărării din Marea Britanie.

Este vorba despre 500 de camioane cu sistem de încărcare paletizată (PLS).

Rheinmetall MAN Military Vehicles UK urmează să livreze vehiculele, care oferă o capacitate de

importanță majoră armatei britanice, în termen de trei luni de la atribuirea contractului, a spus compania.

**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





13 BANI LA LITRUL DE COMBUSTIBIL - SCHEMĂ DE AJUTOR GUVERNAMENTAL PENTRU TRANSPORTATORI

Ministerul Finanțelor a anunțat, vineri, 09 februarie 2024, o schemă de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la combustibil, pentru a veni în sprijinul operatorilor de transport rutier.

Un proiect de Hotărâre de Guvern a fost supus dezbaterii publice. Valoarea ajutorului este de 13 bani pe litrul de combustibil și se acordă până la 31 decembrie 2024. „Ajutorul de stat va fi acordat sub forma unui grant acordat operatorilor economici licențiați în România, care desfășoară activități de transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost și transport de persoane”, a anunțat Ministerul

Finanțelor, într-un comunicat de presă. Potrivit documentului citat, bugetul schemei de ajutor de stat este de 180 de milioane de lei pentru un număr estimat de 4000 de operatori economici. „Sunt tot mai multe firme de transport care nu au posibilitatea absorbției creșterii costurilor de operare, presiunea prețului la carburant aducând costuri

suplimentare imediate care pot determina insolvența sau chiar falimentul. Este o măsură temporară de sprijin, în contextul în care, în imaginea de ansamblu, ele sunt interconectate cu alte sectoare economice, cum sunt producția, comerțul, agricultura și turismul. Este un mod prin care, indirect, facilităm transportul materiilor prime, produselor finite, echipamentelor și persoanelor, pentru a asigura

funcționarea eficientă a întregii economii. Avem o viziune clară în a construi scheme pentru investiții care să stimuleze dezvoltarea și să susțină progresul economic. Însă, în același timp, trebuie să recunoaștem importanța echilibrului și a abordării integrate, acolo unde putem lua decizii care generează efect multiplicator”, a explicat ministrul Finanțelor, Marcel Boloș. Potrivit datelor transmise de către oficialii ministerului, sunt eligibili pentru compensarea creșterii accizei la motorină operatorii economici care îndeplinesc cumulativ la momentul depunerii cererii de compensare a creșterii accizei la motorină, următoarele condiții:

- a) dețin licență comunitară eliberată în România;
- b) dețin cel puțin un vehicul eligibil;
- c) nu sunt declarați inactivi potrivit prevederilor Legii nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, sau nu se află în inactivitate temporară, înscrisă în registrul comerțului, potrivit legii;
- d) nu beneficiază de alte

compensații pentru activitatea de transport desfășurată cu vehiculele eligibile, cu excepția celor care efectuează transport public local de persoane;

e) nu au fost emise împotriva lor decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau, în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea au fost executate conform prevederilor legale în vigoare;

f) alimentează vehiculele eligibile de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici înregistrați potrivit Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice sau de la parteneri contractuali care au ca furnizori stațiile de distribuție anterior menționate, utilizând un card de gestiune a alimentărilor sau un inel emițător/ receptor sau din rezervoarele pentru consum propriu deținute la punctele lor de alimentare sau de parteneri contractuali care dețin rezervoare, prin intermediul unor dispense electronice pentru distribuție.

Ministerul Finanțelor anunță că

operatorul economic poate depune o cerere de compensare a creșterii accizei la motorină pentru un trimestru calendaristic, în primele 30 zile ale trimestrului următor celui pentru care se solicită plata ajutorului de stat.

„Se poate solicita ajutor de stat pentru toate vehiculele eligibile deținute în cursul trimestrului pentru care se solicită compensarea, în baza unei cereri de compensare, depusă la Autoritatea Rutieră Română, începând cu prima zi a trimestrului următor celui pentru care se emite cu 30 de zile lucrătoare înaintea publicării în Monitorul Oficial a prezentei hotărâri”, a mai precizat Ministerul Finanțelor.

Instituția anunță că Ministerul Finanțelor, Agenția Națională de Administrare Fiscală și Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, vor încheia un protocol de colaborare pentru transmiterea informațiilor referitoare la operatorii economici, necesare pentru evaluarea cererii.

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 cantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



CAMIOANELE VERZI SCAPĂ DE TAXA DE TRANZITARE A BUCUREȘTIULUI, LA CEREREA UNTRR

Vehiculele comerciale cu propulsie electrică sau hibridă vor fi scutite de plata taxei de acces în București, conform Hotărârii Consiliului General al Municipiului București din 31.01.2024, după ce Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a solicitat acest lucru Primăriei Capitalei.

"Radu Dinescu, Secretar General al UNTRR:

"Salutăm decizia Consiliului General al Municipiului București, care a înțeles că decarbonizarea transporturilor este o obligație asumată prin însăși calitatea României de membru al comunității europene. Conform acordului politic la care au ajuns recent, Consiliul și Parlamentul European privind standardele de emisii de CO2 pentru vehiculele grele, s-a stabilit un obiectiv extrem de ambițios de reducere cu 45% a emisiilor camioanelor până în 2030. Din păcate, la finalul anului trecut România avea doar 5 camioane electrice înmatriculate, pe când în alte țări europene precum Germania operează deja peste 800 camioane electrice.

Prin scutirea vehiculelor comerciale cu propulsie electrică sau hibridă de la plata taxelor de acces în Municipiul București, Primăria Capitalei acordă un sprijin real și necesar transportatorilor rutieri pentru a putea face tranziției către un transport comercial nepoluant în vederea decarbonizării activităților zilnice de distribuție de alimente, medicamente și bunuri

de larg consum pentru cetățenii Capitalei României. Ne dorim să ia exemplu și alte orașe și autorități pentru a oferi cât mai multe facilități acestui tip de vehicule, pentru a putea să le crească atractivitatea în special în lipsa unei scheme de stimulare a achiziției acestui tip de autovehicule comerciale".

Taxele eliminate prin Hotărârea Primăriei Capitalei sunt destul de consistente. Astfel, față de camioanele diesel, cele electrice sau hibride cu masa peste 40 de tone vor scuti 3.032 lei pe zi sau 26.000 de lei lunar pentru acces în zona A, iar cele cu masa de 5 - 7, 5 tone vor scuti suma de 312 lei pe zi sau 2.700 de lei pe lună.

Pentru acces în zona B, camioanele "verzi" cu masa de peste 40 de tone vor scăpa de taxa de 469 lei pe zi sau de taxa pe lună de peste 4.000 de lei, iar cele de 5 - 7,5 tone, de taxa de 86 lei pe zi sau 675 de lei pe lună pe care o plătesc acum camioanele diesel.

În plus, UNTRR mai cere Primăriei Capitalei eliminarea acestei taxe și pentru camioanele verzi care au drept combustibil gazul natural comprimat (CNG) ori

lichefiat (LNG), iar în viitor cele cu propulsie pe hidrogen. De asemenea, transportatorii solicită și sprijin guvernamental pentru introducerea unei scheme de subvenționare a achiziției de camioane verzi, similară celor introduse în majoritatea Statelor Membre UE, precum și sprijin pentru dezvoltarea infrastructurii stațiilor de alimentare cu combustibili alternativi. Subvenționarea achiziției camioanelor verzi, alături de măsurile de sprijin pe partea de operare precum scutirea de la plata taxelor de acces în orașe sunt măsuri vitale, atâta timp cât acestea ajung să coste și de trei ori mai mult decât cele alimentate cu combustibili fosili. O altă măsură extrem de necesară susținută de UNTRR este creșterea greutății maxime admise a camioanelor electrice la 44 tone, pentru a compensa greutatea suplimentară a bateriilor de până la 6 tone, fără a afecta eficiența operațională a transportatorilor rutieri care investesc în noile tehnologii, mult mai costisitoare.", se spune în comunicatul UNTRR din 13 februarie 2024.



SONDAJ UNTRR: CELE MAI IMPORTANTE PROBLEME ALE TRANSPORTATORILOR RUTIERI

În luna decembrie 2023, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a realizat sondajul "Top 10 probleme din industria transporturilor rutiere".

"Dintre cele 33 de probleme listate în chestionar, zece sunt prioritare pentru cei mai mulți respondenți și necesită soluții urgente. La sondaj au participat peste 220 de companii și firme din domeniul transporturilor rutiere de marfă din România.

Radu Dinescu, secretar general UNTRR: "Sondajul de opinie pe care l-am lansat în rândul firmelor înscrise în UNTRR arată care sunt cele mai dureroase probleme cu care se confruntă firmele de transport din România. Rezolvarea acestora este vitală nu doar pentru supraviețuirea

companiilor de transport și păstrarea locurilor de muncă din această industrie, ci și pentru întreg mediul de afaceri. Transporturile reprezintă unul dintre cele mai importante barometre pentru sănătatea economiei, iar piedicile pe care transportatorii le reclamă așteaptă de ani de zile o rezolvare din partea guvernanților."

1. Timpii mari de așteptare la punctele de frontieră (70%)

Reprezintă problema pe care cei mai mulți respondenți au plasat-o prima în topul nemulțumirilor. Potrivit datelor pe care UNTRR le

primește de la firmele de transport și șoferii care tranzitează vămile din România, în această perioadă, camioanele așteaptă până la 11 zile pentru a intra din Ucraina în România, peste 5 zile pentru a intra din Moldova în România și până la 36 ore pentru a intra în țară din Bulgaria. Totodată, timpul petrecut la ieșirea din țară prin vămile din vestul țării crește până la 72 de ore din cauza problemelor apărute la cântărirea mărfurilor și a interdicțiilor de tranzit prin Ungaria în zilele de weekend. UNTRR a solicitat în numeroase rânduri suplimentarea personalului

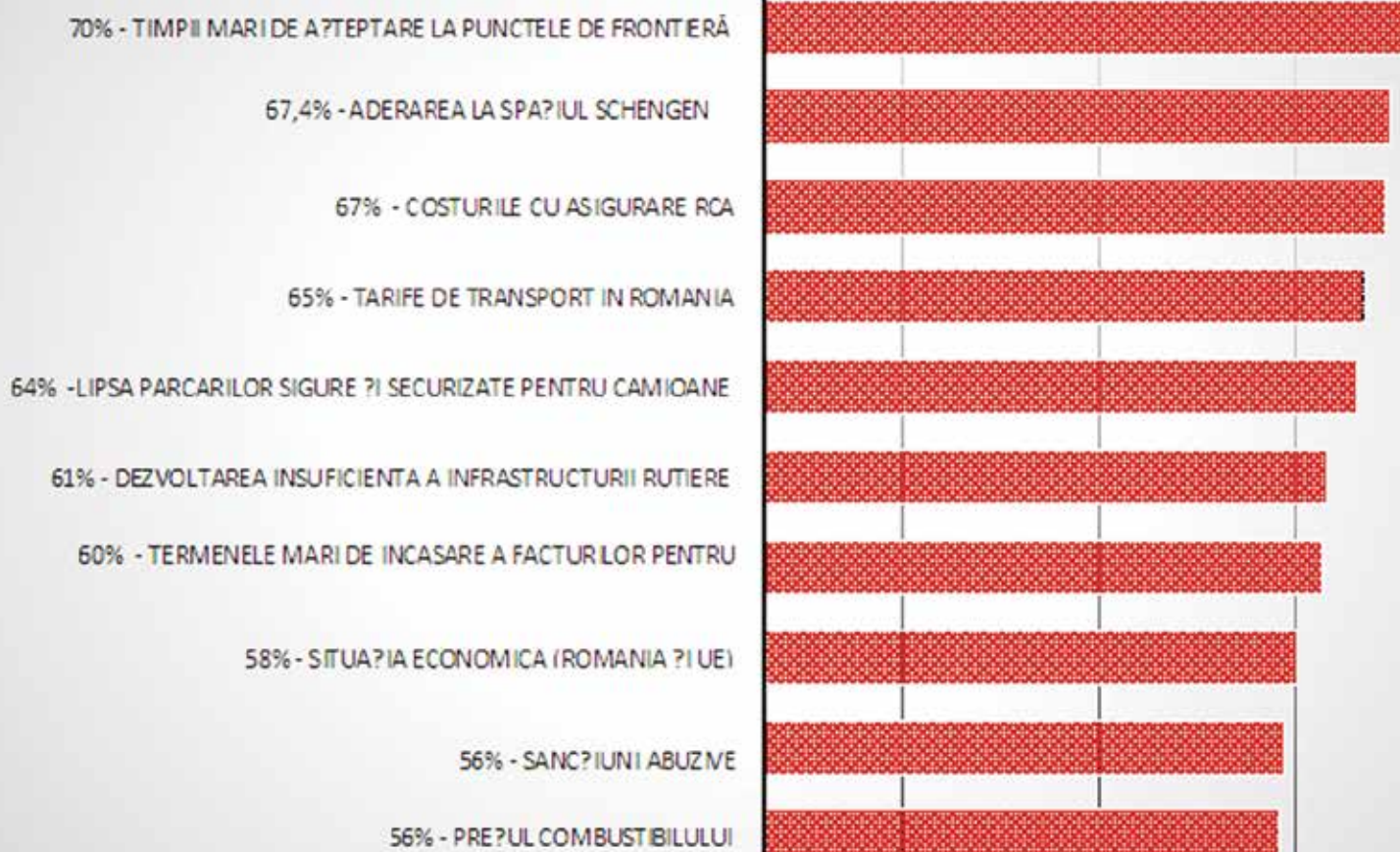
LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu



TOP 10 PROBLEME DIN INDUSTRIA TRANSPORTURILOR RUTIERE – 2023



vamal și crearea unor culoare dedicate ieșirii/ intrării în țară, pentru fluidizarea traficului rutier în lipsa apartenenței la spațiul Schengen.

