

INVESTIGATORUL'S



# ESCROCHERIA PARCĂRII DE LA RUSE

PAG.04



IANUARIE 2024  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



CONSTANTIN ISAC,  
PREȘEDINTELE UNTRR  
PG.12



# 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 ANTON-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 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



**07** UNTRR - O DATĂ CLARĂ PENTRU APLICAREA SCHENGEN ȘI LA FRONTIERELE TERESTRE



**17** IVECO, ALĂTURI DE CLIENȚI PE DRUMUL ELECTROMOBILITĂȚII CU GAMELE SALE IVECO S-EWAY ȘI EDAILY



**22** SCHMITZ CARGOBULL ȘI BERGER ÎȘI UNESC FORȚELE



**34** CĂTĂLIN ENACHE, VOLVO TRUCKS: "AVEM O GAMĂ COMPLETĂ DE CAMIOANE ELECTRICE, DE LA 16 LA 40 DE TONE"



## ESCROCHERIA PARCĂRII DE CAMIOANE DE LA RUSE

**Mafia bulgară, sprijinită de autoritățile din țara vecină, a "rezolvat" problema cozilor de camioane din punctul de trecere a frontierei de la Ruse. A făcut o parcare privată în care bagă cu forța camioanele străine, ca să îi ardă la buzunare pe transportatori.**

"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 parcări 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 parcări, camioanele lor nu sunt permise în punctul de trecere a frontierei pentru că nu le vine rândul decât dacă sunt înregistrate în sistemul parcării. 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.

"Teoretic, nu te obligă să intri în parcare. Practic, dacă te duci în vamă și nu ai plătit parcare, nu te lasă să intri în terminal!", afirmă Doru Eftimie, un șofer profesionist care a fost ținut 26 de ore în parcare

Proxima

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

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

**Preferenții transporturilor agabaritice.**



de la Ruse, după ce a ajuns cu camionul marți, 19 decembrie 2023. "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 intimidată. 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 parcări 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 - O DATĂ CLARĂ PENTRU APLICAREA SCHENGEN ȘI LA FRONTIERELE TERESTRE

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România din solicită stabilirea unei date ferme pentru intrarea României în Schengen cu frontierele terestre în 2024.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) salută acordul politic la care s-a ajuns privind extinderea Spațiului Schengen cu România și Bulgaria la frontierele aeriene și maritime începând cu luna martie 2024, însă solicită cu fermitate autorităților române și europene stabilirea unei date clare pentru aplicarea Schengen și la frontierele terestre ale României începând din 2024.

"Aderarea la spațiul Schengen este un pas important și mult așteptat de pasagerii români și operatorii de transport, care trebuia realizat încă din 2011, când instituțiile europene au constatat că România îndeplinește toate condițiile tehnice de aderare la Schengen. Având în vedere că toate datele pasagerilor sunt la dispoziția operatorilor de transport aerieni, extinderea spațiului Schengen cu România

la frontierele aeriene putea fi realizată de mult timp. Întârzierea este evidentă că nu are absolut nicio justificare de natură tehnică, și este doar una politică, membrii clubului UE au ales să pedepsească România și Bulgaria și să le reducă competitivitatea în tot acest timp, înfrânându-le și potențialul de dezvoltare. Acum însă, intrarea României în spațiul Schengen cu frontierele terestre este o urgență pentru transportatorii rutieri de mărfuri a căror eficiență este sever penalizată în prezent prin timpii extrem de mari de așteptare (cca. 30-36 ore zilnic între România și Bulgaria) și pentru operatorii de autocare, pentru a evita povara administrativă semnificativă legată de noile obligații de verificare a datelor pasagerilor în sistemele europene de autorizare a călătoriilor EES și ETIAS începând de anul viitor", a declarat Secretarul General

UNTRR Radu Dinescu. Sistemul de intrare/ieșire (EES) vizează pasagerii din afara UE care au nevoie de o viză de intrare simplă sau dublă pentru a intra în spațiul Schengen, în timp ce Sistemul european de informații și autorizare de călătorie (ETIAS) asigură verificarea pasagerilor non-UE care sunt scutiți de obligația de a avea o viză pentru șederea vizată pe teritoriul statelor membre. În cazul României - țară UE, dar non-Schengen, aplicarea obligațiilor ETIAS și EES va genera o povară administrativă semnificativă pentru operatorii români de transport de persoane. România, prin poziția sa strategică, joacă un rol esențial în asigurarea eficienței și coeziunii transportului rutier la nivel european. Cu toate acestea, absența României din Spațiul Schengen creează bariere administrative și logistice, afectând

# MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





direct industria transporturilor rutiere și generând costuri semnificative pentru operatorii români. Conform analizei UNTRR de anul acesta privind impactul neaderării la Schengen din perspectiva transportului rutier de marfă, industria transporturilor rutiere are pierderi de 2,41 miliarde Euro cauzate de neaderarea României la Schengen.

UNTRR subliniază importanța integrării complete a României în Spațiul Schengen cu frontierele terestre pentru industria transporturilor rutiere de mărfuri și persoane.

“Solicităm stabilirea de urgență

a unei date fixe pentru intrarea României în Schengen și cu frontierele terestre, iar dacă există cerințe speciale acestea să fie clar menționate pentru a avea un sistem de referință exact cu privire la calendarul aderării și obiectivele de atins. Criteriile pe care ceilalți membri ai clubului UE le vor ca România și Bulgaria să le îndeplinească, nu trebuie să excedă cadrul general și condițiile tehnice de acces în spațiul Schengen”, a spus Secretarul General UNTRR Radu Dinescu.

Industria transporturilor rutiere, cel mai mare exportator de servicii al României cu 7,66 miliarde euro

în 2022, este cea mai afectată ramură economică de neaderarea la Schengen a României - Stat Membru al UE din 2007.

La 16 ani de la intrarea României în Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE ale României cu Bulgaria și Ungaria și timpii de așteptare de 36 ore pentru a trece frontierele interne UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, până la 50% timp de muncă pierdut (cu cât cursele sunt mai scurte și timpii de așteptare mai îndelungați, cu atât mai mare este ineficiența transportatorilor) pentru conducătorii auto și întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

UNTRR face apel la autoritățile române și europene să stabilească cât mai curând posibil o dată fermă pentru aderarea României la Spațiul Schengen cu frontierele terestre în 2024.”, se spune în comunicatul UNTRR din 28 decembrie 2023.







## UNTRR: PROTESTELE TRANSPORTATORILOR, GENERATE DE INDIFERENȚA GUVERNELOR

Protestele transportatorilor și ale fermierilor care s-au extins în 24 de județe ale țării sunt consecința lipsei de dialog dintre Guvern și reprezentanții industriei transporturilor din ultimii ani, afirmă reprezentanții UNTRR.

"Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR): "Asistăm

la o situație fără precedent la care în mod sigur nu s-ar fi ajuns dacă implicarea Guvernului în problemele transportatorilor ar fi fost de-a lungul

timpului una reală și susținută. Ceea ce ne lipsește de multă vreme în relația dintre autorități și organizații reprezentative ale transportatorilor

## Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



**2000**

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

\* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

**CEFIN**  
TRUCKS

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

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



este tocmai acest dialog, care ar fi trebuit să găsească o rezolvare până acum la problemele cu care se confruntă industria.

Considerăm că revendicările protestatarilor sunt reale, chiar dacă modul de a le exprima este atipic. Revendicările lor se suprapun cu probleme mai vechi din domeniul transporturilor pe care noi le-am semnalat autorităților de-a lungul anilor. Indiferența cu care guvernarea au tratat aceste probleme a amânat rezolvarea lor până acum, când șoferii au reacționat. Ceea ce vedem astăzi în stradă este oglinda întâzierilor în reglementare, a unei piețe a asigurărilor dezechilibrate și a lipsei de viziune pe termen lung. Să nu uităm că transporturile rutiere sunt vitale pentru economie, ele fiind cel mai mare exportator de servicii al României.”

Menționăm că o parte dintre revendicările protestatarilor au fost de mai mult timp semnalate autorităților de către UNTRR. Unele au fost rezolvate, iar la alte probleme soluțiile întârzie.

### **Problemele transportatorilor români semnalate de UNTRR:**

#### **• Intrarea în spațiul**

**Schengen:** Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri 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, în condițiile în care eficiența lor este sever afectată în prezent de timpii de așteptare extrem de mari;

**• Acciza la carburant** pentru transportul de marfă. În urma majorării accizei la motorină, am solicitat reluarea schemei de restituire parțială a accizei pentru operatorii de transport rutier, care au de suferit în competiția cu cei străini;

**• Timpii de așteptare la frontierele UE.** Am solicitat reducerea timpilor prin suplimentarea personalului vamal și prin crearea unor culoare dedicate ieșirii/ intrării în țară;

**• e-CMR** (scrisoare electronică de însoțire, document de control, care atestă că marfa a fost livrată în stare bună și care standardizează

transportul internațional). UNTRR a solicitat folosirea e-CMR pe scară largă, în urma Convenției la care România a aderat încă din 2019. Printre beneficiile e-CMR: eficientizarea timpilor de lucru și stocarea documentelor în cloud (la care au acces toate părțile interesate/implicate);

**• Indemnizație de hrană pentru șoferi.** Am reușit inițierea unui proiect de lege în Parlament pentru modificarea Codului Fiscal, care prevede instituirea indemnizației de hrană pentru lucrătorii mobili, cuantum al indemnizației de 50 euro/zi și majorarea plafonului neimpozabil de la 3, la 4 salarii de bază.

**• Polița RCA.** 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;

- **Transport agabaritic.**

Reducerea tarifelor la autorizațiile speciale de transport agabaritic, în contextul în care România are cele mai mari tarife față de statele vecine. Am solicitat folosirea generalizată a acestor autorizații în regim electronic;

- **Criza șoferilor.** Este o problemă constantă a pieței transporturilor din România care nu a primit până acum atenția autorităților. UNTRR a obținut reducerea vârstei minime a șoferilor profesioniști, de 21 la 18 ani. Pentru rezolvarea crizei șoferilor, măsura este necesară, nu și suficientă;

- **Accesul șoferilor non-rezidenți în România.** Am

sprijinit deschiderea pieței muncii pentru aceștia, astfel încât să primească acces la școlarizare și la cursuri de specialitate înainte de a obține documentele solicitate de MAI (exemplu: permisul de ședere);

- **Costul de referință.** Am cerut aplicarea costului de referință în transporturile rutiere naționale ca model de calcul, după cum procedează și transportatorii francezi, cu succes. Adoptarea unui cost de referință presupune introducerea unui model de calcul al costului operațional, peste care transportatorii pot aplica marja de profit;

- **Siguranța rutieră.** Anul trecut UNTRR a devenit membru fondator al Coaliției pentru Siguranță Rutieră.

