

INVESTIGATORUL'S



CĂTĂLIN DRULĂ - PG.26
NOUL MINISTRU AL
TRANSPORTURILOR



STEFANO ALBAROSA,
CEO CEFIN TRUCKS
PG.16



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

Revista TIR poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM și în rețeaua 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.

S u m a r



04 UNTRR SOLICITĂ
PRIORITIZAREA
VACCINĂRII
ÎMPOTRIVA COVID-19 A
PERSONALULUI ESENȚIAL
DIN TRANSPORTURILE
RUTIERE



05 UNTRR - TERMEN SCURT
DE IMPLEMENTARE A
ACORDULUI CU UK



12 PARTENERIAT PENTRU
DECARBONIZAREA
TRANSPORTURILOR



18 SCHMITZ CARGOBULL
OFERĂ PROPRIUL SISTEM
DE MONITORIZARE A
PRESIUNII ÎN ANVELOPE



UNTRR- PENTRU RESTABILIREA NORMALITĂȚII ÎNTRE UE ȘI UK

UNTRR solicită intervenția autorităților române pentru restabilirea normalității în transporturile rutiere între Marea Britanie și UE, precum și suspendarea restricțiilor de circulație și derogări de la timpii de conducere în statele membre UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită intervenția Președinției României, Ministerului Afacerilor Externe și Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pe lângă cele britanice pentru a acorda prioritate autocarelor și vehiculelor care transportă șoferi profesioniști, și să-i excludă de la plata testului COVID-19 pe baza documentelor doveditoare (contract de muncă, licență, card tahograf) că aceștia sunt angajați ai unei firme de transport rutier.

Reamintim că Franța și Marea Britanie au ajuns în data de 22.12.2020 la un acord de redeschidere a frontierei dintre cele două țări pentru a permite reluarea serviciilor de transport de mărfuri însoțite și a unor servicii de transport călători, fiind necesar un test negativ de coronavirus efectuat în ultimele 72 de ore.

Testarea șoferilor profesioniști se va face pe aerodromul Manston din Kent, unde personalul abilitat le va oferi teste conducătorilor auto pentru a fi auto-administrate în cabine, sub supraveghere.

Rezultatul va fi comunicat șoferilor prin mesaj text sau email, urmând să fie identificați prin numărul de înmatriculare.

Șoferii profesioniști care se deplasează din Marea Britanie către România fără a se afla la bordul camioanelor vor trebui să realizeze un test COVID-19 privat pentru a continua călătoria.

Totodată, UNTRR atenționează că începând cu 24.12.2020 intră în vigoare o serie de interdicții de circulație pentru vehiculele comerciale în majoritatea țărilor UE cu ocazia sărbătorilor de iarnă: Franța, Germania, Spania, Italia, Austria, Slovenia, Republica Cehă, Slovacia, Polonia, Croația, Ungaria, Bulgaria și România.

UNTRR solicită autorităților române intervenția pe lângă autoritățile din statele membre și Comisia Europeană pentru suspendarea aplicării acestor restricții de circulație, precum și acordarea unor derogări de la timpii de conducere și de odihnă în vederea oferirii unei soluții reale pentru deblocarea vehiculelor comerciale și a șoferilor care încă sunt captivi în Marea Britanie. În caz contrar,

blocajul șoferilor profesioniști se va muta din Marea Britanie în diferite țări europene.

Reamintim că prin Pachetul Mobilitate 1 efectuarea repausului săptămânal normal de 45 de ore în cabina vehiculelor nu este permisă, fiind interzis astfel dreptul șoferilor de a fi protejați sanitar prin expunerea la infectarea cu Covid-19. Măsura ar trebui suspendată sau lăsată la opțiunea șoferilor până la încetarea pandemiei Covid-19.

UNTRR solicită Comisiei Europene să accepte și să promoveze aceste derogări în vederea restabilirii cursului normal de lucru în industria de transport rutier europeană. Decizia de a suspenda circulația mărfurilor contravine grav recomandărilor practice emise de Comisia Europeană privind înființarea „culoarelor verzi” – puncte de trecere a frontierei pentru toate vehiculele de transport de marfă, unde verificările și controalele medicale eventuale se efectuează în cel mult 15 minute.”, se spune în comunicatul UNTRR din 23 decembrie 2020.

UNTRR SOLICITĂ PRIORITIZAREA VACCINĂRII ÎMPOTRIVA COVID-19 A PERSONALULUI ESENȚIAL DIN TRANSPORTURILE RUTIERE

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Sănătății și coordonatorului campaniei de vaccinare împotriva COVID-19, dr. Valeriu Gheorghiță, prioritizarea vaccinării împotriva COVID-19 a personalului esențial din transporturile rutiere, în condițiile în care industria de transport rutier este una de importanță sistemică pentru economia României, asigurând continuitatea fluxului de mărfuri și pasageri.