2. Aderarea la spațiul Schengen (67%)

Efectul neaderării României la spațiul Schengen are consecințe financiare grave. De pildă, industria transporturilor rutiere a pierdut în 2022 (din cauza timpilor de așteptare la trecerea frontierelor României cu Bulgaria și Ungaria) peste 2,4 miliarde de euro, potrivit studiului "Piața transporturilor rutiere 2018-2030", realizat în 2023 la solicitarea UNTRR. Astfel, studiul arată că piața transporturilor rutiere de marfă pierde 15% din valoarea actuală a veniturilor (estimată la 16 miliarde de euro). Implicit, statul pierde 15% mai multe taxe pe veniturile transportatorilor. Alte probleme generate de neaderarea la Schengen sunt pierderea investițiilor străine și diminuarea exporturilor.

Pentru rezolvarea acestor situații, UNTRR solicită Guvernului stabilirea unei date ferme pentru intrarea României în Schengen cu frontierele terestre în anul 2024.

Aceasta reprezintă o urgență pentru transportatorii de mărfuri fiindcă eficiența lor este sever afectată în prezent de timpii de așteptare extrem de mari.

3. Costurile cu asigurarea RCA (67%)

Una dintre principalele revendicări în protestul transportatorilor și fermierilor se regăsește pe locul trei în sondajul realizat luna trecută de UNTRR. Transportatorii au de suferit din cauza scumpirii poliței RCA. Considerăm că o asigurare obligatorie fără fluctuații mari de preț este în atribuția reglementatorului acestei piețe. Companiile de asigurări trebuie să ofere un RCA ieftin de bază, cu opțiuni separate pentru decontare directă sau compensări pentru lipsa de utilizare a vehiculelor comerciale. Una dintre posibilitățile prin care prețul unei polițe RCA rămâne sub control este ca valoarea acesteia să fie direct proporțională cu beneficiile oferite. UNTRR a adresat o solicitare către Autoritatea de Supraveghere Financiară pentru reglarea fluctuațiilor mari de preț.

4. Tarife de transport în

România (65%)

Presiunea clienților pe tarife și includerea în serviciul de transport și a altor obligații suplimentare precum încărcarea-descărcarea mărfii sau raportările pentru sustenabilitate, precum și lipsa unor prevederi legale în România de co-responsabilizare a expeditorilor conduce la situații abuzive pentru transportatorii rutieri, precum supraîncărcarea vehiculelor sau plata unor tarife sub costuri, care distorsionează competiția pe piața de transport și afectează viabilitatea firmelor de transport rutier.

De peste 10 ani, UNTRR solicită Ministerului Transporturilor și autorităților introducerea costului de referință în transporturile rutiere naționale care să fie calculat cu sprijinul INS, similar modelului Comitetului Național Rutier din Franța CNR.FR. În 2023, UNTRR a avansat discuțiile cu Consiliul Concurenței, care va analiza posibilitatea implementării și în România a acestui sistem. Reglementarea legală a costului minim de referință în transporturile rutiere este printre primele măsuri menționate de respondenții la sondajul UNTRR cu privire la cele



mai stringente Top 10 probleme din industrie.

5. Lipsa parcărilor sigure și securizate pentru camioane (64%)

Este una dintre problemele nerezolvate ale industriei din ultimii 10 ani care a generat și alte neajunsuri: recrutare dificilă a șoferilor, grad mic de retenție a acestora sau insecuritate pentru șoferii de camioane, nevoiți să conducă oboseți până când găsesc locuri de parcare disponibile.

Așadar, spațiile de parcare sigure și securizate sunt o condiție a siguranței rutiere și a respectării legislației naționale și europene privind timpii de conducere și de odihnă.

Comisia Europeană a lansat anul trecut un nou apel privind aceste parcări, finanțarea fiind extinsă pentru dezvoltarea parcărilor pe rețeaua transeuropeană globală TEN-T. Similar apelurilor anterioare, CE a alocat 250 de milioane EURO pentru finanțarea spațiilor de parcare sigure și securizate pentru camioane. Termenul limită de aplicare pentru finanțare este 30 ianuarie 2024. UNTRR a organizat o sesiune de informare a transportatorilor rutieri români cu privire la oportunitățile de finanțare pentru parcările de camioane prin mecanismul Conectarea Europei

(Connecting Europe Facility - CEF) și apelul CEF pentru Transporturi.

6. Dezvoltarea insuficientă a infrastructurii rutiere (61%)

În ultimii 5 ani, rețeaua națională de drumuri a crescut cu mai puțin de 250 de kilometri, însă peste 21.000 de kilometri (34% din drumurile României) au durată de viață depășită. Țara noastră ocupă penultimul loc din Uniunea Europeană la densitatea rețelei de autostrăzi. În 2024 s-ar putea finaliza 100 de kilometri de autostradă și 44 de kilometri de drumuri expres. Pentru a ajunge la nivelul mediu al UE, România ar trebui să aibă circa 4.200 km de autostradă, cu 3.290 km mai mult decât în prezent, potrivit studiului "Piața transporturilor rutiere 2018-2030", citat anterior.

7. Termenele mari de încasare a facturilor pentru serviciile de transport prestate (60%)

Industria transporturilor deține recordul negativ în ceea ce privește termenele de plată. Timpul mediu indicat pe facturile de transport depășește 21 de zile. Circa 45% din facturile emise au ca termen de plată o lună sau mai mult. În plus, chiar și după ce așteaptă atât de mult timp, mulți transportatori nu își primesc banii. Cele mai recente

statistici ale Registrului debitorilor BIG InfoMonitor arată că până la 46% dintre transportatorii mijlocii au dificultăți în obținerea plăților la timp. Situația este foarte rea și în rândul companiilor mici de transport, unde 21% au întârzieri de încasare mai mari de 60 de zile.

La contractele din România, termenele de plată sunt între 30-45 zile de la primirea documentelor în original, ceea ce înseamnă că în cazul transporturilor internaționale termenul depășește 60 de zile. Ca să le plătească transportatorilor facturile în termen de până la 7 zile, unele case de expediții din România le solicită suplimentar transportatorilor un comision, procent din suma pe care o au de încasat. Aceasta este o practică abuzivă care trebuie sancționată. Totodată, deși termenul de plată standard este de 30 de zile calendaristice de la data emiterii facturii, se poate conveni ca termenul să scadă până la 7 zile, așa cum se întâmplă în țările dezvoltate. De asemenea, transportatorii ar putea să prevadă în contract penalități sau dobânzi pentru plăți întârziate. Studiul "Piața transporturilor rutiere 2018 – 2030", realizat la solicitarea UNTRR, oferă recomandări concrete în acest sens.

8. Situația economică din România și UE (58%)

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

detasaretransport.ro





Anul trecut, volumele de transport au scăzut cu 5%, ca urmare a scăderii puterii de cumpărare a populației, generată, la rândul ei, de inflația survenită după declanșarea războiului din Ucraina.

Germania, Italia, Franța și Ungaria sunt cei mai importanți parteneri de export și de import ai României. Balanța comercială a României rămâne una negativă; importurile depășesc exporturile. Deficitul balanței a depășit 18 miliarde de euro în 2023. În primele opt luni, exporturile României, asigurate în mare măsură de transportatori, au însumat 62 miliarde de euro, în creștere cu peste 3% față de anul anterior. Mașinile și echipamentele de transport reprezintă 44,5% din totalul exporturilor României, iar alimentele și animalele vii – sub 8% din total.

Comisia Europeană a revizuit în scădere creșterea economică a UE pentru 2023 și 2024, cu 0,8%, respectiv 1,4%, valori sub prognozele anterioare de 1%, respectiv 1,7%. În ciuda scăderii prețurilor la energie și diminuării inflației, consumul rămâne și el scăzut, fapt ce arată că prețurile în creștere ale bunurilor de consum și ale serviciilor au contractat cererea.

9. Prețul combustibilului (56%)

Combustibilul reprezintă cea mai mare pondere a costurilor variabile ale transportatorilor (30-40% din cheltuielile totale ale unei firme din industrie). Totodată, reprezintă și un cost imprevizibil, care a fluctuat semnificativ în ultimii 5 ani. De pildă, după pandemie prețul la pompă al motorinei a crescut cu 50% într-un singur an, iar după ce a început războiul din Ucraina, cu încă 50%. Până în 2030 prețul motorinei este posibil să atingă 3 euro/litru, conform studiului "Piața transporturilor rutiere 2018-2030". În urma majorării accizei la motorină, UNTRR a solicitat reluarea schemei de restituire parțială a accizei pentru operatorii de transport rutier. Având în vedere majorările succesive ale nivelului accizelor la motorină (1.850 lei/1.000 litri de la 1 ianuarie 2024 și 2.183 lei/1.000 litri începând cu 1 iulie 2024), acciza la motorină va trece de pragul de 400 Euro la 1000 litri. În ultimii 10 ani, când acciza a atins acest prag, autoritățile europene au activat sistemul de rambursare parțială a accizei către operatorii de transport rutier.

10. Sancțiuni abuzive (56%)

UNTRR a solicitat Guvernului și a obținut pentru transportatori micșorarea amenzilor cu până la 50%, prin HG din 21 decembrie 2023. Actul normativ prevede 4 praguri de sancționare; există o majorare a pragului doar în cazul celor mai grave abateri și o scădere a amenzilor pentru celelalte abateri. În plus, termenul de remediere pentru neîntoarcerea camionului acasă la 8 săptămâni va fi de 6 luni, și nu de 30 de zile ca până acum. În HG, la cererea UNTRR, s-au mai obținut următoarele: nu se mai suspendă licența comunitară pentru abateri inexistente în legislația UE; nu se mai sancționează lipsa certificatului de pregătire profesională pentru șoferii cu transport agabaritic; nerespectarea obligației operatorilor de transport de a transmite Autorității Rutiere Române situația șoferilor este considerată acum sancțiune minoră; acestora nu li se mai suspendă licența comunitară în situația în care li se aplică de două ori în ultimele 12 luni măsura retragerii copiei conforme a licenței de transport/licenței comunitare.", se spune în comunicatul UNTRR din 23 ianuarie 2024.



CONSILIUL UE CONFIRMĂ NOI STANDARDE DE POLUARE PENTRU CAMIOANE ȘI AUTOCLARE

Ambasadorii statelor din cadrul Uniunii Europene au confirmat, vineri, 9 februarie 2024, un acord preliminar în sensul reducerii emisiilor poluante generate de camioane și autocare, anunță Președinția belgiană a Consiliului UE.

"Astăzi, ambasadorii UE au confirmat un acord provizoriu în sensul diminuării emisiilor de dioxid de carbon generate de camioane și autocare / autobuze, așa-numitele Vehicule de Gabarit Mare (HDV). Obiectivul este reducerea și mai mult a emisiilor de dioxid de carbon în sectorul transporturilor rutiere și introducerea unor noi ținte pentru anii 2030, 2035 și 2040", a anunțat, Președinția belgiană a Consiliului Uniunii Europene.

Conform unor surse citate de publicația Frankfurter Allgemeine Zeitung, votul a fost posibil doar după retragerea obiectivelor Guvernului Germaniei. Volker Wissing, ministrul german al Transporturilor, a declarat că Berlinul a reușit obținerea unor facilități pentru dezvoltarea de motoare pentru vehicule de mare tonaj pe bază de combustibili sintetici.