Am solicitat sprijin guvernamental pentru creșterea siguranței rutiere, astfel încât România să scape de tristul record de a fi prima în Europa la numărul de accidente rutiere;

- **Responsabilizarea și sancționarea expeditorilor de mărfuri,** astfel încât aceștia să nu mai ajungă să îi pună pe transportatori în situația de a încălca legislația privind depășirea greutăților maxime admise, a dimensiunilor legale și a timpului de conducere și odihnă a șoferului;

- **Măsuri pentru stimularea achiziției de autovehicule comerciale verzi.**", se spune în comunicatul UNTRR din 16 ianuarie 2024.

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

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





## CONSTANTIN ISAC, PREȘEDINTELE UNTRR, DESPRE PROTESTUL TRANSPORTATORILOR ȘI REZULTATUL NEGOCIERILOR CU AȚORITĂȚILE

În ediția din luna ianuarie 2024 a emisiunii "Starea Transporturilor", Constantin Isac, președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, vorbește despre protestul transportatorilor și rezultatul negocierilor cu autoritățile.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:** Sunteți de acord cu protestul transportatorilor rutieri din România?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:** Orice protest al transportatorilor care este orientat în direcția soluționării problemelor specifice sectorului și care se desfășoară pașnic este susținut de UNTRR. Acest protest intră în această categorie și îl susținem din plin. Deși protestul a avut câteva zile, primele, de confuzie în legătură cu mesajul pe care l-a transmis, în

legătură cu revendicările, s-a reglat în timp și au fost înțelese pe deplin atât revendicările cât și mesajul transportatorilor. Revendicările lor erau deja de mult timp pe masa Ministerului și a Guvernului, din păcate nesoluționate. Acum, lucrurile se vor îndrepta, după părerea noastră. O singură idee aș vrea să subliniez în plus. Considerăm că gestionarea protestului de către Guvern și Ministerul Transporturilor s-a făcut greșit, deoarece la negocieri trebuia, de fiecare dată, alături de asociațiile reprezentative din sector, să fie

invitați și reprezentanții protestatarilor, chiar dacă putea dura mai mult. Era important ca protestul să se încheie mai repede, să fie gestionat în modul acesta.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:** Când preconizați că se va încheia protestul?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:** Nu putem aprecia cu exactitate momentul când se va încheia protestul. Dar, suntem pe drumul cel bun, considerăm



că autoritățile au înțeles atât mesajul transportatorilor cât și soluțiile pe care le-am propus. În câteva zile ar trebui să se încheie. Toate problemele sunt în curs de rezolvare.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:** Care sunt principalele revendicări?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:** Cu siguranță, cea mai importantă este reducerea tarifului RCA, urmată de soluționarea problemelor legate de cozile din frontieră, amendarea celor care au depășiri la cântărire, evitarea amenzilor privind expirarea rovinietei după ce au așteptat în frontieră pentru a trece granița și, de asemenea, privitor la rambursarea unei părți din

supraaciza la carburanți.

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

În ce punct de află discuțiile dumneavoastră cu reprezentatii ASF în legătură cu asigurarea obligatorie RCA?

**Constantin Isac, președinte**

**UNTRR:** Considerăm că suntem destul de avansați. Am avut trei runde de discuții cu ASF în care ne-am poziționat, de fiecare dată, foarte ferm pe respectarea legii. Și anume, ofertarea către transportatori a tarifului de referință, la care să se aplice bonus-malus, sistemul reglementat de lege. Avem promisiuni clare că acest lucru va fi adoptat. Așteptăm în câteva zile să se materializeze această propunere și asiguratorii să practice noile tarife.

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

Ce soluții s-au găsit cu premierul Marcel Ciolacu pentru reducerea cozilor de camioane din frontieră?

**Constantin Isac, președinte**

**UNTRR:** S-a discutat această problemă cu domnul ministru Sorin Grindeanu, apoi la Guvern cu domnul Premier Marcel Ciolacu. Începând de azi, s-au inventariat condițiile în toate punctele de frontieră, astfel încât să se realizeze fluxuri separate pentru autocamioanele UE și non-UE și, de asemenea, pentru cele goale. Astfel încât autocamioanele goale să nu mai aștepte în cozile atât de mari formate. Pe de altă parte, cele care au documente pregătite și pot fi procesate mai ușor să aibă acces mai ușor și cozile să aibă un timp de

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST  
NOILE CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI  
PE PLATFORMA

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





așteptare mult mai mic.

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

Ce promisiune aveți legat de toleranța la cântărirea camioanelor?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:**

Aici lucrurile sunt rezolvate, în sensul că s-a introdus

în ședința de guvern propunerea să se revină la toleranțele la cântărirea de dinainte de anularea acestora, respectiv la 4% și 5% pe sarcina transportată. Considerăm că este o problemă soluționată deja.

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

Transportatorii au reclamat că

sunt amendați pentru expirarea rovinietelor din cauza timpilor uriași de așteptare la frontieră. Ați discutat această problemă cu premierul?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:**

Am discutat cu domnul Premier și am identificat soluția. În toate punctele de frontieră unde se face citirea, toate aparatele vor fi amplasate anterior cozilor, fie în puncte mobile, fie în puncte fixe, astfel încât să nu mai existe niciun risc față de o citire a lipsei de rovinetă după parcurgerea cozii.

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

Ce șanse sunt ca transportatorii să își poată recupera o parte din supraacciza de la carburanți?

**Constantin Isac, președinte UNTRR:**

Sunt șanse reale. Practic, tot sistemul de recuperare a supraaccizei există, el va fi aplicat într-un termen relativ scurt, atât pe ultima creștere de acciză, cât și pentru următoarea creștere de acciză care va fi în iulie. Ce este important de știut este că rambursarea supraaccizei se face în principal după ce aceasta depășește nivelul minim european și nu înainte.





## IVECO “CONDUCE ELECTRIC” PRIN EUROPA, ALĂTURI DE METALLICA, ÎN TURNEUL MONDIAL M72

- IVECO se asociază cu Metallica, susținând vestita trupă în toată faza europeană a turneului mondial M72, cu camioane și microbuze electrice și pe gaz natural.
- Cu vehiculele sale cu emisii scăzute și zero, IVECO va contribui la obiectivul trupei, acela de a-și reduce amprenta de carbon, oferind o experiență de spectacol sustenabilă, concert după concert.
- Parteneriatul dintre IVECO și Metallica se bazează pe valori fundamentale comune de sustenabilitate a mediului și responsabilitate socială.

În timpul evenimentului de lansare a gamei sale complete, de pe 15 noiembrie 2023, de la Barcelona, IVECO a anunțat parteneriatul istoric cu trupa Metallica, membră a Rock & Roll Hall Of Famers. Brandul va susține trupa în timpul etapei europene a turneului M72 World

Tour, în perioada mai-iulie 2024. Camioanele și microbuzele electrice și pe gaz natural IVECO se vor alătura, astfel, caravanei Metallica, asigurând transportul membrilor trupei și al echipamentului acestora către Munchen, Helsinki, Copenhaga, Varșovia și Madrid,

orașele care vor găzdui turneul european. Anunțul s-a încheiat cu videoclipul oficial de lansare a noii game complete IVECO, animat de coloana sonoră "electrizantă" a hitului "It's Electric" al trupei Metallica.  
Luca Sra, Președinte, Truck

**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALIST

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



Business Unit, Iveco Group, a declarat: "Lansarea gamei complete IVECO 2024 este o etapă unică în istoria noastră, care deschide un capitol interesant, alimentat de noua noastră energie. Nu putea exista un moment mai bun pentru a anunța un parteneriat cu adevărat electrizant. Suntem foarte fericiți să rulăm "pe autostradă" cu această trupă și acest echipaj uimitor, la bordul vehiculelor noastre cu propulsie alternativă, animați de vocația noastră comună de a sprijini cauzele sustenabile și de a împinge limitele spre o lume mai bună." IVECO va pune la dispoziție camioanele heavy-duty S-eWay

și S-Way Metallica Special Edition electrice și pe gaz natural, personalizate cu un imprimeu special conceput în culorile bine-cunoscutului album 72 Seasons al trupei. Caroseria neagră mată poartă emblematicul logo Metallica. Microbuzele eDaily și Daily Natural Gas, cu același design Special Edition Metallica, vor asigura transportul întregii echipe pe parcursul turneului. Vehiculele "verzi" vor contribui la obiectivul Metallica de a-și reduce amprenta de carbon, oferind o experiență de spectacol sustenabilă, concert după concert. Și șoferii vor putea fi parte din

această inițiativă, aceștia fiind invitați, indiferent de brandul vehiculului lor, să trimită videoclipuri în care se perfecționează în interpretarea muzicii Metallica. Cei mai buni vor fi recompensați cu bilete la concert. IVECO și Metallica împărtășesc același interes față de protecția mediului și responsabilitatea socială. IVECO este cunoscut pentru angajamentul său în transportul ecologic, prin investiții de lungă durată în soluții de propulsie alternative. Ca parte a Grupului Iveco, brandul și-a asumat să atingă neutralitatea carbonului până în 2040 și va continua să susțină comunitățile afectate de dezastre naturale și război, să desfășoare programe de formare pentru tinerii vulnerabili și să doneze pentru a hrăni persoanele nevoiașe. Aceste programe se aliniază perfect cu inițiativele fundației Metallica, "All Within My Hands", care sprijină băncile locale de alimente în timpul turneelor, derulează inițiative de educație a forței de muncă în colaborare cu colegii comunitare și contribuie la eforturile de ajutor în caz de dezastre. Doi parteneri mână în mână, pentru un viitor mai bun.







## IVECO, ALĂTURI DE CLIENȚI PE DRUMUL ELECTROMOBILITĂȚII CU GAMELE SALE IVECO S-EWAY ȘI EDAILY

**Dintotdeauna un pionier al combustibililor alternativi, IVECO și-a ajutat clienții în creșterea eficienței, reducând, în același timp, emisiile.**

Pe drumul schimbării către emisiile zero, vehiculele electrice sunt un element-cheie în abordarea multienergetică, oferind soluții care nu compromit rentabilitatea sau productivitatea afacerii pentru clienți. Aceasta este și ceea ce oferă noul IVECO S-eWay - primul camion electric heavy-duty, fabricat integral de IVECO - și eDaily îmbunătățit. Lumea asistă la o tranziție rapidă către mobilitatea electrică, iar industria vehiculelor comerciale este o parte esențială a acestei schimbări. Începând cu 2019,



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



vânzările de camioane electrice s-au triplat de la an la an, iar numărul lor continuă să crească. Un ecosistem de susținere este esențial pentru a permite faza de extindere a electromobilității și pentru a satisface cererea de pe piață. De aceea, IVECO și-a extins portofoliul de servicii de electromobilitate, integrând soluții special concepute pentru vehiculele electrice cu baterie (BEV): o combinație inovatoare de produse, servicii și modele de afaceri pentru a susține pe deplin clienții în tranziția către vehiculele electrice.

**IVECO S-eWay este "electric prin natura sa" și pregătit pentru misiuni grele**



Capabil să satisfacă o selecție extinsă de misiuni, cum ar fi de la un hub la altul sau de la un hub la

un oraș, IVECO S-eWay, un vehicul complet electric, are o autonomie de până la 500 km. Acest vehicul este alimentat de un sistem inovator de baterii format din nouă baterii de 82 kWh, totalizând 738 kWh.