"Sectorul de transport rutier din România reprezintă aproape 41.000 de firme, cu o cifră de afaceri cumulată de 12,3 miliarde euro, 212.000 de angajați, și este principalul contributor la exportul de servicii al României, cu un total de 6,12 miliarde euro. Transporturile rutiere generează un sfert din exportul total de servicii al României, de 26,3 miliarde euro. Încă de la începutul pandemiei COVID-19, Comisia Europeană a comunicat că statele membre trebuie să ia măsuri pentru a asigura libera circulație în UE a tuturor lucrătorilor implicați în transportul internațional. Majoritatea statelor UE și non-UE consideră că șoferii profesioniști fac parte din categoria lucrătorilor esențiali și le permit libera circulație, fără măsuri de constrângere a activității acestora, precum măsuri de carantinare sau teste COVID-19. În acest sens, UNTRR solicită

inclusiunea lucrătorilor din transporturile rutiere de mărfuri și persoane în cadrul celei de-a doua etape de vaccinare, întrucât această grupă profesională desfășoară activități într-un domeniu cheie și esențial.



Evidența șoferilor profesioniști de vehicule comerciale de mărfuri și persoane este ținută la Autoritatea Rutieră Română (ARR), care eliberează atestatele de conducător auto, cartelele tahograf și are înregistrări cu șoferii angajați la fiecare firmă de transport rutier din România. Totodată, UNTRR solicită autorităților române să realizeze demersuri pe lângă Comisia Europeană de a elimina necesitatea testului COVID-19 în țările unde este cerut pentru șoferii profesioniști, indiferent dacă deplasarea se face cu vehiculele comerciale sau atunci când călătoresc ca pasageri în interes de serviciu (cu autoturisme/microbuze/avioane către camioanele/autocarele pe care lucrează), în baza dovezii de vaccinare.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 08 ianuarie 2021.

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



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



BR



EXIT

UNTRR - TERMEN SCURT DE IMPLEMENTARE A ACORDULUI CU UK

UNTRR salută finalizarea acordului comercial dintre UE și Regatul Unit, dar atrage atenția asupra termenului scurt de implementare și a faptului că sute de camioane sunt încă blocate în Dover și regiunea Kent.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) salută finalizarea acordului comercial și de cooperare dintre Uniunea Europeană (UE) și Regatul Unit, însă ambele părți ar trebui să ofere suport

complet companiilor și operatorilor de transport rutier în respectarea prevederilor acestui acord, care conține 1246 de pagini, în condițiile în care mai sunt doar 3 zile până la încheierea perioadei de tranziție, iar camioanele sunt încă blocate în

portul Dover și în regiunea Kent. UNTRR solicită Guvernului și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să sprijine și să informeze adecvat operatorii de transport rutier români în respectarea cerințelor din acord, astfel încât transportul de bunuri și persoane între România/restul statelor membre UE și Regatul Unit să se desfășoare în condiții optime de la 1 ianuarie 2021, când Marea Britanie va părăsi piața unică și uniunea vamală a UE. Conform Acordului, începând cu 1 ianuarie 2021, atât transportatorii rutieri din UE cât și cei din Regatul Unit vor putea efectua operațiuni de transport marfă către și din orice punct al teritoriului celeilalte părți, fără a fi necesare autorizațiile CEMT sau terță țară, cu condiția să se îndeplinească standardele agreeate privind siguranța și condițiile de muncă. De asemenea, vor putea efectua două operațiuni suplimentare pe teritoriul celeilalte





părți (dintre care maximum 1 operațiune de cabotaj pentru transportatorii britanici), limitând astfel riscul efectuării curselor în gol la întoarcere. Acordul mai prevede și drepturi depline de tranzit (de exemplu, dreptul transportatorilor irlandezi de a tranzita Regatul Unit pentru a ajunge în UE). Totuși, vor fi solicitate garanții pentru taxele și obligațiile vamale, în acest caz transportatorii rutieri putând folosi carnete TIR, prin care se garantează plata taxelor vamale a mărfurilor transportate în regim TIR, sau Regimul de Tranzit Comun (CTC).