"Primirea acestor facilități ne-a permis să votăm proiectul în final", a explicat Volker Wissing.

Inițial, Partidul Liber-Democrat (FDP, liberal), care face parte din coaliția guvernamentală din Germania, exprimase obiecții privind înăsprirea

standardelor ecologice pentru camioane și autocare. Proiectul UE prevede reducerea cu 90% până în anul 2040 a emisiilor de dioxid de carbon generate de vehiculele de mare tonaj.

În ianuarie, Consiliul UE și Parlamentul European au ajuns la un acord politic privind standardele emisiilor camioanelor și autocarelor. Propunerea, care va trebui aprobată formal, prevede diminuarea emisiilor de dioxid de carbon cu 45% până în 2030, cu 65% până în 2035 și cu 90% până în 2040 pentru vehiculele cu greutatea peste 7,5 tone. Actuala legislație UE prevede reduceri ale emisiilor poluante cu 15% până în 2035.

Germania a votat reducerea emisiilor de la camioanele din UE, cu 90%

Germania a decis să voteze în favoarea planurilor UE de reducere a emisiilor provenite de la camioane, au declarat, pe 9 februarie 2024, surse guvernamentale.

Această decizie vine după ce, la începutul lunii februarie 2024, Berlinul și-a arătat o poziție neclară asupra

acestui aspect.

Consiliul European și Parlamentul European au convenit în ianuarie 2024 asupra unui acord provizoriu pentru o reducere cu 90% a emisiilor de CO2 ale vehiculelor grele până în 2040, comparativ cu nivelurile din 2019.

Un vot la Bruxelles asupra acordului provizoriu fusese planificat pentru miercuri, 7 februarie 2024, dar a fost amânat până vineri, 9 februarie 2024. Reprezentanții guvernului german au declarat că Ministerul Transporturilor a renunțat la rezistența sa față de susținerea unei împotriviri asupra acestei inițiative.

Ministrul Transporturilor, Volker Wissing, își exprimase obiecțiile față de aceste planuri și că dorea să permită ca e-combustibilii, neutri din punct de vedere climatic, care se obțin prin sintetizarea emisiilor de CO2 capturate și a hidrogenului, să conteze pentru acest obiectiv.

În acord cu alte state UE, ar trebui să existe acum un fel de notă de protocol pentru utilizarea combustibililor fără carbon, deși acest lucru nu va schimba esența proiectului, au precizat sursele.

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



HYUNDAI MOTOR COMPANY VA FURNIZA UN VEHICUL COMERCIAL UȘOR 100% ELECTRIC DE PE PLATFORMĂ GLOBAL ELCV CĂTRE IVECO GROUP ÎN EUROPA

Hyundai Motor Company și Iveco Group (EXM: IVG) au anunțat, la începutul lunii februarie 2024, semnarea unui acord de furnizare în Europa a unui vehicul comercial ușor complet electric cu sigla IVECO, care va utiliza platforma Global eLCV a Hyundai. Noul vehicul se va alătura gamei de vehicule utilitare ușoare electrice a Iveco Group, îmbunătățind portofoliul de vehicule utilitare ușoare ale Grupului, alături de binecunoscutul Daily.

La ceremonia de semnare a contractului, care a avut loc la sediul Hyundai Motor Company din Seul, Coreea de Sud, au participat Jaehoon Chang, Președinte și CEO al Hyundai Motor Company, Ken Ramírez, Vicepreședinte Executiv și Head of Global Commercial Vehicle & Hydrogen Business la Hyundai Motor Company, Gerrit Marx,

CEO al Iveco Group, și Luca Sra, Președinte al Truck Business Unit, Iveco Group. Hyundai Motor și Iveco Group și-au inițiat parteneriatul în martie 2022 și, de atunci, au generat rezultate concrete legate de vehiculele comerciale alimentate cu hidrogen, inclusiv dezvoltarea în comun a modelului eDAILY FCEV și

lansarea autobuzului urban E-WAY FCEV. Noul acord nu aduce doar o extindere a parteneriatului lor, pentru a acoperi o arie mai largă de game ecologice, ci subliniază și angajamentul ambelor companii de a accelera tranziția către o mobilitate și un transport neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon.

Vehiculul cu sigla IVECO va fi primul model de export care va utiliza noua platformă Global all-electric Light Commercial Vehicle (eLCV) de la Hyundai, o platformă globală EV dedicată vehiculelor utilitare cu greutate totală de 2,5 tone până la 3,5 tone. Platforma inovatoare dispune de cea mai recentă tehnologie Hyundai pentru următoarea generație de BEV-uri, cu un design cu podea joasă care permite o utilizare îmbunătățită pentru încărcarea și transportul de marfă, conceput special pentru a întâmpina nevoile viitoarelor vehicule electrice cu destinație specială de pe piață.

În cadrul acestui parteneriat, Hyundai va produce și furniza autoșasiul cu sigla IVECO pentru piața europeană, iar Iveco Group va personaliza la nivel local și va distribui vehiculele complete exclusiv prin intermediul canalelor sale de vânzări. Noul produs al Iveco Group, bazat pe platforma Global eLCV de la Hyundai, va avea lansarea la ediția din acest an a IAA Transportation 2024, care se va desfășura în perioada 16 - 22 septembrie 2024, la Hanovra, Germania.

Luca Sra, Președinte Truck Business Unit, Iveco Group, a declarat: "Parteneriatul unic dintre Iveco Group și Hyundai Motor Company face încă un pas înainte. Introducerea acestui nou vehicul complet electric este cu atât mai de importantă pentru piața europeană acum când distribuția și livrările urbane și suburbane sunt misiuni cruciale pentru operatorii logistici.

Suntem încrezători că acest acord nu numai că va consolida oferta noastră de produse, dar va aprofunda și relația noastră cu Hyundai, deschizând calea pentru proiecte de colaborare continuă, spre o societate mai sustenabilă." "Suntem încântați să extindem și mai mult portofoliul de produse al parteneriatului nostru prin valorificarea noii noastre platforme de vehicule comerciale ușoare, complet electrice", a declarat Ken Ramírez, Vicepreședinte Executiv și Head of Global Commercial Vehicle & Hydrogen Business la Hyundai Motor Company. "Credem că platforma noastră Global eLCV împreună cu expertiza Iveco Group pe piața europeană vor fi o forță transformatoare pe piața vehiculelor utilitare ușoare, contribuind la accelerarea unui viitor neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon în Europa."

Despre Hyundai Motor Company

Înființată în 1967, Hyundai Motor Company este prezentă în peste 200 de țări, cu peste 120.000 de angajați dedicați să facă față provocărilor reale de mobilitate din întreaga lume. Pe baza viziunii de brand "Progres pentru umanitate", Hyundai Motor își accelerează transformarea ca Furnizor de Soluții de Mobilitate Inteligente. Compania investește în tehnologii avansate, cum ar fi robotica și Mobilitatea Aeriană Avansată (AAM), pentru a aduce soluții revoluționare, urmărind, în același timp, inovarea deschisă spre viitoarele servicii de

mobilitate. În căutarea unui viitor sustenabil pentru întreaga lume, Hyundai își va continua eforturile de a introduce vehicule cu emisii zero echipate cu tehnologii de vârf în domeniul pilelor de combustie cu hidrogen și al vehiculelor electrice.

Despre Iveco Group

Iveco Group N.V. (EXM: IVG) este casa unor oameni și branduri unice care vă sprijină afacerea și misiunea cu scopul de a promova o societate mai durabilă. Cele opt mărci sunt o forță, fiecare în aria sa specifică: IVECO, o marcă de pionierat în domeniul vehiculelor comerciale, care proiectează, produce și comercializează camioane grele, medii și ușoare; FPT Industrial, un lider global într-o arie largă de tehnologii avansate de propulsie în sectoarele agriculturii, construcțiilor, marinei, producției de energie și vehiculelor comerciale; IVECO BUS și HEULIEZ, mărci de autobuze și autocare premium și de transport în comun; IDV, pentru echipamente de apărare și protecție civilă extrem de specializate; ASTRA, lider în domeniul vehiculelor grele de carieră și de construcții de mari dimensiuni; MAGIRUS, renumitul producător de vehicule și echipamente de luptă împotriva incendiilor; și IVECO CAPITAL, divizia de finanțare care le sprijină pe toate.

Grupul Iveco are peste 35.000 de angajați în întreaga lume și dispune de 20 de unități industriale și 29 de centre de cercetare și dezvoltare.

Publinter



**Ofertă de finanțare
IVECO S-WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic.
Dobândă preferențială.



UNTRR: “DE 16 ANI CEREM COST MINIM DE REFERINȚĂ. UNGARIA L-A OBTINUT DE SĂPTĂMÂNA TRECUTĂ. VREM ȘI NOI!”

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită din nou introducerea costului minim de referință în transporturile rutiere naționale, după ce în Ungaria a devenit funcțional de săptămâna trecută. Costul de referință asigură competiția loială și sustenabilitatea în piața de transporturi.

Ce este costul de referință?

Reprezintă costurile tipice de operare pentru un vehicul greu de marfă utilizat pentru transporturile rutiere regionale sau internaționale. În Ungaria, Spania sau Franța, de pildă, costul minim de referință deja funcționează (în unele țări, încă din anii 50). Atenție, costul de referință nu este prețul final.

Radu Dinescu, Secretarul General UNTRR: "Un sistem legal de stabilire a costului de referință în transporturile rutiere naționale ar oferi protecție transportatorilor, permițându-le să respecte legislația și să includă toate costurile legale, care trebuie transferate clienților. Prin această măsură, s-ar putea realiza actualizarea automată a costului de referință în transporturile rutiere naționale cu prețul la motorină, taxele de drum și orice alt cost, care ar trebui să meargă automat către clienți, fiecare transportator având posibilitatea să negocieze liber cu clienții marja de profit. Similar, costul de referință este ca EURIBOR - rata

de referință pentru piața monetară în Euro, la care se adaugă marja specifică a fiecărei bănci.

În al doilea rând, costul minim de referință asigură concurența loială în transporturi. Pentru asta, toți trebuie să ne raportăm la același cost de referință, care reglează concurența pe piață și pe care îl solicităm autorităților de 16 ani. În consecință, ca să crească încasările la stat din activitatea transportatorilor este nevoie ca statul să creeze pârghiile legale pentru respectarea concurenței în această piață. Deci cerința noastră nu este altceva decât un win-win firesc, privind și exemplul Ungariei care a reușit să legifereze costul de referință chiar de săptămâna trecută".

Presiunea clienților pe tarife și includerea în serviciul de transport și a altor obligații suplimentare precum încărcarea - descărcarea mărfii sau raportările pentru sustenabilitate, ca și lipsa unor prevederi legale în România de co-responsabilizare a expeditorilor conduc la situații abuzive

pentru transportatorii rutieri, precum supraîncărcarea vehiculelor sau plata unor tarife sub costuri, care distorsionează competiția pe piața de transport și afectează viabilitatea firmelor de transport rutier.

De altfel, introducerea costului minim de referință a fost și una dintre primele măsuri solicitate de transportatorii care au participat recent la sondajul UNTRR cu privire la cele mai stringente Top 10 probleme din industrie prezentat aici.

Consecințele neintroducerii costului de referință

La acest început de an, firmele de transport rutier se confruntă cu numeroase provocări, precum majorarea accizelor, costurile cu asigurarea RCA, timpii mari de așteptare la frontiere și costurile legate de respectarea noilor prevederi ale legislației naționale și europene. Estimăm o creștere generală a costurilor de operare ale transportatorilor rutieri de până la 15% în 2024, în timp ce marja de profit va scădea,

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT



În lipsa implementării costului de referință în transporturile rutiere, pentru că tarifele de transport nu vor absorbi integral creșterea costurilor, ceea ce va afecta serios competitivitatea tuturor companiilor de transport, funcționarea și chiar viabilitatea unora dintre acestea, care deja se confruntă cu dificultăți serioase. Firmele mici de transport se vor lupta să supraviețuiască. Impactul

va fi major în economie, angrenând creșteri de prețuri în lanț, dacă luăm în calcul faptul că transportul rutier de mărfuri constituie 71% din totalul mărfurilor transportate (inclusiv maritim), potrivit studiului UNTRR – “Piața Transporturilor rutiere 2018-2030”. Neaplicarea unui cost de referință se va simți și în exportul de servicii al României deoarece transporturile

reprezintă aproape jumătate din acesta.