Cu o încărcare rapidă de până la 350 kW, S-eWay poate reîncărca 80% din SOC-ul bateriei în 90 de minute. Aceste baterii au fost testate în condiții reale, confruntându-se cu temperaturi extreme, de la -30 la +50°C, pentru a perfecționa sistemul avansat de management termic.

Tractorul 4x2 S-eWay este propulsat de un eAxe cu două motoare de la FPT Industrial, brandul-soră al IVECO specializat în tehnologii avansate de propulsie, care produce o putere continuă de 480 kW și un cuplu de 1.800 Nm. Nu numai că eAxe garantează cele mai bune performanțe dinamice din clasa sa, dar designul său compact permite



# PROGER GLOBAL NETWORK

## EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





ca toate modulele bateriei să se afle în interiorul șasiului - eliminând necesitatea unui "rucsac" pentru baterii pe cabină. Acest ambalaj le permite operatorilor IVECO S-eWay să profite la maximum de lungimea remorcii și să reducă la minimum cercul de întoarcere. Șase moduri de rulare cu frânare regenerativă vor contribui la maximizarea eficienței, oferind în același timp șoferului un control mai mare asupra comportamentului trenului de rulare. Cabina spațioasă oferă niveluri impresionante de depozitare, cu accent pe ergonomie și tehnologie. Un display digital impresionant de 12.8 inch a fost conceput pentru a reda informațiile cele mai relevante, cu scopul de a reduce încărcarea cognitivă.

Un ecran de infotainment de 17 inch, de clasă superioară, furnizează o interfață de utilizator bogată și ușor de navigat datorită

pictogramelor mai mari. Un sistem de navigație specific pentru camioane grele evidențiază restricțiile de rută în funcție de greutatea remorcii, dimensiunea încărcăturii și clasificarea materialelor periculoase.

versatilitate.

eDaily este renumit pentru tehnologia sa inovatoare de baterii modulare, care îi conferă o autonomie de până la 400 km în condiții reale de utilizare în mediul urban, iar o a patra baterie poate



### **„Mai mult decât electric”**

eDaily se mândrește acum cu un ePTO de 50 kW și o a patra opțiune de baterie pentru un plus de

fi acum configurată pe modelele cu șasiu-cabină de 7,2 tone GVW 5100 mm 72C. Extinderea capacității bateriei la 148 kWh permite o autonomie de până la 240 km. Modelele IVECO eDaily cu trei și patru baterii beneficiază, de asemenea, de o încărcare rapidă mai rapidă, de 115 kW, care asigură o autonomie de 100 km în doar 20 de minute. În plus, vehiculele cu șasiu-cabină beneficiază de flexibilitatea unui port de încărcare opțional, montat lateral pentru a optimiza confortul șoferilor. Capacitățile ePTO de neegalat de 15 kW ale modelului eDaily au fost, de asemenea, extinse, oferind acum o putere excepțională de 50 kW în formele ePTO de înaltă tensiune și mecanice. Această creștere





semnificativă a puterii poate oferi acum o soluție cu emisii zero pentru echipamentele utilizate în misiuni specializate solicitante, cum ar fi curățarea rigolelor, stingerea incendiilor, curățarea zăpezii, colectarea gunoiului și altele. Combinând display-ul digital dinamic al Daily-ului și un ecran multimedia impresionant, noul eDaily oferă acum soluții de Smart Routing fie prin noul sistem de infotainment, fie prin aplicația eDaily Routing. Acest lucru permite șoferului să verifice gama estimată cu sistemul care oferă sfaturi cu privire la momentul în care este necesară o încărcare intermediară, luând în considerare ruta și estimările de distanță prin inteligență artificială. De asemenea, funcționalitatea a fost îmbogățită pentru șoferi și managerii de flotă cu controale eRemote care gestionează de la distanță setările vehiculului prin intermediul aplicației Easy Daily sau prin portalul IVECO ON. Managerul de flotă poate verifica de la distanță starea funcțiilor vehiculului, cum ar fi setările Hi-Matic și Eco Mode, având posibilitatea de a le bloca pentru a asigura eficiența maximă a combustibilului în timpul operațiunilor. Această funcție

permite acum controlul la distanță al setărilor ADAS, asigurând siguranța activă și pasivă a vehiculului.

### **Serviciile IVECO: soluții complete de mobilitate adaptate nevoilor clienților**

IVECO S-eWay și eDaily vin cu un portofoliu holistic de servicii dezvoltate pentru a îmbunătăți productivitatea și rentabilitatea afacerilor clienților, maximizând disponibilitatea și eficiența vehiculelor, siguranța șoferului și protecția mediului. Scopul este de a oferi clienților o soluție de mobilitate completă care să se potrivească perfect cerințelor lor. Serviciile eMobility sunt concepute pentru a facilita tranziția către mobilitatea electrică, crescând productivitatea, reducând costurile totale de operare și maximizând autonomia și eficiența energetică a vehiculului. Serviciile Uptime vizează minimizarea timpului în care vehiculul este inactiv, evitând opriri neprevăzute prin monitorizare în timp real, diagnosticare la distanță și programe de mentenanță. Serviciile de Productivitate și Eficiență / Productivity & Efficiency ajută clienții să reducă consumul de combustibil, să optimizeze

rutele și să îmbunătățească stilul de conducere. Serviciile de Îngrijire a Șoferului și Siguranță & Securitate / Driver Care and Safety & Security sunt concepute pentru a promova comportamentul de conducere mai sigur, monitorizarea performanței șoferului și creșterea siguranței. Piese și accesorii / Parts & Accessories oferă o gamă extinsă pentru personalizarea vehiculului. În plus, IVECO CAPITAL oferă clienților o soluție financiară cuprinzătoare, inclusiv servicii de finanțare, leasing și asigurări pe toate piețele. Abordarea modulară a serviciilor IVECO face mai ușor pentru clienți să își ajusteze serviciile în funcție de cerințele lor specifice. Pentru a veni în întâmpinarea nevoilor clienților săi, IVECO a creat anumite pachete de servicii, începând cu pachetul eStart, conceput pentru a simplifica gestionarea vehiculelor, utilizând portalul IVECO ON pentru monitorizarea vehiculului și optimizarea eficienței flotei, Uptime Monitoring & Management pentru maximizarea conectivității eDaily și noua aplicație Easy Daily pentru a face viața șoferului mai ușoară. Clienții eDaily își pot personaliza soluția de servicii cu o gamă de pachete premium. ePRO include aplicația de rutare și gestionarea eCharge pentru un sprijin complet în ceea ce privește reîncărcarea publică și maximizarea eficienței vehiculelor. eFLEET include ePRO și raportarea, cum ar fi e-reportul profesional și raportul de siguranță, pentru a promova un stil de conducere mai eficient și mai sigur.





## SCHMITZ CARGOBULL ȘI BERGER ÎȘI UNESC FORȚELE

Începând cu ianuarie 2024, remorcile BERGERecotrail sunt disponibile pentru achiziționare prin rețeaua de vânzări a Schmitz Cargobull.



Autoritățile relevante au aprobat investiția de 49% a Schmitz Cargobull AG în Berger Fahrzeugtechnik GmbH, conform acordului dintre companii încheiat în septembrie 2023. Cu efect imediat, cele două firme își vor consolida forțele și își vor lansa relația prin comercializarea remorcii ușoare BERGERecotrail în întreaga rețea de vânzări a Schmitz Cargobull în Europa. Discutând despre următorii pași, Boris Billich, Directorul de Vânzări al Schmitz Cargobull AG, declară: "Suntem încântați că acum vom putea oferi clienților noștri un portofoliu de produse și mai extins datorită colaborării cu Berger. Clienții pot achiziționa acum vehiculele specializate ușoare BERGERecotrail prin partenerii lor de contact Schmitz



Cargobull. Firmele de transport vor beneficia de o gamă mai largă de vehicule și un pachet extins de servicii pentru ambele linii de produse. Acest lucru este extrem de avantajos pentru clienții noștri."

Roland Schneider, Directorul de Vânzări la Berger Fahrzeugtechnik GmbH, cu sediul în Tirol, Austria, adaugă: "Semiremorcile ușoare BERGERecotrail au o cerere ridicată în special printre clienții în căutare de încărcături mari. Cu toate acestea, două dintre principalele motive pentru care

remorcile ușoare devin tot mai relevante pentru firmele de transport sunt capacitatea lor de a optimiza încărcătura și de a crește sustenabilitatea. Clienții pot utiliza acum rețeaua de vânzări și servicii la nivel european a Schmitz Cargobull, oferind o valoare adăugată semnificativă."

Cu vehiculele sale BERGERecotrail, Berger Fahrzeugtechnik este un specialist recunoscut în vehicule premium ușoare, cu expertiză extinsă în construcția ușoară. Acum, că cele două companii

și-au consolidat forțele, remorcile ușoare BERGERecotrail produse la fabrica din Radfeld, Tirol, sunt disponibile și prin canalele de vânzare ale Schmitz Cargobull. Clienții vor putea, de asemenea, să beneficieze de o aprovizionare europeană cuprinzătoare cu piese de schimb prin rețeaua de Parteneri de Servicii Schmitz Cargobull. Următorul pas va consta în extinderea întregului portofoliu de servicii Schmitz Cargobull pentru a acoperi și vehiculele ușoare Berger.



Semiremorca frigorifică S.KO COOL, compatibilă cu TAPA TSRI, îndeplinește cele mai înalte standarde de siguranță ale TAPA - Transported Asset Protection Association. Toate componentele de securitate sunt deja perfect adaptate una cu cealaltă din fabrică: în interiorul vehiculului, imobilizatorul, senzorul de cuplare, alarma acustică și sistemul de alarmă cu fire integrate Body Protect protejează încărcătura. Panoul solar opțional protejează acumulatorul de pornire împotriva descărcării totale. Sistemul de blocare a ușilor și senzorii de contact ale ușilor monitorizează și securizează accesul în partea din spate. Cu ajutorul sistemului telematic TrailerConnect®, puteți monitoriza și controla în mod sigur și eficient transportul în modul TAPA din confortul biroului dvs. [www.cargobull.com/ro](http://www.cargobull.com/ro)

Securitatea transporturilor simplificată

**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.



## VIDEO. VERSUS S03E03: RĂZBOIUL DIN UCRAINA ȘI TRANSPORTUL RUTIER ROMÂNESC

**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.**

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:** 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 bâtele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare.

În rest, business-ul într-o mică



măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

#### **Episodul 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 întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK. Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.