Autoritățile vamale britanice au testat cu succes folosirea carnetelor TIR pentru transportul dintre UE și Regatul Unit și au confirmat disponibilitatea de a fi utilizate și după finalul perioadei de tranziție. De menționat că, începând cu 1 ianuarie 2021, vehiculele grele cu MTMA mai mare de 7,5 tone care efectuează operațiuni de transport rutier din Regatul Unit către statele Uniunii Europene trebuie să obțină un permis electronic – Kent Access Permit - înainte de a intra în Portul Dover sau Eurotunnel. Permisul ajută la gestionarea traficului, confirmând că șoferii au documentele corecte pentru controalele de import în UE.

Totodată, operatorii economici care vor efectua formalități vamale în Regatul Unit, inclusiv firmele de transport rutier, trebuie să obțină atât un număr EORI valabil în UE (RO EORI) cât și un număr EORI valabil în UK (GB EORI) înainte de 1 ianuarie 2021. Până la 30 septembrie 2021 inclusiv, șoferii profesioniști români pot utiliza cartea de identitate pentru a intra în Regatul Unit, dar după această dată va fi necesară deținerea unui pașaport (simplu electronic sau simplu temporar). Șoferii angajați la firme de transport rutier românești nu vor avea nevoie de viză pentru șederi de până la 6 luni într-un an. Cei 27 de ambasadori din țările membre UE au aprobat luni, 28 decembrie 2020, acordul comercial încheiat cu Regatul Unit săptămâna trecută, ultimul obstacol pentru ca acordul să fie pus în aplicare începând cu 1 ianuarie 2021.

Guvernele UE au timp până astăzi, 29.12.2020, ora

16:00, pentru a trimite aprobarea scrisă a acordului. Parlamentul britanic este așteptat să voteze acordul pe 30 decembrie 2020, în schimb Parlamentul UE a programat sesiunea de votare în luna ianuarie, refuzând ratificarea acestuia într-un timp foarte scurt. Cu toate acestea, acordul va fi în vigoare începând cu 1 ianuarie 2021 chiar și fără aprobarea Parlamentului European, urmând a fi aplicat provizoriu până la data de 28 februarie 2021.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 28 decembrie 2020.

Publicarea

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



TRAFICUL RUTIER DINTRE MAREA BRITANIE ȘI FRANȚA A FOST SUSPENDAT

Portul Dover a fost închis, începând din 20 decembrie 2020, ora 22.00, pentru traficul de vehicule care părăsea Marea Britanie, timp de 48 de ore.

Franța a luat decizia de a opri mișcările camioanelor ca urmare a îngrijorărilor noi cu privire la răspândirea unei noi tulpini de coronavirus.

Miniștrii și oficialii britanici au discutat



această mișcare la comitetul de urgență Cobra al guvernului, luni, 21 decembrie 2020.

Transportul de mărfuri din Franța în Marea Britanie era în continuare permis dar existau temeri că șoferii de camioane nu vor călători pentru a evita blocarea în Marea Britanie.

Secretarul pentru transport Grant Shapps a îndemnat publicul și transportatorii să nu călătorească în porturile din Kent, inclusiv în Dover. "Ne așteptăm la întreruperi semnificative în zonă", a spus el.

Autoritățile de la noi au recomandat ferm tuturor cetățenilor români care intenționau să se deplaseze pe cale RUTIERĂ din UK către Franța să țină cont că, la acel moment, toate căile de ieșire din UK către Europa continentală

(de la Dover spre Calais) erau blocate, atât pentru deplasarea cu ferry boat-ul, cât și pentru deplasarea prin Eurotunnel.

Franța a suspendat, pentru o perioadă de 48 de ore, accesul pe teritoriul său pentru toate persoanele și toate mărfurile care veneau din UK. Portul Dover a fost închis traficului care iese din Marea Britanie „până la o nouă notificare” din cauza restricțiilor de frontieră din Franța, au declarat autoritățile portuare într-un comunicat. "Atât clienților cu marfă, cât și pasagerilor li se cere să nu călătorească în port", se spunea în document. "Înțelegem că restricțiile vor fi în vigoare timp de 48 de ore începând cu miezul nopții."

Test negativ COVID-19

După scurgerea celor 48 de ore, autoritățile franceze au ridicat restricția condiționat. Ministerul Afacerilor Externe a informat că autoritățile franceze au făcut publice noile

condiții de control sanitar aplicabile transportatorilor rutieri la intrarea pe teritoriul francez din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord. Astfel, arată MAE, referitor la obligativitatea prezentării unui test negativ pentru infecția cu COVID-19, efectuat cu maximum 72 de ore anterior intrării pe teritoriul Republicii Franceze, partea franceză și cea britanică au convenit ca, în cazul transportatorilor rutieri, francezi sau străini, testele antigen să poată fi realizate în puncte de depistare dedicate, instituite de autoritățile britanice.

Transportatorii rutieri au putut să dispună de rezultate rapide și să se imbarce către Franța dacă rezultatul testului era negativ.