Demersuri ale UNTRR pentru introducerea costului de referință

UNTRR a înaintat Consiliului Concurenței și Institutului Național de Statistică documentația pentru stabilirea costului de referință similar modelului Comitetului Național Rutier din Franța (CNR), funcțional încă din 1949. UNTRR colaborează de peste 16 ani cu CNR, începând din 2008 am realizat seminarii în România la care experții CNR au prezentat costul de referință, precum și analize ale sectorului românesc de transport rutier de mărfuri și ne oferim să acordăm toată asistența necesară autorităților din România în facilitarea dialogului cu CNR privind introducerea costului de referință. Introducerea costului de referință în transporturile rutiere conform modelului CNR este o solicitare transmisă constant de UNTRR autorităților române în ultimii 16 ani împreună cu modelul de calcul CNR cu privire la condițiile și costurile tipice de operare pentru un vehicul greu de marfă de 40 de tone utilizat pentru transportul internațional pe distanțe lungi.

Pentru fiecare tip de transport, de exemplu, transport camion 40 tone pe distanțe lungi sau pe distanțe regionale, elementele de cost (carburant, asigurări, taxe, salarii, întreținere-reparații, etc), sunt aceleași în Franța și în România și considerăm că pentru România, Institutul Național de Statistică – INS poate calcula și publica lunar valoarea elementelor specifice de cost din modelul CNR. Precizăm că stabilirea unui index sau observator al costului de referință în transporturi este o măsură practică de mai multe țări europene precum Franța, Spania, Norvegia sau recent în Ungaria. În legislația din Ungaria, autoritățile includ în costul minim de transport și costul de încărcare și costuri suplimentare pentru staționarea vehiculului.”, se spune în comunicatul UNTRR din 31 ianuarie 2024.





SCHMITZ CARGOBULL ȘI-A SELECTAT "PARTENERII DE SERVICE AI ANULUI 2023"

Schmitz Cargobull a anunțat, în februarie 2024, că a selectat cele mai bune ateliere și centre de service din 33 de țări din rețeaua sa de parteneri de service pentru anul 2023.

Calitatea cea mai bună a atelierului și service-ului pentru clienți sunt condițiile prealabile pentru premiul mult râvnit. Atelierul partener trebuie să ofere rezultate remarcabile, în special în categoriile de evaluare "Asistență la defecțiuni" și "Dezvoltarea afacerii cu piese de schimb". Cooperarea optimă în gestionarea contractelor de service complet și a cazurilor de garanție are, de asemenea, o influență majoră asupra alegerii Partenerului de service al anului.

Clienții Schmitz Cargobull beneficiază de o rețea cuprinzătoare de parteneri de service autorizați și instruiți în peste 40 de țări. În același timp, clienții atelierelor au avantajul tehnicienilor de service bine pregătiți, specializați în produsele Schmitz Cargobull, care sunt instruiți regulat online sau în persoană la Campusul Cargobull. Acest lucru asigură mobilitatea flotei de vehicule și minimizează timpul de nefuncționare. Și aceasta se aplică tuturor atelierelor de service, fie că este vorba despre remorcă, anvelope, unități de refrigerare sau sistemul telematic TrailerConnect®. În primul rând, rata de acceptare

a defecțiunilor mediate, dar și disponibilitatea pieselor de schimb și dezvoltarea comună a afacerii sunt importante și sunt incluse în evaluare. 33 de companii Partener de Service din Europa au fost numite Parteneri de service Schmitz Cargobull ai anului în 2023. Aceste ateliere, în special, și echipele care lucrează pentru clienții Schmitz Cargobull în fiecare zi fac din Schmitz Cargobull o marcă puternică și de încredere pentru clienții de service.

Schmitz Cargobull felicită câștigătorii și le mulțumește pentru colaborarea excelentă!

Câștigătorii sunt:

Austria: TIP Trailer Services Austria GmbH
Bosnia/Herțegovina: Transkop d.o.o.
Tuzla, P.J. Truck - Service
Belgia: Trailer Service Lecluyse nv
Bulgaria: Intercamion Company EOOD
Elveția: Etter's FrigoService
Cehia: Hoffmann & Žižák spol. s r.o.
Germania: Leven Nutzfahrzeuge GmbH & Co. KG
Danemarca: Dansk Køleservice ApS
Estonia: Cargoservice OÜ

Spania: Talleres Pamendi S.L.
Finlanda: Helsingin Autokylmä Oy
Franța: Scania Alsace France S.A.S
Marea Britanie: J M Refrigeration
Grecia: CargoCool Hellas
Croatia: Frigo-Lo
Ungaria: He-Ge Kft.
Irlanda: Mulvey Refrigeration Technology
Italia: Officina Alberti SRL
Kazahstan: RTB Service-Center
Lituania: Hanse Trailer UAB
Letonia: TEHPARK-D SIA
Macedonia: Truck Boss Doel
Țările de Jos: Bouwheer Zeewolde B.V.
Norvegia: IPS Skala Service AS
Polonia: KM Serwis W. Kożuchowski - J. Marciniak Spółka Komandytowa
Portugalia: Confortruck
România: Trans Dan Mir S.R.L.
Serbia: Braca Crnomarkovic d.o.o.
Suedia: HBG Transportkylla AB
Slovenia: SIGR d.o.o.
Slovacia: Central Europe Trailer s.r.o.
Turcia: DMS-AKTAŞ OTOMOTİV NAK.MAK.İNŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ
Ucraina: Autokomplekt Ltd



SCHMITZ CARGOBULL: EFICIENȚĂ ȘI SIGURANȚĂ PENTRU TRANSPORTUL INTERMODAL

- Șasiul semiremorcă container S.CF de la Schmitz Cargobull primește o nouă denumire
- Toate șasiurile semiremorcă container S.CF beneficiază și de o actualizare estetică
- S.CF ALLROUND 20-45 disponibil acum la fabrică cu un grup electrogen autonom

Nume noi cu calitate și funcționalitate dovedite: Schmitz Cargobull a schimbat, în ianuarie 2024, denumirile șasiurilor semiremorcă container S.CF pentru a sublinia scopul individual al modelelor S.CF. Pentru clienții specializați în transportul intermodal, Schmitz Cargobull furnizează patru șasiuri semiremorcă container S.CF în Europa pentru transportul optim și sigur al containerelor cu dimensiunile de la 20' la 45': S.CF ALLROUND 20-45 este

conceput pentru utilizare universală și poate găzdui toate dimensiunile de containere de la 20' la 45' (anterior "S.CF EURO"). Șasiul S.CF LIGHT 40/45 este special conceput pentru transportul containerelor de 40' și 45' datorită greutateii sale reduse (anterior "S.CF EURO LIGHT"). Cele două șasiuri semiremorcă container S.CF DOCK 20/40 (anterior "S.CF LX") și S.CF DOCK+ 20-40 (anterior "S.CF MX") sunt concepute pentru

utilizare în port. Plusul reprezintă poziția suplimentară de 20' din centru. Există și modele S.CF pentru alte piețe. Toate șasiurile se caracterizează prin funcționare simplă, întreținere redusă și calitate ridicată. Vehiculele au fost, de asemenea, modernizate. O nouă protecție laterală și o nouă protecție antiîmpănare dezvoltate intern au fost alese pentru o manipulare optimizată și un design mai modern. Extensia din spate, care este acum amortizată cu supape de accelerație, contribuie la o manipulare și funcționalitate mai confortabile și reduce, de asemenea, riscul de accidentare. Stickere moderne și inovatoare cu pictograme informative facilitează și accelerează operarea și o fac mai intuitivă. Codurile QR, atașate la șasiu, duc la videoclipuri în care operarea (de exemplu, extensia din spate,





protecția antiîmpănare, blocarea containerului, extensia din față, etc.) este explicată clar. Un plan de încărcare permite utilizatorilor să vadă într-o clipă poziționarea corectă a containerului pe S.CF, ajutând la evitarea întârzierilor în timpul încărcării.

Toate șasiurile semiremorcă container sunt echipate din fabrică cu sistemul de telematică TrailerConnect® și un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS), asigurându-se că sunt complet conforme înainte de obligația viitoare a TPMS. Datorită galvanizării la cald, șasiurile semiremorcă container sunt extrem de robuste și rezistente la coroziune.

S.CF ALLROUND 20-45 cu grup electrogen autonom
 Șasiul semiremorcă container S.CF ALLROUND 20-45 poate fi acum echipat opțional cu un grup electrogen din fabrică. Acest lucru asigură că echipamentul de refrigerare electric de transport de pe container are o alimentare autonomă pentru mai multe zile la rând. Astfel, încărcătura cu temperatură controlată este în siguranță pe drumul său către client, independent de sursele externe de energie. Schmitz Cargobull lucrează împreună cu partenerul său Genmark B.V., unul dintre principalii producători de grupuri electrogene, cu

o mare rețea de service în Europa. Grupul electrogen UM5 este special adaptat pentru S.CF ALLROUND 20-45 și maximizează distanța de sol cu aproximativ 30 cm. Poziția de instalare protejată minimizează riscul de deteriorare.



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 0727.770.328

Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315

Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



VIDEO. VERSUS S03E04: SCHENGEN ȘI TRANSPORTUL RUTIER ROMÂNESC

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești. VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele șapte întrebări sunt formulate

după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

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

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen?

George Niță, director general Holleman:

Pentru transportatori este deosebit de important. Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită.

Nu se stă la aceste granițe. Nu mai este o înjosire a omului care este pe camion, a firmei, a clienților. Nu mai trebuie să înghițim acești timpi pierduți. Pentru că nu putem spune clienților despre toate aceste probleme, deși dâșii le știu. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea





În Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

Alexandru Păun, director general Blue River: Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm

la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.

Episodul 01

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

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a



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

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

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct.

Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile

sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putea rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea. La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

Episodul 02

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

serialului VERSUS.

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

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

George Niță, director general

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic,

sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

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

Alexandru Păun, director general Blue River: Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa! Am încercat să fim foarte corecți și transparenți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK. Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

Episodul 03

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: În ce măsură firma pe

care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

George Niță, director general Holleman: Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare.

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora. Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex. Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%.

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim

veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

Alexandru Păun, director general Blue River: Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent.

E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave. S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bătele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare. În rest, business-ul într-o mică măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.



VOLVO FH AERO ESTE AICI – UN NOU REPER PENTRU CAMIOANELE GRELE EFICIENTE ENERGETIC

Emblematica gamă de camioane FH va avea un nou membru: Volvo FH Aero. Cu un design aerodinamic și caracteristici inovatoare, FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel, fiind disponibil în patru variante, inclusiv versiunea electrică și cea cu combustibil bio.

Noul Volvo FH Aero

Cu un design aerodinamic și funcții inovatoare, Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel, fiind disponibil în patru variante, inclusiv biodiesel

Cu o aerodinamică îmbunătățită și tehnologii noi, cum ar fi noul sistem de monitorizare Volvo cu camere video, noul FH Aero poate reduce consumul de energie și emisiile, cu până la 5%*.

„Noul Volvo FH Aero este cel mai eficient camion pe care l-am avut vreodată și continuăm să reducem emisiile de CO2 pentru întreaga noastră gamă de produse”, spune Roger Alm, președinte Volvo Trucks. „Este un camion Volvo de elită – sigur, frumos proiectat și de calitate superioară, pentru sarcini de transport solicitante pe distanțe



VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



Eficiență optimizată a consumului de combustibil datorită designului aerodinamic

Partea din față a cabinei Volvo FH Aero a fost extinsă cu 24 de centimetri în comparație cu modelul curent Volvo FH. Această prelungire a fost esențială în crearea unei cabine mai aerodinamice. Nu numai că aerodinamica mai bună asigură un consum mai mic de combustibil, ci oferă și o stabilitate mai mare la rulare în condiții de vânt. Aerodinamica îmbunătățită aduce beneficii și modelului FH Aero Electric, datorită proprietăților de rulare liberă mai eficiente. Astfel, crește rata de regenerare a energiei pentru realimentarea bateriei în

lungi, conceput pentru succesul clienților noștri.”

Volvo FH Electric va fi disponibil și în noua versiune Aero, ce completează gama deja extinsă, de vehicule electrice Volvo. În plus, Volvo FH16 devine cel mai puternic camion din industrie, cu un motor complet nou și eficient de 780 CP, ideal pentru cele mai dificile sarcini. Indiferent de lanțul cinematic pentru care optează clienții –electric, gaz sau diesel– toate variantele noului FH Aero vor beneficia de un consum mai mic de energie, o autonomie mai mare și un nivel superior de siguranță și o excelentă experiență de conducere.