# BORN FOR YOU

## CU O TEHNOLOGIE AVANSATĂ ȘI ALIMENTAT CU GAZ NATURAL, NOUL EUROCARGO ESTE "POTRIVIT PENTRU ORICE MISIUNE"

**Noul Eurocargo reprezintă cea mai avansată replică a gamei istorice de până acum. Bordul digital re-proiectat, noile sisteme de asistență pentru șoferi (ADAS), serviciile digitale și oferta extinsă de motorizări fac din Eurocargo o alegere clară pentru șoferi. Un atu cu adevărat puternic pentru toți operatorii.**

### **Gaz natural pentru fiecare misiune – o premieră în clasa sa**

IVECO este un lider în industria combustibililor alternativi, iar vehiculele alimentate cu Gaz Natural Comprimat (CNG) oferă o soluție excelentă pentru reducerea semnificativă a emisiilor, păstrând în același timp capacitatea de a-și îndeplini misiunea, și un cost total de proprietate (TCO) redus. Atunci când sunt alimentate cu biometan, vehiculele CNG pot reduce emisiile de CO<sub>2</sub> cu până la 95% în comparație cu un vehicul diesel echivalent. Noul Eurocargo primește o nouă generație de motoare Tector 7 pe CNG, disponibile în toată gama, devenind astfel singurul vehicul cu greutate între 12 și 19

tone, alimentat cu gaz natural din întreaga gamă.

Noul motor CNG de 6,7 litri este disponibil în trei variante: 220 CP, 250 CP și 280 CP. Pe lângă capacitatea și puterea mai mare a motorului, acest camion oferă și cea mai bună economie de combustibil din clasa sa, precum și o reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> de până la -10% față de Tector 7 Diesel.

Noul Eurocargo conduce cu adevărat pe drumul schimbării, permițând din ce în ce mai multor clienți să treacă la combustibili alternativi viabili, fără însă a compromite capacitatea de a-și îndeplini misiunea.

### **Noua transmisie automată cu 8 trepte - mai mare eficiență**

### **și confort la volan**

O nouă transmisie standard este disponibilă atât pentru modelele diesel, cât și pentru cele pe CNG, pentru o eficiență sporită. Transmisia automată cu 8 trepte ZF8-HP devine alegerea implicită, oferind o reducere a consumului de combustibil de până la 5%, iar transmisia automată Allison 3000 este disponibilă opțional.

### **Noul cluster digital configurabil și sistemul infotainment îmbunătățesc experiența șoferului**

Actualizările la bord sunt concepute special pentru a face viața șoferului mai ușoară, adăugând confort și funcționalități suplimentare. Un nou panou de bord complet digital, cu



un display de 10 inch, ocupă un loc central în cabină, având o grafică bogată, care permite o vizibilitate excelentă a informațiilor doar dintr-o privire. Noile comenzi de pe volan îi permit șoferului să se concentreze la misiune sa.

Un alt plus este noul sistem de infotainment cu touchscreen de 7 inch, care le permite șoferilor să își aducă viața digitală la bord. Un radio DAB și o cameră de vizualizare a zonei din spatele vehiculului sunt, de asemenea, disponibile. Ocupanții cabinei pot profita pe deplin de cele două porturi USB pentru încărcarea dispozitivelor inteligente, iar conectarea unui smartphone iOS sau Android permite utilizarea Apple CarPlay și Android Auto, oferind acces la aplicațiile obișnuite, utilizate zilnic de către șoferi. Orice misiune începe cu cheia, iar noul model vine cu o cheie electronică nouă, cu un design modern, dar robust.

**Caracteristicile noi de conectivitate adaugă confort șoferului și cresc productivitatea**

Fiecare Eurocargo vine acum cu un

Modul de Conectivitate standard, făcându-l astfel cel mai conectat Eurocargo din istorie. Operatorii vor avea acces la serviciile digitale IVECO, inclusiv la monitorizarea autocamioanelor și la diagnosticarea de la distanță pentru a ajuta la reducerea timpilor de nefuncționare, precum și la instrumente de

gestionare a flotei prin intermediul portalului pentru clienți IVECO ON. La fel de nou pentru Eurocargo este IVECO Driver Pal, noul companion de călătorie activat vocal, construit pe tehnologia Amazon Web Services (AWS) și caracteristicile Alexa. Conceput pentru a maximiza timpul de funcționare al



NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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





vehiculului, prin planificarea rutei și monitorizarea stării vehiculului, acesta reduce întârzierile și timpul de nefuncționare neașteptat. Șoferii Eurocargo vor putea interacționa cu vehiculul prin comenzi vocale, ajutându-i să rămână concentrați pe drum.

Noua aplicație Easy Cargo este un punct de contact unic care oferă șoferilor mai mult control asupra vehiculului lor. Aplicația oferă acces la Evaluarea Stilului de Conducere/ Driving Style Evaluation, care îi poate ajuta să-și îmbunătățească obiceiurile de condus cu sugestii privind conducerea sigură, eficiența la consum și starea vehiculului. Și aplicația Easy Cargo conectează direct șoferul la Serviciile de Asistență la Distanță/ Remote Assistance Services și actualizările Over the Air ale vehiculului și poate fi folosită pentru a controla funcțiile cabinei, precum aerul condiționat, iluminarea și ușile, sporind confortul șoferului.

Clienții pot beneficia și de avantajele oferite de mentenanța predictivă, bazată pe datele generate de Eurocargo. Aceasta le permite operatorilor să-și optimizeze operațiunile de întreținere și reparații pentru a se potrivi misiunii lor, minimizând întreruperile și sporind confortul.

### **Experiență de conducere excelentă și siguranță sporită cu noile funcții ADAS și caracteristici de conducere autonomă**

Noul Eurocargo respectă toate noile regulamente globale privind siguranța (Global Safety Regulations - GSR). Printre acestea se numără: Alcohol Interlock Preparation, Intelligent Speed Assist, Moving Off Info System, Blind Spot Info System, Reversing Detection, Emergency Stop Signal, Lane Departure Warning System.

### **Gama diversificată și flexibilă pregătește noul Eurocargo pentru orice misiune**

Datorită configurațiilor sale extrem de versatile, noul Eurocargo este pregătit pentru orice misiune. Cu o gamă cuprinsă între 7,5 și 19 tone, șasiul său robust este ideal pentru livrări urbane sau regionale, construcții, misiuni municipale și chiar off-road, cu varianta Eurocargo 4x4. O rază de virare de 11 m face ca Eurocargo să fie ușor de manevrat în spațiile urbane și să fie partenerul perfect pentru livrări în zonele populate.

O gamă de ampatamente de la 2.790 mm până la 6.570 mm și șasiul robust, se adresează atât

aplicațiilor solicitante, cât și montării caroseriilor și a echipamentelor specializate, făcând din Eurocargo unul dintre cele mai versatile vehicule din clasa sa. De fapt, există peste 11.000 de configurații posibile pentru Eurocargo, astfel încât clienții pot configura vehiculul perfect pentru misiunea lor.

### **Serviciile IVECO: pentru o soluție completă de mobilitate adaptată clienților**

Noul Eurocargo vine cu un portofoliu complet de servicii dezvoltate pentru a îmbunătăți productivitatea și rentabilitatea afacerilor clienților, prin maximizarea timpului de funcționare și eficiența vehiculului, siguranța șoferilor și protecția mediului. Scopul este de a le oferi clienților o soluție completă de mobilitate care să răspundă perfect cerințelor lor. Serviciile Uptime sunt concepute pentru a minimiza timpul de nefuncționare al vehiculului, evitând opririle neprogramate, prin monitorizarea în timp real, diagnoza la distanță și programarea mentenanței. Serviciile Productivity & Efficiency ajută clienții să reducă consumul de combustibil, să optimizeze rutele și să îmbunătățească stilul de conducere. Serviciile Driver Care și Safety & Security sunt concepute pentru

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



a promova un stil de conducere mai sigur, pentru a monitoriza performanța șoferilor și pentru a crește siguranța acestora. IVECO a pregătit deja pachete de servicii bazate pe experiența sa, începând cu Start Pack conceput pentru a simplifica viața la bord, cu ajutorul portalului pentru clienți IVECO ON pentru monitorizarea vehiculului și optimizarea eficienței flotei, Uptime Monitoring &

Management pentru a maximiza timpul de funcționare al Eurocargo și noua aplicație Easy Cargo pentru a face viața șoferului mai convenabilă. Pachetul de Asistență pentru Șoferi garantează 2 ani suplimentari pentru serviciile IVECO Driver Pal și Tom Tom Live. Clientul poate adapta soluția de servicii cu ajutorul unor pachete premium personalizabile. Safety Pack oferă Raportul de Siguranță

Profesional, permițând evaluarea și posibilitatea îmbunătățirii stilului de conducere, în plus față de IVECO ON Plus. Productivity Pack include IVECO ON Plus, la care se adaugă controlul la distanță ADAS și actualizări de geolocație a vehiculelor, precum și API-ul Web, care permite clientului să utilizeze propriul sistem de gestionare a flotei pentru a include vehiculele IVECO conectate.







# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



## CĂTĂLIN ENACHE, VOLVO TRUCKS: "AVEM O GAMĂ COMPLETĂ DE CAMIOANE ELECTRICE, DE LA 16 LA 40 DE TONE"

**În cadrul Forumului Mobilității Sustenabile, desfășurat la București, pe 7 decembrie 2023, Cătălin Enache, Electromobility Key Account Volvo Trucks, a avut o prezentare cu titlul "Electromobilitatea și decarbonizarea în transporturi și logistică".**

Am selectat câteva dintre afirmațiile din această prezentare:

- Cu alți colegi reprezentăm noul val de soluții de electromobilitate pentru camioane. Fiecare producător de camioane are în dezvoltare produse și de destul de mulți ani au fost lansate pe piață, iar de anul acesta și în România.
- Este vorba de ambițiile Volvo față de FIT for 50. Noi, în momentul în care ne-am angajat în acest demers, am analizat produsele noastre și am realizat că o parte principală, 90% din camioanele diesel, 90% din emisii sunt făcute de partea de operare a camionului. La electric procentul este de 70%. Potențialul de reducere este uriaș pe partea de reducere implementând camioanele electrice. Și atunci ne dorim, până în 2030, să reducem cu 50% emisiile. Pe următoarea decadă 2030-2040,
- împreună cu partea de hidrogen, ne dorim să aducem rezultatele la un net zero pe partea de operare. Între 2040-2050 ne dorim să ajungem la net zero.
- La FIT for 50 sunt foarte multe companii care au aderat și sunt tot mai multe. Sunt 5000 înscrise și este o bază de clienți pe care vrem să îi abordăm. Direcția grupului nostru, pe lângă partea de electric, merge în partea de hidrogen, camioane cu hidrogen și ne uităm la partea de combustibili alternativi. Cei mai cunoscuți sunt CNG, LNG, partea de HVO și orice altă soluție. Combustibilii alternativi au mai mult un impact punctual, de la zonă la zonă sau de la țară la țară. Energia este ceva de care nu ne putem lipsi.
- Anul acesta în ianuarie am marcat finalul programului de roll-out. Avem o gamă completă de camioane electrice, de la 16 la 40 de tone,
- putând să le implementăm pe orice aplicație doresc clienții, care se potrivesc la electric.
- Ce simțim noi ca grup că avem nevoie ca să creștem? Deocamdată, implementările sunt punctuale, date de niște transportatori și de niște clienți de transport care conștientizează nevoia reducerii de emisii și de sustenabilitate.
- Sunt patru lucruri, dar cea mai importantă este partea de subvenții. Sunt produse noi, seriile de producții sunt destul de reduse și din cauza asta avem nevoie de suportul statelor în care implementăm pentru a aduce o populație cât mai mare de camioane în piață.
- O să vin cu o comparație: în Europa de vest avem programe de subvenții. Legislația europeană ne permite și ne ajută să avem subvenții pentru camioane grele. Se

# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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



poate prin regulamentul european să obținem 100% din diferența dintre un camion diesel și unul electric echivalent. Dăm exemplu Germania, unde se oferă până al 80% din preț, mergând până al 250.000 euro pe camion și unde au un program separat pentru subvențiile pe partea de charge.