Noile modele de camioane Aero vor fi lansate pe piațe în mod treptat, pe parcursul anilor 2024-2025, în patru versiuni: FH Aero, FH Aero Electric, FH Aero alimentat cu gaz și FH16 Aero.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



timpul frânării sau când se coboară o pantă, energia fiind disponibilă atunci când este necesar: la următoarea accelerare sau urcare. Pe noua și moderna parte frontală a modelului FH Aero este etalată emblema Volvo Iron Mark: îndrăzneță, mai mare și ușor de recunoscut. De asemenea, este prezentă și sigla Volvo, evidențiind în mod clar faptul că acesta este cel mai recent model al companiei Volvo Trucks.

Siguranță și eficiență îmbunătățite prin înlocuirea oglinzilor cu camere video

Noul sistem avansat de monitorizare cu camere video contribuie foarte mult atât la aerodinamică, cât și la siguranță. Această nouă soluție, care înlocuiește oglinzile exterioare tradiționale, deschide câmpul vizual al șoferului, îmbunătățind siguranța atât pentru șofer, cât și pentru ceilalți participanți la trafic. Sistemul de camere video



îmbunătățește vizibilitatea șoferului în condiții de ploaie și întuneric, dar și în lumina directă a soarelui și în tuneluri. Pentru situațiile în care camionul are o remorcă atașată, sistemul de camere video oferă o

funcție de panoramare automată, adaptată la mișcările de întoarcere făcute de remorcă.

Printre celelalte particularități, caracteristici și beneficii ale noului Volvo FH Aero se numără:

- Tehnologia I-See de la Volvo - a fost optimizată pentru a economisi energie și a reduce emisiile de carbon prin folosirea unei hărți topografice disponibile în cloud pentru a optimiza rularea și pentru a oferi mai mult timp de condus în modul pilot automat, ceea ce conduce la economisirea energiei și la o deplasare mai relaxată.
- Sistem de frânare cu disc fără rezistență la rulare brevetat de Volvo, care îmbunătățește capacitatea de frânare, reducând concomitent consumul de energie și emisiile.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



- Sistem Infotainment actualizat, ușor de folosit, care poate fi personalizat în funcție de nevoile individuale.
- Sistem de sunet îmbunătățit, cu șase difuzoare premium de înaltă calitate, un nou amplificator de putere și un subwoofer care conferă o putere superioară experienței sonore.
- Un nou sistem de navigație, încorporat, oferit împreună cu hărți îmbunătățite, adaptate nevoilor specifice camionului, cu actualizări automate ale hărților care permit eficientizarea livrării mărfurilor.

- Modificările interioare includ, de asemenea, un cuptor cu microunde integrat și porturi de alimentare USB-C.
- Oferta Volvo Trucks My Business Apps a fost introdusă pe mai multe piețe. Acesta este un serviciu pe bază de abonament, care le permite clienților să descarce aplicații de la diferiți furnizori și să le folosească pe afișajul secundar din bord, aducând beneficii reale disponibilității și utilizării zilnice a camionului.
- Noul Serviciu de monitorizare anvelope oferă managerilor

de flotă o vedere completă asupra camionului și remorcii prin intermediul Volvo Connect, reducând riscul costurilor neașteptate legate de anvelope. Volvo FH va fi disponibil în continuare cu o cabină standard neextinsă, în funcție de nevoile pieței.

**Economia reală de combustibil poate diferi în funcție de mai mulți factori, cum ar fi viteza de rulare, utilizarea pilotului automat, specificația vehiculului, sarcina vehiculului, topografia reală, experiența șoferului, uzura vehiculului și condițiile meteo.*



NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





SCANIA 25P XT ÎN ACȚIUNE LA MINA LKAB DIN NORDUL SUEDEI

Camionul 25P XT, complet electric, de basculare este motivul pentru care un angajat LKAB, Stig Hoffner, încă nu s-a pensionat: „Este prea distractiv să conduci un vehicul electric în fiecare zi.”

Camionul electric nu doar că face ca fiecare zi de lucru să fie plăcută, dar este și o oportunitate de a evalua cum răspunde la mediul solicitant. Uneori temperaturile scad până la sub -20 de grade, iar terenul de lucru de cele mai multe ori este abrupt.

LKAB a rulat camionul la mina din Malmberget încă de la sfârșitul anului 2022, iar așteptările nu doar că au fost atinse, dar și depășite. Camionul de basculare Scania 25P XT, complet electric, are o greutate totală, inclusiv încărcătură, de



49 de tone și transportă produse reziduale.

Atât Scania cât și Lkab operează ambele în industrii care în prezent trec printr-o schimbare prin care se caută soluții pentru a scădea nivelul poluării, respectiv pentru a atinge un nivel mai ridicat de sustenabilitate. Cele două companii și-au unit forțele pentru a opera vehicule electrice în minele LKAB, un pas important către transportul durabil în această industrie.



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.

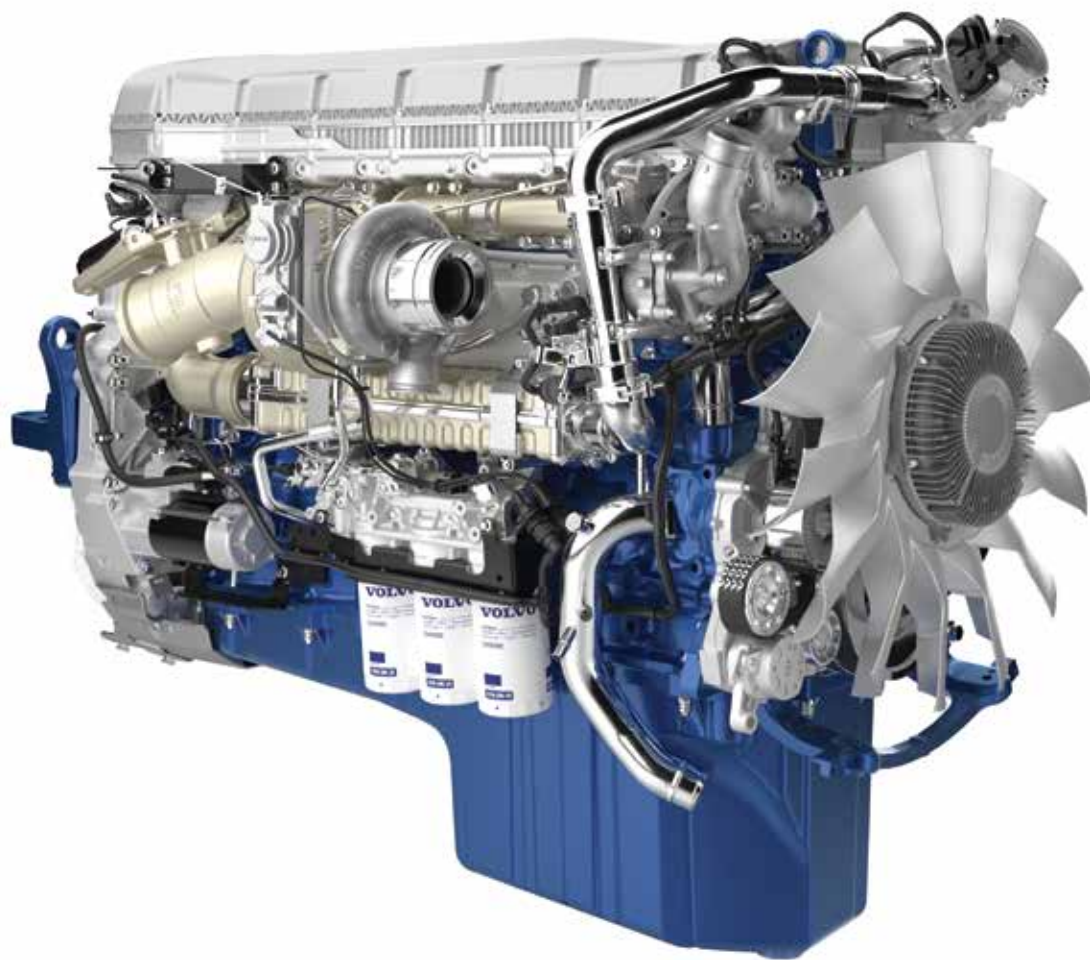
CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

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.





UN MOTOR NOU ȘI MAI PUTERNIC PENTRU VOLVO FH16

Volvo Trucks introduce un nou motor pentru emblematicul său camion FH16. Cu până la 780 CP și 3800 Nm, noul motor de 17 litri poate face față cu ușurință celor mai complexe sarcini de transport, asigurând totodată eficiență și durabilitate remarcabile în privința consumului de combustibil.

Noul motor este certificat pentru compatibilitatea cu biocombustibili. Volvo Trucks introduce un nou motor de 17 litri pentru modelul FH16. Cu până la 780 CP și 3800 Nm este cel mai puternic camion din industrie. Rularea continuă la viteze mari cu încărcături foarte grele poate fi o

provocare, dar nu cu noul motor Volvo Euro 6 de 17 litri al modelului FH16. Dezvoltat pentru cele mai solicitante activități de transport, noul motor este disponibil cu trei niveluri de putere: 600 CP, 700 CP și 780 CP. Nivelurile de cuplu au fost crescute la 3000 Nm, 3400

Nm și 3800 Nm în versiunea de top. Nivelurile mai mari de putere și cuplu se traduc în răspuns mai rapid al motorului, o mai bună manevrabilitate, productivitate maximă și eficiență sporită a consumului de combustibil. „Sunt mândru să vă prezint noul nostru motor. Este, fără îndoială, o capodoperă și rezultatul unei inginerii de talie mondială. Versiunea 780 este cel mai puternic motor din industrie. Când parcurgeți trasee abrupte cu încărcături maxime, nu doriți să rămâneți blocat cu un nivel prea mic de cuplu și putere. De aceea, ne-am concentrat toate eforturile pentru a face motorul D17 foarte puternic, fiabil și receptiv. Pentru clienții noștri, acest lucru se traduce în îndeplinirea mai rapidă a sarcinilor, cu o eficiență îmbunătățită a consumului de combustibil”, spune





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**



Marcos Weingaertner, manager de produs la Volvo Trucks. Motorul D17 este echipat cu un singur turbocompresor eficient, care mărește capacitatea de răspuns a motorului și îmbunătățește experiența de rulare. Designul inovator brevetat al pistonului ondulat Volvo optimizează arderea și reduce emisiile, în timp ce noul sistem de injecție asigură cea mai bună economie de combustibil, iar presiunea de comprimare crescută

din cilindru asigură un nivel ridicat de putere.

Puterea de frânare a motorului pe întreaga gamă de turații a fost îmbunătățită mult, rezultând un răspuns remarcabil al motorului. Acest lucru permite schimbarea ultra rapidă a treptelor de viteză și are ca rezultat o uzură mai mică a plăcuțelor de frână și a frânelor cu disc, conducând la creșterea eficienței la coborârea pantei.

Certificat pentru biocombustibili

Noul motor D17 este certificat pentru compatibilitate cu HVO (ulei vegetal hidrotratat) în toate variantele de putere. Versiunea de 700 CP este, de asemenea, certificată pentru a funcționa cu biodiesel 100% (B100). Cutia de viteze a fost actualizată pentru a face față cuplului de până la 3800 Nm, iar eficiența cutiei de viteze a fost îmbunătățită și mai mult pentru versiunile de 3000 Nm și 3400 Nm. „Sunt încrezător că șoferii și clienții vor aprecia puterea mai mare de frânare a motorului, precum și capacitatea de a funcționa cu HVO și biodiesel. D17 este un motor fabulos pentru un camion fabulos, iar toți clienții noștri care se bazează pe Volvo FH16 în munca lor zilnică vor avea acum un instrument și mai puternic care să îi ajute”, spune Marcos Weingaertner.

Vânzările pentru Volvo FH16 cu noul motor încep la jumătatea anului 2024. Începerea producției este programată în a doua jumătate a anului 2024 pentru piețele europene și Australia.

Noul motor este disponibil pentru noul Volvo FH16 Aero și pentru cea mai recentă versiune Volvo FH16.



Coloana a cincea **5**

RAR, rămas fără direcție. Albanezu, căzut în ghearele justiției

Ceea ce noi v-am semnalat în repetate rânduri în ultimii doi ani s-a întâmplat. Baronul "intangibil" de Prahova, Iulian Dumitrescu, zis "Albanezu", a fost "călcat" de către DNA. Și, odată, cu el și familia lui. Dar de abia de acum urmează adevărata lui "famiglie". Contrar uzanțelor, DNA nu a pornit acțiunea de jos în sus ci a atacat direct la vârf. Procurorii au suficiente probe despre infracțiunile "famigliei" astfel încât l-au atacat direct pe "capo di tutti capi". Oare cui îi tremură mai mult lenjeria intimă în momentul acesta?!

Completați următorul chestionar:

- a. nădragii "Sforarului șef";
- b. indispensabilii "Grobianului";
- c. tanga "Oiței";
- d. boxerii "Pufului".

Legendă:

- a) Sforarul șef = Bogdan Mîndrescu, secretar de stat în Ministerul Transporturilor, combinător șef al acestui minister, conducătorul de facto al Consiliului de Administrație al Registrului Auto Român (RAR) și cel care, la solicitarea Albanezului a aranjat numirea în funcția de director general RAR atât a Oiței cât și a Pufului;
- b) Grobianul = Viorel Grigore, patron

de tavernă în comuna Gruiu, prieten la cataramă și partener de afaceri de mulți ani cu Albanezu, amic intim al Oiței și supervisor și colector al afacerilor oneroase ale RAR din ultimii doi ani;

c) Oaia = Alina Niță, fost subofițer de miliție, ajunsă director general RAR urmare a intervenției Grobianului la Albanezu și executantă docilă a tuturor nenorocirilor produse în RAR în ultimii doi ani și ordonate de Albanezu, Sforarul șef și Grobianu;

d) Pufu = Mihai Alecu, agronom plimbat ca director pe la ISCTR, ARR și RAR, băiat de primar traseist și strângător de dosare la DNA pentru fiecare funcție pe care a ocupat-o.

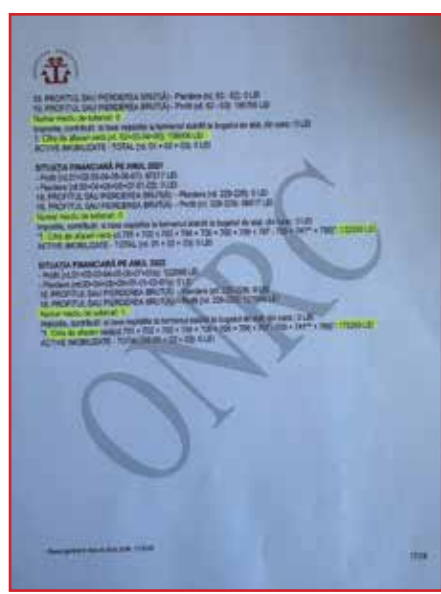
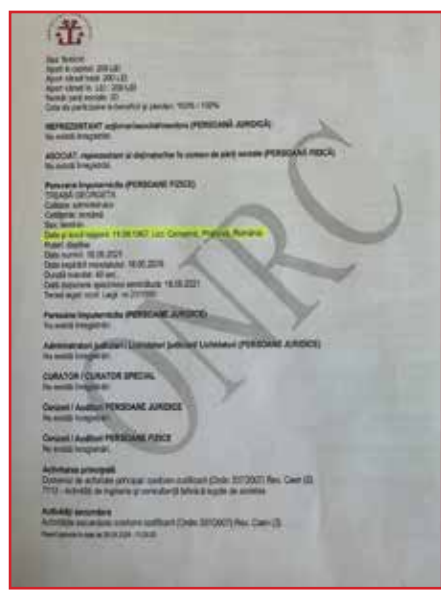
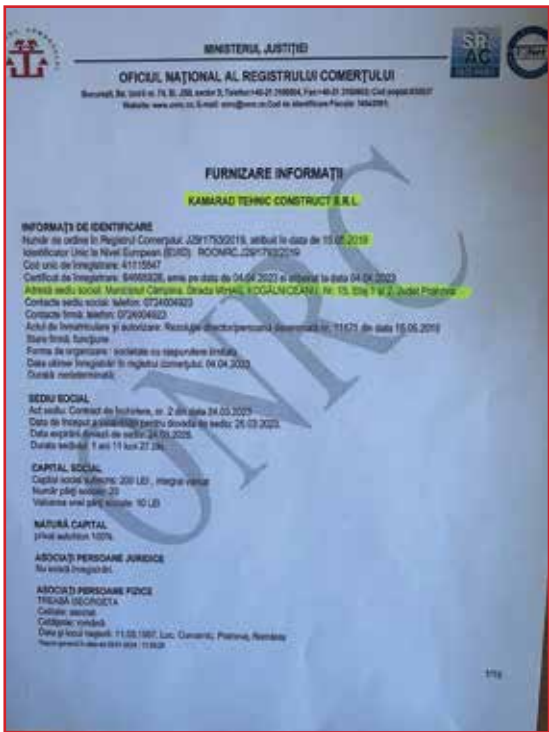


Coloana a cincea 5

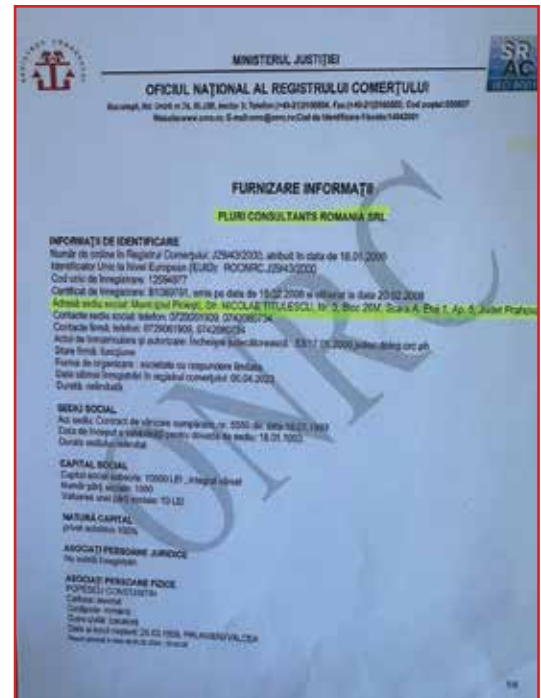
Pe parcursul ultimilor doi ani, în afară de noi, și alte publicații au dezvăluit o parte din grozăviile care se petrec la RAR.

Inconștiența celor patru indivizi în săvârșirea de activități infracționale a continuat și continuă, în ciuda semnalelor apărute în media și care ar fi trebuit să îi pună în gardă. Din multitudinea de date de care dispunem vă mai aducem la cunoștință două "isprăvi" ale acestora.

La începutul mandatului de director general al Alinei Niță, deși RAR are un întreg serviciu de planificare, achiziții și contracte, Oaia a dispus semnarea cu o firmă externă a unui acord cadru de consultanță pentru achiziții cu Kamarad Tehnic Construct SRL.

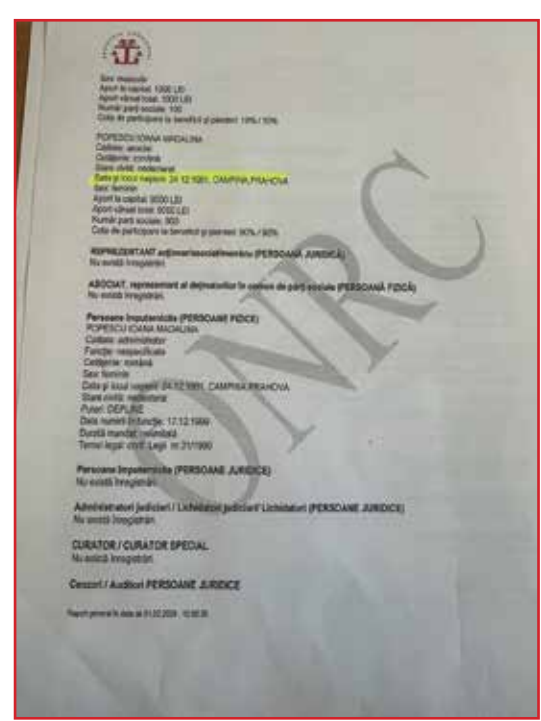


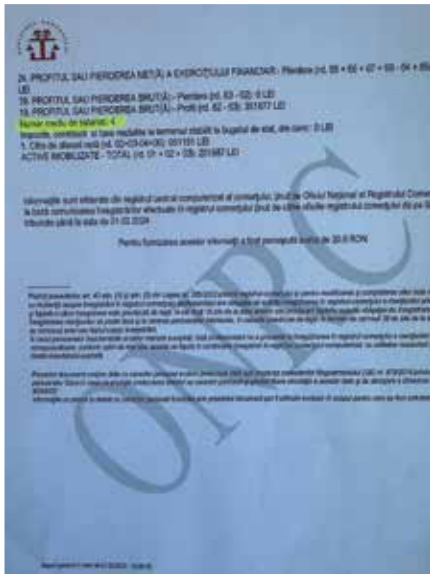
resurse umane, cu un număr stufos de angajați, deși are un Consiliu tehnico-economic, consilieri, directori adjuncți, director general și Consiliu de administrație, RAR a apelat la consultanță externă, adică la o firmă cu un număr de patru salariați în 2022. Dar și această mică firmă are aceeași mare calitate: are sediul într-un apartament de bloc din Ploiești, județul Prahova! Mai mult, patroanca, cu 90% din acțiunile firmei, este născută în Câmpina, județul Prahova.



Această firmă are însă o mare calitate: are sediul într-un apartament de bloc din Câmpina, județul Prahova! Iar patroanca este născută în Comarnic, tot județul Prahova.

Nu putem sări peste o nouă "ispravă" a tandemului Pufu-Oaia: în noiembrie 2023, RAR a semnat un contract de consultanță cu firma Pluri Consultants România SRL, pentru aplicarea Legii 296/26.10.2023, privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare. Deși are un întreg departament juridic și unul de organizare și





Întrucât autorismele RAR nu mai pot fi folosite decât strict pentru deplasări de serviciu, salariații Registrului vin și pleacă cu mașinile personale.
La fel și Oaia: vine cu mașina



personală, dar nu a ei, ci a unei persoane din...? Ghiciți! Vă dăm un indiciu: toate drumurile duc la Roma, pardon, Prahova!



Coloana a cincea 5



Corpul de control al Primului-ministru se află, în această perioadă, într-un control de fond la Registrul Auto Român (RAR). Controlul este programat să dureze până în martie 2024, dar ar trebui probabil să dureze până în martie 2025, pentru a descoperi toate nenorocirile făcute de conducerea instituției în ultimii doi ani. Bugetul uriaș al RAR a fost devalizat și căpușat cum nu a fost niciodată în cei 33 de ani de existență ai instituției.

În decursul timpului, am devoalat infracțiunile care sunt săvârșite la RAR și care toate se învârt în jurul cuplului Alina Niță "Oaia"- Mihai Alecu "Pufu". Oaia este fost director general, actualmente director economic și Pufu este actualul director general al Registrului. Toate nenorocirile făcute de cei doi pornesc de la un alt cuplu "de senzație": Iulian Dumitrescu "Albanezu", președintele Consiliului Județean Prahova - Viorel Grigore "Grobianu", patronul unei taverne din comuna Gruiu.

După cum a relatat mass-media, cu puțin timp înainte de a fi săltat Albanezu de către DNA, a fost ridicat de procurori și Cosmin Andrai, primarul din Botoșani. El este acuzat că a angajat ilegal o "duamnă" la Primăria pe care o conduce. În acest caz, nu este vorba de bani sau interese oneroase, ci pur și simplu de LOVE! Cu toate acestea el a comis o infracțiune pentru care va răspunde în fața legii.

Dragi membri ai Corpului de control al Primului-ministru, în cadrul controlului pe care îl efectuați la RAR, veți găsi, la nivelul anului 2022, aceași infracțiune de angajare ilegală multiplicată de nenumărate ori!

Imediat după preluarea funcției de director general, Alina Niță "Oaia" a schimbat toată conducerea instituției, angajând neprofesioniști, care sunt loiali doar ei și Grobianului: geograf, agronom, vânzător de săpunuri etc. După

aceste angajări, sediul central al RAR din Calea Griviței a fost brusc "împănat" cu mulți alți angajați noi, care se cunoșteau toți între ei întrucât proveneau de la aceeași firmă: Bertoni Construct SRL. Să nu vă închipuiți că vreunul dintre ei a ajuns la munca de jos! Fără excepție, toți au căpușat birourile: Investiții, Juridic, consilieri etc. Lumea nu înțelegea de unde au apărut brusc toți acești oameni și care era "manevra", în condițiile în care absolut niciunul nu avea vreo legătură cu specificul activității RAR. Este evident că au fost angajări nejustificate și ilegale, făcute pentru a servi anumite interese personale și a căpușa banul public. Misterul s-a dezlegat acum, cu ocazia informațiilor plecate de la DNA și strict legate de "încondeierea" lui Iulian Dumitrescu "Albanezu".