- Un alt exemplu, Spania, unde subvenția pe camion merge până la 190.000 euro, mare plusvaloare este că l-au inclus în PNRR. Cu bani europeni au implementat subvenționarea de camioane electrice.

- În România, din momentul în care am știut că avem camioane disponibile, am început discuțiile. Din păcate, consultările merg destul de greu și nu avem un orizont legat de o schemă de subvenție. Acesta e cel mai important lucru.

- Al doilea lucru important este public charging network. Acesta este necesar în momentul în care avem o populație. Necesitatea lui vine de la câteva sute de camioane. Acum, din testele efectuate anul acesta, ne-am dat seama că putem roti camioanele folosind rețelele de stații de încărcare pentru turisme. Nu a fost tot timpul facil, dar am putut face teste în orice oraș.

- Implementările de primă instanță sunt cu charging de incintă. Companiile, o dată cu camionul, implementează și soluțiile de încărcare.

- Acum o diagramă care ne arată cum sunt clasele de vehicule: camioane medii, partea de servicii

municipale și construcții urbane, lucrează în orașe. Vor fi bine operate de stații de incintă.

- Partea de distribuție urbană merge prin stații de incintă, dar poți crește productivitatea prin stații publice. Poți rula mai mult zilnic.

- Pentru interregional, regional și long haul, aici este plusvaloarea pentru stațiile publice. Chiar dacă e foarte greu să găsești la mijlocul autostrăzii o sursă, nu zicem de 50 megawați, zicem de 2 sau 3 megawați. Ea poate fi găsită în noduri, sau în proximitatea orașelor. Sau în zone logistice unde această putere poate fi disponibilă.

- Dacă ar fi să vorbim de rute, sunt două clase de rute. Este vorba de un puzzle în jurul unui punct, punctul acesta poate fi un depozit, fabrică sau oraș. Dacă vorbim de transport urban, vorbim de mai multe curse în raza de 20-35 km. Dacă vorbim de regional e o rază de 200 km.

- Ca să extindem, putem lega două puncte de transport cu alimentare la ambele capete. Și atunci, în formatul acesta, am avut mai multe teste pe partea de long haul, care este considerat peste 400 de km. Am reușit 500 și chiar 600 km, cu camioane cu autonomie de 300 km.

- Nu mereu autonomia e limitare. Dacă poți face suport cu partea de charging, poți mări productivitatea zilnică. Vorbim de necesarul de încărcare. Pentru camioane medii, avem nevoie de stații între 50 și 100 de kilowați pe curent continuu, care sunt foarte comune cu cele ale

turismelor. Minusul este poziționarea lor. Pentru că s-a încetățenit ideea că vehiculul trebuie parcat o mai lungă perioadă de timp, nu avem un acces dorit peste tot.

- Venim cu compensare cu soluții de charging pe curent alternativ. De anul viitor vom avea și pe camioanele medii 43 de kilowați pe curent alternativ și sunt niște stații pe care le oferim noi și e un cost de implementare foarte redus.

- Energia regenerabilă este foarte importantă, este un vector de dezvoltare unde piața merge destul de bine. Companii medii și mari se dezvoltă în direcția asta, conștientizează faptul că își pot reduce costurile. În momentul în care vor avea un excedent de energie îl pot folosi pentru electrificarea logisticii proprii.

- Puțin despre experiența efectivă. Avem trei camioane livrate, avem două camioane în test. Primul, livrat în februarie 2023, a fost o mândrie pentru că a venit imediat după startul de producție. Am livrat camionul în același timp cu primul camion din Franța.

- Piața din Franța este la câteva zeci de unități, iar la noi este de câteva. Trebuie să prindem din urmă gap-ul acesta. Cu primul client am testat în paralel și cel de-al doilea cap tractor din gamă - Volvo FM.

- Următoarele două unități au fost implementate astă vară pentru transport intermodal. Rulează în România într-o buclă de 500 km pe zi. Se lucrează cu trei stații de încărcare, una încă în lucru. Când o vom avea vom rula 1.000 de km în 30 de ore. Adică, 800.000 de km în 4 ani. Este ceva ce depășește un rula de diesel și arată fiabilitatea.

- Cu camioanele de demo am efectuat multe teste în toată țara. Sunt două modele. În vară, am transportat o colecție de artă între Oradea și Cantacuzino folosind camionul electric.

# 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.





## ADINA VĂLEAN: "MAȘINA E PARTE INTEGRANTĂ A MODULUI EUROPEAN DE A TRĂI"

**Comisarul european pentru Transporturi Adina Vălean a avut un discurs în cadrul Forumului Mobilității Sustenabile, desfășurat la București, pe 7 decembrie 2023.**

Am selectat câteva idei din speech-ul Adinei Vălean:

- Pentru România, această dezbatere privind mobilitatea viitorului și dezvoltarea transporturilor are importanță specială pentru că România are un țesut industrial puternic în domeniul industriei auto, precum și o rețea de transporturi care ne poziționează pe coridoarele transeuropene.
- Transporturile sunt vitale în UE, unde suntem 410 milioane de locuitori, în medie, 13,2% din bugetul fiecărei gospodării este alocat pentru bunuri și servicii de transport. Aproximativ 5% din PIB-ul Uniunii Europene provine din această industrie. Transportul este esențial pentru 1 milion de întreprinderi. Mai mult de 10 milioane de oameni și câștigă existența în această industrie.
- Sectorul transporturilor terestre sau rutiere reprezintă cea mai mare parte din contribuția de 6,5% la PIB-ul României provenind din sectorul serviciilor de transport. Transporturile determină și succesul nostru în comerțul internațional. Multe miliarde din import și export. Sectorul auto este, la rândul lui, unul din principalele motoare ale economiei naționale.
- 14% din bunurile exportate anul trecut au fost vehicule, iar aproximativ 10% din totalul serviciilor exportate au fost servicii de transport. Utilitatea modernă și reziliența reprezintă baza oricărei activități economice performante și determină într-o bună măsură avantajul competitiv pe piețele globale.
- Pentru fiecare dintre noi, mașina reprezintă un bun ce depășește granițele clasice ale produselor pe care le utilizăm zilnic. Mașina este expresia posibilității de mișcare individuală. Este mijlocul prin care venim în fiecare zi acasă. Mașina e parte integrantă a modului european de a trăi. Acest mijloc al mobilității individuale zilnice are o valoare mult prea importantă din punct de vedere social și material pentru a limita accesul cetățenilor noștri la unele vehicule moderne și sustenabile. De aceea, cred că tranziția pe noile vehicule electrice trebuie să fie conjugată cu dezvoltarea unui ecosistem industrial care să asigure accesul tuturor la produse competitive și mai ieftine decât cele care există acum.
- În cadrul Comisiei Europene am propus în 2021 o strategie pentru mobilitate sustenabilă și digitalizată,



## 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**



care răspunde deciziei majoritare a statelor membre ale Uniunii Europene de a reduce emisiile de carbon din transportul cu 90% până în 2050. Propunerea noastră, susținută desigur, de toate statele membre ale Uniunii Europene, Uniunea în ansamblu ei, protejează pe deplin dezideratul cetățenilor care au beneficiat de servicii mai bune, mai rapide și mai ieftine.

- Strategia nu propune interzicerea a nimic. Nu propune interzicerea serviciilor aeriene pe distanță scurtă, nu propune prin legislație restricționarea accesului în orașe al autovehiculelor, nu propune nici măcar reducerea vitezei la 30 km de oră în orașe la nivel european. Dimpotrivă, stă baza sigurelor propuneri legislative din Pachetul FIT for 55 care oferă claritate și oportunități dezvoltării industriale.

- În plus față de aceste două propuneri legislative din Pachetul Fit for 55 este și regulamentul privind infrastructura de stații de realimentare și reîncărcare. Așa stabilește ținte clare, calitative și geografice pentru alimentarea flotelor electrice și a celor propulsate de hidrogen în viitorul apropiat. Am obținut angajamentul statelor membre ale Uniunii ca, pentru fiecare mașină electrică plasată pe piață, beneficiind o putere instalată de reîncărcare de 0,6 kilowați și la fiecare 60 km de rețea trans-europeană să avem o formă de reîncărcare până în 2030. Ținte similare sunt acceptate pe rețelele europene pentru stațiile de realimentare cu hidrogen, combustibil care rămâne esențial

în special pe rutier pe distanțe mai mari.

- De asemenea, am stabilit standarde minime pentru viteza de reîncărcare și capacitatea instalată, minim 350 de kilowați.

- Bineînțeles că aceste standarde obligatorii adoptate la nivel european necesită investiții majore. Dar ele sunt deja practică pentru investitori instituționali și industria energetică.

- Instituțiile financiare sunt dornice să aloce bugete importante pentru acest tip de investiții pentru că le vor genera cu siguranță profit pe termen lung și pentru că ele contribuie la portofoliile de obligații acceptate de taxonomia europeană care definește produsele financiare sustenabile.

- Fondurile europene sunt și ele disponibile direct pentru acele investiții care necesită un sprijin financiar nerambursabil, mai ales pe piețele mai puțin mai mature din punct de vedere al penetrării vehiculelor electrice.

- Europa continuă să investească în mod constant în rețeaua de transport în infrastructura clasică și noile tehnologii. Doar din fondurile pe care le avem noi la dispoziție, Comisariatul pentru Transporturi al Comisiei Europene pune la dispoziție 26 de miliarde de euro pentru infrastructura de transport.

- România, performează mai bine în ultima vreme la capitolul de

investiții, grație unui grup de lucru al Comisiei la nivel înalt dedicat de noi. Ceea ce ne face să sperăm că, la finalul acestui ciclu european, să putem atribui fonduri de 1.000.000.000 euro pentru nevoile României.

- Sigur planul național de redresare și reziliență, fondurile de coeziune contribuie și ele cu suficienți bani la finalizarea conexiunilor majore din România până la sfârșitul anului 2027. Suntem într-o conjunctură fără precedentă în care România are la dispoziție aproximativ 19 miliarde de euro pentru transport.

- Fondurile europene nu sunt însă dedicate numai infrastructurii clasice. Finanțăm soluții inovatoare pentru întreg lanțul logistic, de la stații de reîncărcare, sistemele de management inteligent al traficului, parcări digitalizate pentru camioane, terminale multimodale de marfă sau de pasageri.