Unul dintre denunțătorii în cauză, Ionel Pirpiriu, a explicat pe larg cum, pentru a-l șpăgui pe Iulian Dumitrescu pentru lucrările de construcții pe care le făcea în județul Prahova, a fost obligat să achiziționeze la suprapreț o firmă de la cumnatul Albanezului, Lambrea Daniel-Adrian.

Ghiciți cum se numește firma în cauză?

Bertoni Construct SRL.

Faceți vreo legătură cu angajările ilegale efectuate de Oaie la RAR în 2022? Vă ajutăm noi!

După preluarea firmei Bertoni de la cumnătelul lui Dumitrescu, prin care șpaga către Albanez a fost disimulată în supraprețul plătit, Ionel Pirpiriu nu mai avea nevoie de o parte dintre angajați.

Problema a fost rezolvată simplu-golănește. A intrat în scenă "pretinul" și "tovarășul de arme" al Albanezului, "eternul" Viorel Grigore, zis "Grobianu". El a rezolvat problema cu Alina Niță, zisă "Oaia", "pretina" lui intimă, pe care tocmai o pusese, prin intermediul lui "Iulică de la Prahova", director general al Registrului Auto Român.

Femeia s-a executat întocmai și i-a



În loc de concluzie: Expresia "scapă cine poate" este tardivă în cazul celor de mai sus. Fată și băieți, pregătiți-vă bocceluțele!

RAR: controlorii lui Ciolacu le iau fața procurorilor DNA!

angajat pe toți, evident, prejudiciind bugetul RAR.

Însă Grobianu are legături vechi și trainice nu numai de prietenie ci și de afaceri cu Albanezu și familia lui! Într-o investigație amplă, publicată de ProTV în mai 2023, s-a devoalat cum, în decursul anilor, Iulian Dumitrescu a înființat zeci de firme, singur sau împreună cu sora, cumnatul sau Viorel Grigore. După ce și-au aranjat zeci de licitații și au încasat zeci de milioane de euro, au ridicat banii din conturi, nu au plătit taxele și impozitele către stat, după care au vândut fictiv firmele unor albanezi, astfel încât să li se piardă urma. Sau așa credeau ei!

În cazul Bertoni Construct SRL, proprietarul unic și administratorul inițial al firmei este nimeni altul decât Viorel Grigore.

În 2016, Grobi a transferat toate părțile sociale ale societății către cumnățelul Albanezului, adică lui Lambrea Daniel-Adrian. În anul 2022, de la cumnățel firma a trecut la Ionel Pirpiriu, care a preluat-o prin societatea "Laborator și consultanță în construcții SRL", al cărei unic acționar este. Cu ocazia acestei tranzacții au fost angajați ilegal oamenii de la Bertoni la RAR.

Onorați inspecori ai Corpului de control al Primului-ministru, verificați ițele acestei afaceri veroase, nu așteptați să vină DNA-ul să o facă! Se observă cum numărul mediu de salariați ai Bertoni, care era de



Coloana a cincea 5



anchetat și arestat pentru golănelile făcute la locul de muncă. Grobi s-a angajat apoi la Zalex Construction SRL din Otopeni,



mai puțin de 11 licitații. În prezent, Bucegi Invest este anchetată de procurorii DNA. În afară de sora Albanezului, Lambra Angelica-Marilena, care are 50% din părțile sociale, cine credeți că le are pe celelalte 50%? Minune: Viorel Grigore, zis Grobianu! Încă odată combinația perfectă! Grobianu are jumătate din firmă, sora Albanezului pe cealaltă, iar soția lui Iulică de la Prahova, Alexandra-Paula Dumitrescu, este director de vânzări. Curat murdar! Bucegi Invest SRL a închiriat de la Iulian Dumitrescu, pentru o



unde a fost director Albanezu în anii 2011-2012. În perioada 2010-2014, Zalex a câștigat nu mai puțin de 32 de licitații pentru reparații de drumuri județene în județul Călărași, în valoare de peste 31 de milioane de euro. Adică în perioada în care Iulian Dumitrescu era senator PNL de Călărași.



Din păienjenişul de firme-paravan create exclusiv în scopul devalizării bugetului de stat și transferului profitului în buzunarele Albanezului, Grobianului, sorei și cumnatului, mai trebuie amintită și firma Evo Group DG SRL, rebotezată acum Bucegi Invest SRL. În perioada 2007-2012, această firmă a semnat contracte de 15 milioane de euro cu Consiliul Județean Călărași, prin câștigarea, într-un mod evident dubios, a nu

sumă neverosimilă, două terenuri din extravilanul localității ilfovene Berceni, pentru care a plătit lunar peste 40 de euro pe metru pătrat teren arabil. În total, Bucegi a băgat peste un milion de euro în buzunărașul proprietarului terenului Iulian Dumitrescu!

155 în 2020, 154 în 2021, a scăzut brusc la 113 în 2022. Grobianu este săgeata și partenerul Albanezului în multitudinea lui de afaceri necurate de peste 20 de ani! El a lucrat o perioadă la fosta Gardă Financiară, dar a părăsit instituția când a apărut pericolul de a fi

După încasarea acestor chirii supraumflate, Albanezu s-a plictisit

DECLARAȚIE DE AVERE

Subsemnatul **DUMITRESCU IULIAN**, având domiciliul în Președinția Consiliului Județean BRAȘOVA, nr. CNP _____, amândouă în localitatea BRAȘOVA, ORAȘ PLOPIENI, _____, înscris în Registrul de Stat al Civilului nr. _____ din Căminul nr. _____ din localitatea în care este domiciliat, declar pe propria răspundere că dețin următoarele active și pasive:

I. BUNURI IMOBILE

1. Terenuri

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

2. Locuințe

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

II. BUNURI MOBILE

1. Automobile / autoturisme, tractoare, mașini agricole, vehicule, vehicule de apă și mijloace de transport care sunt înscris în Registrul de Stat al Civilului

Model	Culoare	Nr. de înmatriculare	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
DAEWOO	ROȘIE	BR 1014	autoturism		

2. Bijuterii și fonduri de investiții, depozite în bănci, conturi de economisire și de investiții, depozite în valută, depozite în bănci străine, depozite în valută străină

Tipul	Valoarea
Depozite în bănci	

DECLARAȚIE DE AVERE

Subsemnatul **MEȘTEAȘ CĂDEL**, având domiciliul în Președinția Consiliului Județean BRAȘOVA, nr. CNP _____, amândouă în localitatea BRAȘOVA, ORAȘ PLOPIENI, _____, înscris în Registrul de Stat al Civilului nr. _____ din Căminul nr. _____ din localitatea în care este domiciliat, declar pe propria răspundere că dețin următoarele active și pasive:

I. BUNURI IMOBILE

1. Terenuri

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

2. Locuințe

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

II. BUNURI MOBILE

1. Automobile / autoturisme, tractoare, mașini agricole, vehicule, vehicule de apă și mijloace de transport care sunt înscris în Registrul de Stat al Civilului

Model	Culoare	Nr. de înmatriculare	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
DAEWOO	ROȘIE	BR 1014	autoturism		

2. Bijuterii și fonduri de investiții, depozite în bănci, conturi de economisire și de investiții, depozite în valută, depozite în bănci străine, depozite în valută străină

Tipul	Valoarea
Depozite în bănci	

DECLARAȚIE DE AVERE

Subsemnatul **MEȘTEAȘ CĂDEL**, având domiciliul în Președinția Consiliului Județean BRAȘOVA, nr. CNP _____, amândouă în localitatea BRAȘOVA, ORAȘ PLOPIENI, _____, înscris în Registrul de Stat al Civilului nr. _____ din Căminul nr. _____ din localitatea în care este domiciliat, declar pe propria răspundere că dețin următoarele active și pasive:

I. BUNURI IMOBILE

1. Terenuri

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

2. Locuințe

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

II. BUNURI MOBILE

1. Automobile / autoturisme, tractoare, mașini agricole, vehicule, vehicule de apă și mijloace de transport care sunt înscris în Registrul de Stat al Civilului

Model	Culoare	Nr. de înmatriculare	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
DAEWOO	ROȘIE	BR 1014	autoturism		

2. Bijuterii și fonduri de investiții, depozite în bănci, conturi de economisire și de investiții, depozite în valută, depozite în bănci străine, depozite în valută străină

Tipul	Valoarea
Depozite în bănci	

DECLARAȚIE DE AVERE

Subsemnatul **MEȘTEAȘ CĂDEL**, având domiciliul în Președinția Consiliului Județean BRAȘOVA, nr. CNP _____, amândouă în localitatea BRAȘOVA, ORAȘ PLOPIENI, _____, înscris în Registrul de Stat al Civilului nr. _____ din Căminul nr. _____ din localitatea în care este domiciliat, declar pe propria răspundere că dețin următoarele active și pasive:

I. BUNURI IMOBILE

1. Terenuri

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

2. Locuințe

Adresa sau zona	Categoriile	Suprafața	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
BRĂȘOVA					

II. BUNURI MOBILE

1. Automobile / autoturisme, tractoare, mașini agricole, vehicule, vehicule de apă și mijloace de transport care sunt înscris în Registrul de Stat al Civilului

Model	Culoare	Nr. de înmatriculare	Tipul	Modul de dobândire	Valoarea
DAEWOO	ROȘIE	BR 1014	autoturism		

2. Bijuterii și fonduri de investiții, depozite în bănci, conturi de economisire și de investiții, depozite în valută, depozite în bănci străine, depozite în valută străină

Tipul	Valoarea
Depozite în bănci	

să ia bani "cu țârâita" și a vândut cele două terenuri. Ghiciți cui? Firmei Bucegi Invest SRL. Caracatița creată de Iulian Dumitrescu și Viorel Grigore este atât de dezvoltată, încât tentaculele ei se întind și în alte zone. De exemplu, Taverna Gruuiu, operată de firma GVV Pro Management SRL a fost trecută pe numele soției Grobianului, Grigore Georgeta. La rândul ei, "duamna Grobianu" este asociată cu sora Albanezului, Lambrea Angelica-Marilena, în firma Laucrist SRL, în care au "mișunat" Iulian Dumitrescu și Viorel Grigore. Ne punem întrebarea: câți pești sau peștișori vor fi prinși în plasa DNA, atunci când se vor descurca ițele atâtor combinații veroase făcute de gruparea Albanezu-sorela-cumnățelu'-Grobianu?!

În loc de concluzie: Imediat după ce a fost săltat de DNA, Iulian Dumitrescu s-a lăudat că va băga un milion de euro în presa de săptămâna viitoare pentru a-și spăla imaginea. El vrea din nou să "pună batista pe țambal", așa cum a reușit anul trecut după publicarea investigației ProTV.

Dar, la ce murdar este Albanezu, nu mai pot să îl curețe "spălătorii de morți" din presă. Nici apa Iordanului nu mai poate să îl spele!

Podul de la Brăila, între prăbușire și declarații politice

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a emis, marți, 7 februarie 2024, un comunicat de presă năucitor.

Supărați pe presă, oamenii lui Cristian Pistol, zis "Pistol Gol", au venit cu o reacție care te lasă mască. Ei susțin că "siguranța celor care circulă pe pod nu este pusă în pericol" deoarece "contractul nu este finalizat, iar recepția lucrărilor se va face doar după îndeplinirea tuturor standardelor de calitate stipulate în contract".

Mai mult, pentru că s-au "identificat infiltrații la blocurile de ancoraj dinspre localitățile Brăila și

Jijila", CNAIR a găsit soluția: "Monitorizarea situației podului din momentul constatării infiltrațiilor, iar după punerea în funcțiune cu încă 6 luni".

În loc de concluzie: Cu alte cuvinte, nu e nicio problemă că sunt infiltrații, dar să le știm!

Șuruburile, scumpă doamnă...

Pentru că a fost readusă în discuție, în articole de presă, situația ridicolă a șuruburilor de la pod care se desfac ușor, cu mâna, CNAIR vine cu un text original: "În urma procesului de verificare a șuruburilor parapetului de siguranță de pe Podul Suspendat de la Brăila s-a constatat că din totalul de 100.000 de șuruburi, au fost slăbite un număr de 401, ceea ce înseamnă aproximativ 0,4% din totalul acestor elemente."

În loc de concluzie: Ceneairiștii ne explică plini de nonșalanță că nu este nicio problemă că podul poate fi desfăcut de către orice copil, asemenea unui Lego, și că se poate prăbuși. Important este că la statistică stăm bine!

Drumul - valuri, valuri

La numai două săptămâni de la inaugurarea podului, calea de rulare, adică asfaltul, s-a făcut valuri. Italienii de la WeBuild, responsabili de această lucrare prost făcută, au dat vina pe soare și pe camioane. Ca și cum, nu se știa că podul trebuie să reziste la căldură și la traficul greu.

Într-un mod inedit, "CNAIR a solicitat pe 02.08.2023 clarificări cu privire la apariția văzurilor și presupusa încălcare a restricțiilor de trafic." și, bineînțeles, nu ne spune că ar fi și primit acele solicitate clarificări. "Totodată a mai solicitat ISCTR suplimentarea controalelor pe sectoarele în care sunt impuse restricții.", se spune în comunicatul buclucaș.

În loc de concluzie: E important de observat faptul că CNAIR nu își asumă în niciun caz responsabilitatea pentru calitatea

infectă a unor lucrări. Ba e de vină antreprenorul, ba e de vină consultantul, ba trebuie trași de urechi inspectorii ISCTR, care nu au fost atenți la ce fac "soarele și pionierii".

Sare și Chaplin!

"E absolut inadmisibil ce se întâmplă acum acolo. S-au terminat lucrările pe partea brăileană a malului Dunării, toată acea traversare peste linia de cale ferată, toate lucrurile sunt finalizate. Compania cam refuză să facă notificarea. Traficul din Brăila este dat peste cap în acest moment.", a venit imediat Sorin Grindeanu

"Chaplin" să își explice neputința în fața constructorului italian.

"Evident că în acest moment este o acțiune, evident intenționată, din partea acestei companii. Dar cu șantajul nu merge, cel puțin în ceea ce mă privește", a transmis Sorin Grindeanu.

În loc de concluzie: Bă, să vă fie clar! Nimeni nu îl poate șantaja pe Chaplin!... Cu excepția băiețașilor de la hotelul din Parcul Carol.

Puroiul CNAIR

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere este atât de infectată de corupție,

încât nu ar ajunge toate antibioticele din lume să se facă bine.

Contractul, în valoare de aproape două miliarde de lei, pentru construcția Podului de la Brăila a fost atribuit, la data de 15 ianuarie 2018, asocierii formate din Astaldi Spa, rebotezată Webuild, și IHI Infrastructure Systems.

Asocierea de firme a început lucrările prin tergiversări, un ritm slab de lucru și o slabă mobilizare. Apoi au început să apară numeroase neconformități, unele alarmante, legate de calitatea slabă a lucrărilor.

Ca să "pună capacul pe oală", în noiembrie 2021, constructorii

Sorin Grindeanu "Chaplin", ministrul numai pe partea de infrastructură al Transporturilor, premierul Marcel "Ciumpalacu" și șeful CNAIR Cristian "Piștol Gol" se întrec în declarații elucubrante în legătură cu dezastrul de la Podul suspendat peste Dunăre, dar și peste calitate, de la Brăila.

Nu este adevărat că Podul de la Brăila este un pericol pentru siguranța publică. Atunci când se va răsturna, vor muri puțini oameni... mai mult pești!

Cu mine vorbești decât despre covrigi!

Băăă, ce vrea să zice don' Grindeanu este: podu' se rostogolește, moare oameni, dar mulți pește!



italieni de la Webuild au angajat un proaspăt absolvent al Universității Tehnice de Construcții București, pe funcția de inginer responsabil cu calitatea controlului.

Vă întrebați ce îl recomandă pe tânărul Octav Nechita pentru această funcție? Vă spunem noi: talentul și mămica.

Tavi este "nefericitul" fiu al Ruxandrei Nechita "Puroi", șefă de serviciu din cadrul CNAIR, care a făcut parte, în 2017, din comisia de atribuire a contractului pentru construcția podului suspendat de la Brăila.

Și astfel, printr-un flagrant conflict de interese, Ruxy și-a văzut "sacul în căruța" Webuild și constructorii italieni au recompensat-o pentru "ciocolata" oferită la licitație.

Mai mult, italienii s-au asigurat că au și un cal troian, mai mult iapă, în Compania de Drumuri.

În loc de concluzie: La cât de mulți angajați ai CNAIR iau o căciulă de bani de la stat și, în paralel, fac jocurile murdare ale constructorilor, Ruxy "Puroi" pare o mică fetiță. În compania condusă de Cristian "Piștol Gol", corupția este atât de răspândită încât nu există doar un cal sau o iapă troiană, e o adevărată herghelie!

Precizări de cacao

Dacă nu v-ați enervat sau nu ați râs cu lacrimi de mult, vă oferim șansa de a citi în integralitate comunicatul emis de CNAIR în legătură cu problemele Podului de la Brăila.

**"COMUNICAT
Precizări CNAIR
06.02.2023**

Referitor la informațiile apărute în spațiul public despre situația derulării contractului pentru proiectarea și construcția Podului Suspendat peste Dunăre de la Brăila, facem următoarele precizări:
-Siguranța celor care circulă pe pod nu este pusă în pericol absolut deloc, așa cum se susține tendențios în articolul publicat astăzi
-Contractul nu este finalizat, iar recepția lucrărilor se va face doar după îndeplinirea tuturor standardelor de calitate stipulate în contract
-Contractul cu antreprenorul WeBuild este în întârziere din cauza

mobilizării deficitare a acestuia -În urma inspecțiilor în șantier, Inginerul și reprezentanții CNAIR au identificat infiltrații la blocurile de ancoraj dinspre localitățile Brăila și Jijila. Astfel, pentru monitorizarea infiltrațiilor și închiderii Rapoartelor de Neconformitate, CNAIR a realizat o „Expertiză Tehnică a lucrărilor executate de Antreprenor în șantier”, iar o primă măsură a vizat următoarele:

-Monitorizarea situației podului din momentul constatării infiltrațiilor, iar după punerea în funcțiune cu încă 6 luni.

-O mare parte dintre aceste infiltrații au fost stopate, iar ca urmare a punctelor de vedere transmise de Expertul Tehnic după punerea în funcțiune a Podului, acesta a prelungit perioada de monitorizare până la data de 31.03.2024, urmând să se stabilească după această dată o soluție finală de închidere a infiltrațiilor.

-În urma procesului de verificare a șuruburilor parapetului de siguranță de pe Podul Suspendat de la Brăila s-a constatat că din totalul de 100.000 de șuruburi, au fost slăbite un număr de 401, ceea ce înseamnă aproximativ 0,4% din totalul acestor elemente

-La 2 săptămâni de la darea în trafic a podului, a fost consemnat de către Inginer apariția de văluriri la nivelul căii de rulare. În data de 25.07.2023, Antreprenorul a justificat apariția acestor degradări ca urmare a traficului greu și temperaturilor crescute. De asemenea, CNAIR a solicitat pe 02.08.2023 clarificări cu privire la apariția vălurilor și presupusa încălcare a restricțiilor de trafic.

Totodată a mai solicitat ISCTR suplimentarea controalelor pe sectoarele în care sunt impuse restricții. Până în momentul de față, antreprenorul a intervenit de 3 ori pentru remedierea structurii rutiere pe pod, dar fără a remedia definitiv această problemă. Pe 08.09.2023, Antreprenorul a informat Beneficiarul cu privire la acțiunile de remediere întreprinse pe Calea 2, banda 1, respectiv frezarea și reașternerea stratului de uzură.

-Deși pasajul CF de la km 0+385 este finalizat, constructorul nu a solicitat recepția, astfel încât acesta nu poate fi utilizat.

Pentru finalizarea tuturor lucrărilor prevăzute în contract, Antreprenorul mai are de efectuat următoarele tipuri de lucrări:

1. drumuri de acces (drumul spre Jijila);
2. lucrări de construcție a bazinelor de retenție a apei pluviale;
3. efectuarea marcajelor și montarea elementelor de semnalizare

verticală-orizontală pentru siguranța circulației;

4. lucrări de remediere a tasărilor apărute la asfaltările efectuate. CNAIR SA"

În loc de concluzie: Ar fi de râs dacă nu am ști că cei care au dat acest comunicat sunt plătiți cu sume uriașe din banii noștri. În loc de râs, te ia plânsul!

Zilele iubirii la CNAIR

Directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a făcut o pasiune nebună pentru o brunetă pe care a angajat-o pe funcția de consilier personal. Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", deși este căsătorit, se "hârjonește" la birou cu consiliera lui personală "Ecaterinca" Manolache, poreclită "Neagra".

Astfel că, de zilele iubirii, "Piștolietă" i-a oferit femeii, pe banii CNAIR, o vacanță de vis la Paris.

Zvăpăiata "Făcucă", "neagră atât la păr, dar mai ales în cerul gurii", juristă de profesie, reprezintă CNAIR-ul la o conferință a constructorilor, care se desfășoară în capitala Franței, în perioada 22-23 februarie 2024.

Spre bucuria Ecaterincăi, deși "International Conference on Highway and Transportation Engineering" se desfășoară pe parcursul a numai două zile, șeful ei îndrăgostit i-am oferit, pe bani publici, o vacanță de lux, în zilele iubirii, adică între Valentine's Day și Dragobete.

Ce contează că Ecaterinca este jurist și nu există nicio justificare să participe la conferință. Important este pretextul și dragostea șefului ei pentru ea.

În loc de concluzie: Dacă toți angajatorii din România și-ar iubi la fel de mult subalternii, așa cum o face Piștol Gol cu Ecaterinca, nu ar mai exista nici proteste, nici greve, nici manifestații de stradă!

Davai conferința!

Este foarte important de menționat că, potrivit colegilor ei, Neagra vorbește fluent engleza și franceza,

dar numai cu mâinile și picioarele. Astfel că, după două zile de conferință, credem că Ecaterinca va avea o asemenea febră musculară la toate membrele că nu va mai putea să spună nici "Bonjour". Însă și mai important este că absolventa nu știm cărei facultăți obscure de drept va participa la prezentări și discuții pe teme tehnice, după cum urmează:

- Construction Management
- Structural Engineering and Health Monitoring
- Environmental Engineering
- Highway and Transportation Engineering
- Hydraulics and Water Power Engineering
- Materials Science and Engineering
- Geotechnical Engineering
- Earthquake Engineering
- Coastal and Harbor Engineering
- Tunnel Engineering
- Surveying and Geo-Spatial Engineering
- Geomatics, Geosciences, Remote Sensing, Geographical

-Information systems
-Information Technology in Civil Engineering".

În loc de concluzie: Vă dați seama ce transpirată va ieși din sală "mult iubita și stimata" Ecaterinca!

Deschidere spre "nou"

Suntem convinși că directorul general al CNAIR s-a consultat cu ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu "Chaplin", înainte de a o trimite pe consiliera lui, mai mult decât proprie și personală, în vacanță la Paris, pe banii fraierilor! În felul acesta s-a asigurat că Chaplin, și el mare amator de pițipoance, este de acord cu încălcarea flagrantă a legii de restrângere a risipei bugetare pentru scopul "nobil" de relaxare a "pupilei".

Trebuie precizat și faptul că, potrivit propriei declarații de avere, deși trece foarte rar pe la muncă, Ecaterinca Manolache a încasat de la CNAIR, în anul 2022, suma totală de 149792 lei, adică peste 2.500

euro pe lună în mână.

Așa se face că, brusc, declarația ei de avere a început să se umfle. Apare pentru prima dată un depozit de 50.000 de lei la o bancă, dar și achiziția unui apartament de 60 de metri pătrați în București.

Sigur, lovitura sub centură a dat-o cu moștenirea primită de la familia ei nobiliară: un teren agricol de 1,99 hectare în comuna vrânceană Broșteni, formată din satele Arva, Broșteni și Pitulușa.

În loc de concluzie: "La Romania", legea se aplică pentru fazani, nu pentru "consiglierre"!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.

O scenă din videoclipul "pesei" "Directorii generali ai CNAIR fac și ei pasiuni nebune pentru femei". Cristian Pistol, zis "Pistol Gol", și-a trimis consiliera proprie și personală, pe "Ecaterinca" Manolache, zisă "Neagra", într-o vacanță de lux la Paris, de Zilele iubirii. Pe banii noștri!!!

Piți, ca să pot să îmi fac și eu, în liniște, Sfântul Valentin, la un restaurant, cu "ai bătrână", pregătește-te pentru o vacanță de lux pe banii fraierilor la Paris!

Oke, mă pregătesc, 'rața-i dracu' de bărbați căsătoriți: furculițion, farfurision, constructrițion, managementțion, engineeringțion, vulevu donse!



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



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

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



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

SCANIA