- Avem rezerve, de exemplu, peste 1,6 miliarde de euro pentru proiecte de finanțare a stațiilor de reîncărcare și mă bucur să văd un interes sporit al investitorilor pentru atragerea acestor fonduri și în România. Spun asta pentru că România a depus deja cinci proiecte în cadrul liniei de finanțare pentru stații de reîncărcare. Și aici avem o contribuție a Uniunii Europene de 27 de milioane de euro.

- De asemenea, în Planul național de redresare și reziliență am văzut că proiecte de dezvoltare a infrastructurii naționale de carburanți alternativi pentru vehiculele rutiere



și în special instalarea a cel puțin 30.000 de puncte de reîncărcare, din astea sunt 2000 până la sfârșitul anului 2026.

- Toate aceste finanțări și cifre arată, zic eu, atașamentul și eforturile pe care UE le face pentru modernizarea și transformarea sistemului într-unul sustenabil și digitalizat și rezilient, principalul scop al acțiunilor noastre fiind desigur creșterea colectivității și a calității serviciilor.

- Însă drumul pe care am fost condamnați să-l parcurgem, în care viziunea majoritară la nivel european a decis o politică axată doar pe electrificare, este marcat de provocări și presiuni.

- Industria auto este supusă unei transformări decisă politic la nivel UE, o tranziție foarte accelerată, cu un termen brusc pe 2035, când motorul cu combustie internă nu va mai putea fi pus pe piață, și asta în timp ce pe alte pe alte piețe globale, cum e cea din SUA, se mizează pe sprijinirea tuturor combustibililor alternativi lichizi.

- Iar în China, statul subvenționează fără limite producția de autovehicule și baterii la prețuri care devin nesustenabile în comparație cu costurile de producție din Europa.

- Criza pandemică de COVID-19, atacul nejustificat al Rusiei împotriva Ucrainei, inflația, creșterea galopantă a prețurilor energiei au pus o presiune imensă pe lanțurile de aprovizionare, pe costurile de producție, ceea ce a determinat o stagnare față de proiecțiile inițiale pentru introducerea și vânzarea autovehiculelor electrice. Suntem în fața unei situații de criză dublă, care se manifestă simultan la nivelul cererii și al ofertei pentru autovehiculele electrice. Mai mult, sursele de aprovizionare cu materii prime pentru producția de baterii sunt din ce în ce mai nesigure în context geopolitic. Toate acestea, în timp ce rețelele

energetice nu sunt suficiente pentru a satisface cererea flexibilă de energie determinată de flotele auto electrificate. Iar această problemă nu este una exclusiv est-europeană.

- Aveți un invitat din partea Olandei care va spune povestea de succes a Olandei în electrificare, care s-a desfășurat în mod natural în urma unor, să spunem, decizii politice, dar care se confruntă în momentul de față de asemenea cu o supra-încărcare a rețelelor. Astfel încât există decizia de restricționare pentru instalarea de stații de reîncărcare până când sistemele critice de infrastructură de distribuție electrică nu sunt modernizate pentru a face față cererii uriașe de electricitate.

- Toți acești factori extremi cer un răspuns european pe care UE l-a dat prin Net Zero, care oferă mecanisme de sprijin legislativ și financiar pentru noile tehnologii, sustenabile stații de reîncărcare electroliză.

- În plus mă bucur să vă anunț că am mai depășit un obstacol prin modificarea acordului comercial cu Marea Britanie. Am reușit să evităm costuri suplimentare de peste 6 miliarde de euro la nivel european, de peste 1.000.000.000 euro pentru industria din România prin renunțarea aplicării unei taxe de 10% pe exportul de baterii din Marea Britanie pentru 3 ani. O decizie complicată, dar necesară, pentru că pierderile ar fi fost mult mai mari pentru noi, având în vedere că bateriile din China au un avantaj competitiv de aproape 20%, comparativ cu producția europeană, care în plus nici nu face față cererii producătorilor europeni și devine în proporție de 20% import din UK. Prin această decizie dăm un impuls vital industriei europene de baterii și celei auto pentru a-și păstra șansa să rămână un creator de produse nu doar o linie de asamblare pentru produsele altora.

- Totodată, în aceste zile se



discută cu Comisia un act care să definească eligibilitatea combustibililor alternativi considerați fi suspendați, dar pe o paletă mai largă de bio-carburanți acceptați, astfel încât să putem crește ponderea lor și a combustibililor sintetici absolut necesari pentru atingerea țintelor de reducere a emisiilor de CO2.

- După cum vedeți, industria Europei rămâne marcată de aceste provocări determinate de viteza accelerată a decarbonizării.

- Cred că în acest moment de inflexiune, avem nevoie să reacționăm mai mult la eforturi politice la nivel UE pentru asigurarea unei implementări viabile din punct de vedere economic a politicilor de climă. Cred că trebuie să menținem, să dezvoltăm și alternativele sustenabile lichide pentru combustibili alternativi, astfel încât să putem beneficia de economii de scară în utilizarea conductelor și a infrastructurii de alimentare existentă, astfel încât să putem decarboniza mai rapid flotele existente, să reducem costurile tranziției pentru cetățeni. Soluțiile există. Cred că voința populară se îndreaptă spre acest făgaș și astfel viitorul social și industrial al Europei poate fi de succes.



## ȘOFER DE CAMION DE LA 17 ANI. ÎN CE CONDIȚII?

**Românii ar putea deveni șoferi de camion sau dubă cu 16 locuri de la 17 ani, în anumite condiții, potrivit noilor norme UE ce urmează a fi votate. Datele statistice la nivelul UE arată însă că două din cinci accidente rutiere mortale sunt provocate de conducători auto sub 30 de ani.**

Noi norme UE privind conducerea autovehiculelor vor fi votate de Parlamentul European în sesiunea plenară din ianuarie 2024, ceea ce va duce, apoi, la modificarea legilor din fiecare stat membru.

Printre noutățile „Vision Zero” se află și scăderea vârstei obligatorii pentru obținerea de către cetățenii UE a permisului de conducere pentru camioane sau vehicule de transport persoane cu până la 16 pasageri, în anumite condiții.

Proiectul „Vision Zero” face parte din programul de politici UE în materie de siguranță rutieră pentru perioada 2021-2030, prezentat în martie 2023. Comisia Europeană urmărește ca, până în 2050, să nu mai existe niciun deces pe drumurile UE. Peste 20.000 de vieți s-au pierdut pe drumurile din UE în 2022

(cu 3% mai mult decât în 2021), majoritatea victimelor fiind pietoni, bicicliști.

### **Urmează votul!**

În urma unui vot controversat desfășurat la începutul lunii decembrie 2023, aprobat la diferență de un singur vot, Comisia pentru Transporturi a Parlamentului European (ETSC) și-a exprimat în mod oficial poziția cu privire la propunerile de reformare a normelor privind permisele de conducere în Uniunea Europeană.

ETSC afirmă, însă, că poziția Comisiei ar avea consecințe devastatoare pentru siguranța rutieră, dacă amendamentele convenite vor ajunge în legislația finală, ce va fi supusă votului în PE în ianuarie 2024.

Concret, deputații europeni au sprijinit cerința Comisiei Europene ca, în viitor, toate statele membre ale UE să elibereze permise de conducere pentru tinerii de 17 ani pentru a conduce vehicule grele de marfă și utilitare cu până la 16 pasageri în cadrul unui program de conducere însoțită (cu un șofer cu experiență alături, n. red.). ETSC spune că acest lucru are potențialul de a crește masiv numărul de tineri care conduc camioane, ceea ce ar putea avea consecințe foarte negative pentru siguranța rutieră.

### **Doar 5 state permit accesul adolescenților la volan în camion**

În prezent, doar cinci țări europene permit adolescenților de 18 ani



să conducă camioane: Finlanda, Germania, Irlanda, Polonia și Spania. Iar datele din Finlanda, Germania și Polonia arată în mod clar că cei mai tineri șoferi de camioane (18-19 ani) au o probabilitate mult mai mare de a provoca un accident.

ETSC afirmă că, din perspectiva siguranței rutiere, vârsta minimă în UE pentru șoferii de camion ar trebui să fie de 21 de ani - aceasta este vârsta minimă "recomandată" în prezent. Susținătorii siguranței nu văd nicio justificare pentru a încuraja adolescenți de doar 17 ani să conducă camioane sau vehicule pentru pasageri.

„Această legislație a fost introdusă sub semnul unui "pachet de siguranță rutieră", dar, sincer, dacă vom ajunge să încurajăm un număr mare de tineri să conducă camioane, consecințele vor fi devastatoare.

Înainte de votul în plenul Parlamentului European din ianuarie, sperăm că factorii de decizie politică vor face un pas înapoi și vor reconsidera consecințele acestor schimbări, înainte de a vota planuri care vor face drumurile noastre mai periculoase pentru toată lumea", a declarat Ellen Townsend, director de politici în cadrul ETSC.

### **Revista TIR Magazin vă prezintă lista modificărilor în Directiva carnetelor de șoferi a UE**

#### **DIRECTIVA UE PRIVIND CARNETUL DE ȘOFER (TEXT INTEGRAL)**

La 1 martie 2023, Comisia Europeană și-a publicat propunerea legislativă privind permisele de conducere - o chestiune care ține de competența UE - cu scopul de a permite libera circulație a persoanelor și a bunurilor în întreaga UE prin modernizarea sistemului de permise de conducere. Acest lucru implică transformarea permisului de conducere în viitor, îmbunătățirea siguranței rutiere și simplificarea normelor pentru cei care doresc să obțină un permis de conducere. Propunerea prevede conducerea însoțită pentru tinerii care învață, toleranță zero pentru conducerea în stare de ebrietate, o mai bună pregătire pentru micromobilitate și introducerea permiselor de conducere digitale.

În Parlamentul European, dosarul legislativ a fost atribuit Comisiei pentru transport și Turism (TRAN) la 27 aprilie 2023. Raportorul a fost elaborat la 3 mai 2023.

#### **Introducere**

Viziunea Zero, care face parte din cadrul politicii de siguranță rutieră a Uniunii Europene pentru 2021-2030 și a fost lansată de către Comisia Europeană.

Comisia Europeană depune eforturi pentru a avea zero decese pe drumurile din UE până în 2050. Peste 20.000 de vieți s-au pierdut pe drumurile din UE în 2022 (cu 3% mai mult decât în 2021), în care majoritatea victimelor au fost pietoni, bicicliști și utilizatori de scutere și motociclete.

Propunerea de directivă revizuită privind permisele de conducere va contribui la realizarea Viziunii Zero a UE și să țină seama de Strategia europeană pentru mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020, în special a inițiativei sale emblematică 10 (consolidarea siguranței și securității transporturilor) și a inițiativei emblematică 6 (realizarea unei infrastructuri conectate și automatizarea mobilității multimodale conectate și automatizate o realitate).

Tinerii șoferi reprezintă 8% din totalul conducătorilor auto, însă în două din cinci coliziuni mortale este implicat un șofer cu vârsta sub 30 de ani. Acesta este motivul pentru care propunerea de directivă



revizuită ia în considerare, în general, numărul total de decese. Acesta se menține sub nivelul de dinaintea pandemiei, dar progresele sunt lente.

Propunerea are ca obiectiv găsirea unui echilibru corect între îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic, asigurarea libertății de circulație și reducerea sarcinii administrative.

### **Situația existentă**

Înainte de actuala propunere de revizuire a directivei privind permisele de conducere, au existat alte trei directive în vigoare. Prima directivă (1980) s-a concentrat pe aspecte precum modelul comunitar, categoriile de vehicule, eliberarea (examen de conducere și aptitudini medicale), precum și schimbul de permise.

Directiva a doua (1991) a consolidat domeniile acoperite de predecesoarea sa și a instituit principiul recunoașterii reciproce și o vârstă minimă. Cea de-a treia directivă, în vigoare în prezent (2006) a consolidat domeniile acoperite de cele două directive anterioare și a stabilit o procedură administrativă, controale medicale periodice pentru conducătorii de autobuze și camioane, precum și standarde pentru examinatori și o

rețea care acoperă statele membre, cunoscută sub numele de RESPER. În prezent, practicile statelor membre privind permisele de conducere diferă, de exemplu, în ceea ce privește eliberarea, forma și procedura. Propunerea ar spori armonizarea în aceste domenii. Există o vastă activitate a Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) privind principiul recunoașterii reciproce a permiselor de conducere.

Astfel cum este prevăzut la articolul 2 din directiva actuală. Un stat membru care este obligat să recunoască un permis eliberat de un alt stat membru nu are dreptul de a investiga dacă condițiile necesare pentru eliberarea permisului respectiv au fost îndeplinite. Cu toate acestea, mai multe state membre, printre care și Germania, au constatat că aceste licențe au fost eliberate frecvent cu încălcarea directivei actuale.

Încălcările au implicat printre altele, eliberarea de licențe pentru persoane care nu au reședința oficială în statul membru în cauză sau pentru conducători auto. În unele cazuri, CJUE a recunoscut dreptul unui stat membru de a refuza recunoașterea unui permis de conducere.

### **Poziția de plecare a Parlamentului**

În 2017, într-o rezoluție privind siguranța auto în UE, Parlamentul a subliniat necesitatea ca instruirea șoferilor să includă instruirea periodică și suplimentară în ceea ce privește utilizarea mecanismelor obligatorii de asistență pentru șoferi, acordând o atenție specială persoanelor în vârstă și persoanelor cu mobilitate redusă.

Parlamentul a îndemnat școlile de șoferi să integreze aceste sisteme în formarea cursanților și să cupleze obținerea permisului de conducere cu o pregătire practică profesională pe șosea.

Într-o rezoluție din octombrie 2021 referitoare la cadrul politicii UE în domeniul siguranței rutiere 2021-2030, Parlamentul a deplâns faptul că progresele înregistrate în reducerea ratelor de mortalitate din UE au stagnat și că obiectivul UE pentru 2020 a fost ratat. Mai mult, prezența paralelă, pe de o parte, a vehiculelor cu caracteristici automatizate și conectate și, pe de altă parte, a vehiculelor tradiționale în traficul mixt ar reprezenta un nou risc în viitorul apropiat, în special pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi motocicliștii, bicicliștii și pietonii.

Prin urmare, Parlamentul a subliniat



necesitatea de a menține Directiva privind permisele de conducere la zi în ceea ce privește noile evoluții tehnologice în domeniul vehiculelor.

### Ce se vrea

Se vrea revizuirea Directivei privind permisele de conducere automatizate și în programele de formare, în special pentru conducătorii auto profesioniști. În plus, Parlamentul a solicitat Comisiei să elaboreze standarde minime pentru formarea conducătorilor auto și educația în materie de siguranță rutieră, aliniind astfel treptat cursurile de conducere în întreaga UE.

În acest context, cunoștințele și competențele, aspectele legate de creșterea riscurilor și autoevaluarea ar trebui incluse în revizuire.

Parlamentul a propus un sistem de permis de conducere gradat, care să încurajeze conducătorii auto începători să dobândească mai multă experiență în domeniul de ordin superior.

A insistat asupra unei armonizări suplimentare a standardelor minime pentru formatori. De asemenea, Parlamentul a cerut să se evalueze opțiunea de a face obligatorie formarea teoretică și practică și testele pentru obținerea unui permis, în special pentru mopede. În plus, Parlamentul a remarcat că există diferențe de gen, vârstă și inegalități sociale în ceea ce privește mobilitatea și siguranța

rutieră, care ar trebui, de asemenea, luate în considerare.

### Pregătirea propunerii

Comisia Europeană a început să elaboreze propunerea pe baza documentelor existente.

Propunerea a fost precedată de mai multe etape pregătitoare: consultări cu părțile interesate, un studiu post-post a directivei existente, publicată la 21 ianuarie 2022, și o evaluare a impactului inițial.

Evaluarea a concluzionat că vechea directivă a fost cea mai eficientă în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor sale inițiale de îmbunătățire a siguranței rutiere și de facilitare a liberei circulații a cetățenilor.

Directiva a avut ca efect reducerea cu 7% a numărului de decese cauzate de accidente rutiere până în 2018. În același timp, s-a observat că au rămas diferențe în mai multe domenii, cum ar fi: sistemul administrativ, perioadele de valabilitate administrativă; cerințele privind controalele medicale, formarea și testarea; cerințele pentru examinatori auto; și recunoașterea permiselor de conducere eliberate de țări din afara UE.

În ceea ce privește relevanța directivei, evaluarea a concluzionat că mijloacele de realizare a obiectivelor acesteia trebuie să fie actualizate, în special în ceea ce privește: conducătorii auto

începători; competențele pentru a reflecta noile soluții tehnologice cum ar fi conducerea semiautomată și automatizată sau a vehiculelor cu transmisie automată; competențe avansate de asistență pentru șoferi; și vehicule cu combustibil alternativ.

În urma evaluării s-a constatat că directiva a avut o valoare adăugată clară în ceea ce privește o mai mare armonizare a normelor privind permisele de conducere în întreaga UE. În contextul evaluării, a fost organizată o consultare publică deschisă între octombrie 2020 și ianuarie 2021, în cadrul căreia majoritatea respondenților au considerat că directiva a avut un efect pozitiv asupra siguranței rutiere și că a contribuit la facilitarea circulației atât a conducătorilor auto profesioniști, cât și a celor neprofesioniști.

Consultările părților interesate legate de propunere au avut loc în perioada martie-mai 2022. O consultare publică deschisă s-a desfășurat până la 31 mai 2023. Site-ul Comisiei va sintetiza toate reacțiile primite și le va prezenta Parlamentului European și Consiliului pentru a informa dezbaterile legislative.

### Modificările pe care le-ar aduce propunerea

Comisia a stabilit următoarele serii de probleme nerezolvate, cum ar fi un număr excesiv de accidente rutiere cu morți și cu răni



grave din cauza unei aptitudini, a unor competențe sau cunoștințe medicale scăzute sau a unor accidente periculoase.

Alte probleme au fost barierele care persistă în calea obținerii, reînnoirii sau schimbării permisului de conducere, lipsa recunoașterii permiselor de conducere digitale sau virtuale și o posibilă utilizare suboptimă a permisului de conducere.

Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor (AEPD) a emis un aviz cu privire la propunere la 25 aprilie 2023, pe care l-a transmis Comisiei și colegiatorilor. AEPD recunoaște legitimitatea propunerii, subliniind în același timp importanța de a se asigura că măsurile conțin instrumente adecvate pentru a atinge aceste obiective.

AEPD salută propunerea de aliniere la legislația UE privind protecția datelor. Cu toate acestea, aceasta regretă absența unui cadru specific pentru evaluare privind necesitatea și proporționalitatea extinderii utilizării rețelei pentru schimbul de informații legat de permisele de conducere între autoritățile naționale pentru a preveni, depista și investiga infracțiunile. Recomandă, de asemenea, limitarea prelucrării datelor privind permisele de conducere la infracțiunile legate de traficul rutier.

În plus, AEPD consideră că, în ceea ce privește utilizarea unei aplicații electronice pentru verificarea permiselor de conducere mobile, ar trebui să se asigure că nu existe

alte date cu caracter personal decât cele necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului.

Pentru a aborda aceste aspecte nerezolvate, principalele obiective ale propunerii au fost stabilite după cum urmează: să contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, să contribuie la mobilitatea durabilă și să faciliteze libera circulație, permițând permisele digitale.

Pentru a atinge aceste obiective, propunerea ar urma să modifice actele relevante în legislația UE în vigoare, în special cea de-a treia directivă existentă privind permisele de conducere, și ar face apel la cele mai bune practici aplicate de mai multe state membre ale UE.

Norme propuse ar îmbunătăți siguranța tuturor participanților la trafic. De asemenea, acestea ar pregăti conducătorii auto pentru vehiculele cu emisii zero și pentru a conduce pe drumurile urbane alături de mai multe biciclete și vehicule pe două roți, în prezența multor pietoni. În plus, pentru a aborda problema actualei penurii de șoferi, acestea le-ar permite tinerilor conducători auto să dobândească experiență prin conducere însoțită. De asemenea, propunerea ar introduce permisele de conducere digitale. Noile elemente și măsuri pe care propunerea le introduce în legătură cu permisele de conducere și cu permisele de conducere sunt următoarele:

## **SCHIMBĂRILE PROPUSE**

- Un permis de conducere digital, care poate fi descărcat în special pe un telefon mobil și care este complet echivalent cu permisul de conducere fizic. Statele membre ar trebui să atribuie toate utilizările documentului mobil la documentul fizic și viceversa. Utilizarea unui permis digital este o alegere individuală a conducătorului auto;
- Permisul de conducere al unui vehicul cu o greutate de până la 4.250 kg cu categoria de conducere B în cazul în care vehiculul alternativ este motorizat (greutatea actuală permisă pentru această categorie este de 3 500 kg). Această modificare este destinată în principal să încurajeze achiziționarea sau conversia la propulsia electrică, al cărui pachet de baterii este mai greu decât un motor cu combustie convențional;
- Crearea unui portal digital unic pentru informații, proceduri, asistență și servicii de asistență și rezolvare a problemelor. O schimbare în acest context constă în faptul că ar fi mai puțin necesară "suprapunerea" examenelor pentru permisele de conducere de categoriile C sau D (în special pentru camioane și autobuze);
- Obligația de a deține permise de conducere din categoriile A și B (motociclete și autoturisme), valabile timp de 15 ani, până la vârsta de 70 de ani. După această dată, permisul de conducere va fi valabil pentru 5 ani la reînnoire, timp în care va fi evaluată aptitudinea medicală de a conduce vehicule mai frecvent;



- Posibilitatea ca statele membre să prelungească pe cale administrativă valabilitatea permiselor de conducere, în special în perioade de criză, așa cum s-a întâmplat, de exemplu, în pandemia de coronavirus. În plus, propunerea introduce posibilitatea de a scurta perioada de valabilitate a permisului de conducere pentru șoferii începători și ori de câte ori este necesar să se efectueze controale medicale mai frecvente;
- O perioadă de probă de cel puțin 2 ani pentru conducătorii auto începători după ce au trecut examenul și o normă de toleranță zero în ceea ce privește alcoolul/băutura la volan. Acest lucru este esențial, chiar dacă tinerii reprezintă doar 8% din totalul conducătorilor auto, deoarece în două din cinci coliziuni mortale este implicat un tânăr șofer.
- Permite ca tinerii să susțină examenul și să înceapă să conducă însoțit de autoturisme și camioane de la vârsta de 17 ani, pentru a dobândi experiență de conducere. Tinerii interesați de o profesie de șofer vor putea astfel să învețe să conducă mai devreme și să își completeze pregătirea sub supravegherea unor conducători auto cu experiență;
- Adaptarea formării și a testării conducătorilor auto pentru a-i pregăti mai bine pe conducătorii auto pentru conducerea reală a autovehiculelor.

Se vor introduce situații de conducere și pentru a le dezvolta gradul de conștientizare a riscurilor, în special în ceea ce privește

utilizatorii vulnerabili de pe drumurile publice. Acest lucru va contribui la îmbunătățirea siguranței pietonilor, a bicicliștilor, precum și a utilizatorilor de scutere și de biciclete electrice, pe măsură ce UE trece la o mobilitate urbană mai durabilă;

#### **Comitete consultative**

În 2019, Comitetul European al Regiunilor (CoR) a adoptat un aviz privind siguranța rutieră și mobilitatea automatizată, în care se propune ca formarea pentru obținerea permisului de conducere să acopere tehnologia sistemelor de asistență. În acest sens, industria auto, împreună cu municipalitățile, ar putea oferi cursuri de formare și spații de formare pentru conducătorii auto privați și profesioniști. CoR nu a adoptat încă avizul său cu privire la prezenta propunere. Comitetul Economic și Social European (CESE) a creat un grup de studiu pe tema propunerii de revizuire a directivei.

#### **Parlamentele naționale**

Parlamentele naționale au fost invitate să examineze propunerea pentru a vedea dacă există posibilitatea ca aceasta să fie supusă unor riscuri de subsidiaritate și de probleme de subsidiaritate și proporționalitate. Cincisprezece state membre au reacționat până în prezent, dintre care nouă proceduri de control sunt încă în curs de desfășurare și șase au fost finalizate, inclusiv o scrisoare adresată Comisiei Europene de către Republica Cehă în cadrul dialogului politic.

#### **Punctele de vedere ale părților interesate Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri (IRU)**

a salutat prevederea conform căreia tinerii de 18 ani, cu o pregătire completă, ar putea conduce vehicule de transport de marfă atât în traficul național, cât și în cel internațional. Aceștia ar dori să elimine limitele de distanță pentru tinerii profesioniști de autobuz și autocar atunci când transportă pasageri pe servicii regulate, în cazul în care distanța traseului nu depășește 50 km. IRU dorește să permită tinerilor șoferi profesioniști sub 21 de ani, care sunt autorizați să conducă pe teritoriul lor național, să conducă și pe teritoriul altor state membre ale UE.

În cele din urmă, ei doresc să alinieze vârsta minimă de conducere pentru șoferii de autobuz și autocar cu cea aplicabilă șoferilor de camion (18 ani). În plus, IRU propune o listă UE de țări terțe al căror certificat oficial de conducător auto de competență profesională este recunoscut ca îndeplinind standardele UE de formare profesională a conducătorilor auto. Tinerii candidați la permis de conducere ar trebui să poată începe formarea profesională a conducătorilor auto înainte de vârsta de 18 ani, ceea ce le-ar permite acestora să susțină examenul și să înceapă să conducă de îndată ce împlinesc 18 ani. IRU insistă, de asemenea, să se permită șoferilor profesioniști



de transport rutier instruiți în vârstă de 17 ani să însoțească șoferi profesioniști competenți și experimentați. Aceștia pledează pentru posibilitatea de a utiliza un permis de conducere B pentru a conduce vehicule comerciale ușoare care depășesc pragul de 3,5 tone și vehiculele de transport de persoane cu până la 8+1 locuri.

În plus, ei solicită ajustarea limitelor permise categoria B pentru alte vehicule alternative - să fie mai mare de 4.250 kg, pentru a adapta categoria la nevoile vehiculelor cu emisii zero cu baterii mai grele pentru transportul de mărfuri și de pasageri.

IRU recunoaște experiența de conducere existentă a titularilor de permis B, deja angajați în activități profesionale de transport cu vehicule cu o greutate mai mică de 3,5 tone și până la 8+1 locuri, ori de câte ori acești titulari de permis B sunt pe cale de a obține permise profesionale C și/sau D, fie sunt în curs de formare în acest sens.

IRU propune, de asemenea, adăugarea de recomandări la considerentele directivei pentru a încuraja statele membre să implementeze sisteme și dispoziții adecvate pentru a sprijini titularii de permis B cu experiență în transportul comercial și în anumite condiții.

IRU a pledat pentru digitalizarea permiselor de conducere și interoperabilitatea platformelor digitale. În cele din urmă, aceasta propune adaptarea și

modernizarea formării profesionale a conducătorilor auto.

### **Asociația Internațională a Transportului Public (UITP Europe),**

este de părere că, din cauza modurilor diferite în care statele membre au transpus Directiva privind permisele de conducere în statele lor legislația națională, impactul acesteia asupra întreprinderilor de transport public și situația acestora variază destul de mult.

UITP ar dori să omită trimiterea la lungimea liniilor de autobuz și autocar (mai puțin de 50 km) și să se permită angajaților din ateliere, cum ar fi cei din domeniul mecatronicii care dețin un permis de conducere de categoria C, să circule cu autobuze fără pasageri. UITP se așteaptă ca implementarea noilor tehnologii să afecteze situația prin modificarea cererii și a setului de competențe pentru șoferi. Pentru a face față actualei penurii de conducători auto și pentru a atrage noi, dar și tineri lucrători în sector, este esențial să se adapteze cerințele minime de calificare.

### **Asociația europeană pentru servicii de expediere, logistică de transport și servicii vamale (CLECAT)**

salută propunerea de a îmbunătăți siguranța tuturor utilizatorilor drumurilor și de a atenua lipsa de șoferi profesioniști. Propunerile făcute în comun de CLECAT, Asociația Europeană

a Transportatorilor Express și Consiliul European al Expeditorilor au fost preluate în propunere. Printre acestea se numără creșterea la nivel european a greutății maxime a vehiculelor pentru permisele B pentru vehiculele alimentate cu combustibili alternativi și continuarea digitalizării a permisului de conducere al UE.

Propunerea lor privind instruirea mai devreme, de la vârsta de 17 ani, la pentru a îmbunătăți accesul conducătorilor auto în industrie, a fost luată în considerare, de asemenea, atât timp cât stagiarii sunt însoțiți de un formator cu experiență.

### **Federația Europeană a Cicliștilor (ECF)**

susține: cerințe minime comune pentru formare și standarde pentru instructorii profesioniști; cerințe minime pentru perioadele de probă; sistem de licențiere graduală; și cerințe specifice pentru interacțiunile cu bicicliștii.

Ca un dezavantaj al numeroaselor tehnologii noi din autovehicule, ei consideră că există o problemă tot mai mare de distragere a atenției la volan.

Acest lucru ar trebui, prin urmare, să facă parte integrantă din formarea, testarea și percepția pericolelor la volan. În plus, cunoașterea utilizărilor, a riscurilor și a beneficiilor sistemelor avansate de conducere ar trebui să facă parte integrantă din formarea și testarea conducătorilor auto.



# Coloana a cincea 5

## Transportatorii la proteste, Grindeanu la film

Ca să le facă în ciudă transportatorilor și fermierilor care se îmbrânceau cu jandarmii la intrarea în București, miercuri, 10 ianuarie 2024, premierul Marcel Ciolacu "Ciumpalacu" și ministrul Transporturilor, Sorin "Chaplin" Grindeanu, au mers la un film la

mall. Alături de ei a fost și întâiul înjurător al țării, președintele interimar al Camerei Deputaților, Alfred "Îți-sparg-dinții" Simonis. În timp ce fermierii și transportatorii urlau în frig, încercând să intre cu camioanele și utilajele în Capitală, Marcelino și Sorinelo au preferat să îi strângă mâna "la ușă" lui Piero

Ferrari și să o felicite pe româncea șmecheră care a reușit să îl ia de soț pe italian, în ciuda unei diferențe de vârstă de 45 de ani. Fără să îi pese că afacerile din transporturi și agricultură se prăbușesc din cauza unei țări prost guvernate, "Ciumpalacu" s-a îmbrăcat "la patru ace" și a purtat o cravată primită în dar de la

Premierul "Ciumpalacu", ministrul Transporturilor "Chaplin" și președintele Camerei Deputaților "Îți-sparg-dinții" au organizat un contraprotест la acțiunile din stradă ale transportatorilor: s-au dus la un film la mall.



Piero, purtată de-a lungul vieții de întemeietorul imperiului Ferrari. La rândul său, Grindeanu "Chaplin" a mers la film îmbrăcat prost. Și a rămas așa!

Emoția vizionării filmului a fost atât de mare pentru Alfredel, încât nu l-a mai interesat că transportatorii și fermierii sunt jumuliți la RCA de golanii din firmele de asigurări. El a avut doar o reacție obișnuită, plină de înjurături, ca cea din ședințele Camerei Deputaților.

**În loc de concluzie:** Vorba marelui filosof taoist Mai Chal Jac Kson: "They don't really care about us!".

### I LOVE DRACULA ep.03. Bratu, swingerul de A.U.R.

Alianța pentru Unirea Românilor - AUR a dat lovitură la finalul anului 2023.

Cel mai cunoscut swinger din Giurgiu s-a înscris în partidul condus de George Simion.

Bogdan Bratu este fost director al Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Craiova.

Bratu a reușit să ajungă, din simplu



controlor de trafic la ACI Giurgiu, șef la Regionala Craiova a CNAIR cu documente false.

Potrivit procurorilor care l-au trimis în judecată pentru infracțiunea de înșelăciune, Bogdănel și-a falsificat diploma de studii.

Vajnica justiției din România l-a iertat de infracțiune pe Bratu "ca efect al intervenției prescripției penale".

Cu toate acestea, Bogdănel trebuie să plătească aproape 900.000 de lei către CNAIR cu titlu de daune materiale.

În anul 2013, paparazzi de la Cancan l-au surprins pe actualul membru AUR cum încerca să consolideze valorile familiei tradiționale la un club de swingeri din București.

Bogdan Bratu a anunțat că va candida din partea AUR la alegerile locale pentru funcția de primar al orașului Giurgiu.

**În loc de concluzie:** Cu asemenea membri, avem mari așteptări de la AUR, dacă va ajunge vreodată la guvernare!

### 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](mailto:director@tirmagazin.ro).



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



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

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



# **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**