În cazul unui test pozitiv, se procedează la efectuarea unui test PCR pentru confirmarea sau infirmarea rezultatului obținut inițial. În cazul confirmării infectării cu noul coronavirus, conducătorul auto va trebui să intre în autoizolare timp de 10 zile pe teritoriul



britanic, durata fiind calculată începând cu data rezultatului primului test.

Autoritățile britanice vor organiza condițiile de cazare pentru perioada de autoizolare, la încheierea căreia conducătorului auto îi va fi permisă intrarea pe teritoriul Franței.

Ministerul Afacerilor Externe amintește, totodată, că, potrivit informațiilor transmise public în cursul serii de 22 decembrie de autoritățile franceze, începând cu data de 23 decembrie, ora 00,01 (ora Franței), există obligația de a prezenta un test negativ pentru infecția cu COVID-19, efectuat cu maximum 72 de ore înaintea deplasării, pentru toate categoriile de cetățeni francezi și cetățeni ai Uniunii Europene, inclusiv cei români, precum și pentru cetățenii britanici sau din țări terțe care au reședința în Franța, în Uniunea Europeană sau în alte state europene. Toți călătorii au obligația de a prezenta companiei aeriene, maritime sau feroviare un document eliberat de un laborator medical care să ateste rezultatul negativ al testului pentru COVID-19.

Sunt acceptate atât testele PCR, cât și cele antigen care sunt sensibile la noua tulpină a coronavirusului. Lista testelor antigen acceptate poate fi regăsită



la adresa online: uk.ambafrance.org/Listes-des-tests-antigeniques-autorises-par-les-autorites-francaises-pour-l

La Dover testarea șoferilor de tir a început de către unități mobile, cu sprijinul armatei, în corturi special amenajate. Având în vedere numărul de camioane și tiruri, decongestionarea traficului a durat câteva zile. La Folkestone, la intrarea către

Eurotunnel, unde se aflau în așteptare un număr mare de autocare, microbuze și autoturisme personale, efectuarea testărilor a durat mai multe zile.

MAE precizează că o echipă consulară a Ambasadei României la Londra s-a deplasat la Folkestone pentru a acorda asistență de urgență cetățenilor români, iar o echipă consulară a Ambasadei României la Paris a fost trimisă la Calais, la punctul de intrare în Franța.

Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





UNTRR: SUSPENDAREA CIRCULAȚIEI RUTIERE DINSPRE UK ÎN DEZACORD CU "CULOARELE VERZI"

UNTRR consideră că decizia de a suspenda circulația rutieră dinspre Marea Britanie pe ruta Dover-Calais pentru transporturile de mărfuri și persoane contravine grav recomandărilor Comisiei Europene privind "culoarele verzi".

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția asupra deciziei de a suspenda, începând cu data de 20 decembrie (ora 23:00 GMT), circulația dinspre Marea Britanie pe ruta Dover-Calais, pentru transporturile de mărfuri și de persoane -pe cale rutieră, aeriană, maritimă și feroviară- pentru cel puțin 48 de ore, în condițiile în care peste 10.000 de camioane

călătoresc zilnic pe acest traseu în perioadele aglomerate, precum Crăciunul. Decizia de a suspenda circulația mărfurilor contravine grav recomandărilor practice emise de Comisia Europeană la data de 23 martie 2020, privind înființarea „culoarelor verzi” –puncte de trecere a frontierei pentru toate vehiculele de transport de marfă, unde verificările și controalele medicale

eventuale se efectuează în cel mult 15 minute.

În plus, pe 28 octombrie 2020, Comisia a propus extinderea "culoarelor verzi" și în cazul transportului multimodal, precum transportul de mărfuri feroviar și pe apă și transportul aerian de mărfuri. Statele membre ar trebui să asigure libera circulație a mărfurilor fără întrerupere în cadrul pieței unice. "Culoarele verzi" sunt destinate tuturor vehiculelor care transportă orice tip de mărfuri, iar guvernele naționale ar trebui să simplifice procedurile administrative pentru șoferii profesioniști, indiferent de naționalitate, astfel încât să fie finalizate rapid formalitățile la punctele de trecere a frontierei. UNTRR solicită sprijinul Guvernului României pe lângă autoritățile europene și britanice pentru deblocarea situației actuale. Dacă aceasta reprezintă un test pentru ieșirea oficială a Marii Britanii din Uniunea Europeană, începând cu 1 ianuarie 2021, atunci este clar că trebuie îmbunătățită toată infrastructura destinată șoferilor din transportul rutier de mărfuri –parcări,





restaurante, facilități sanitare.
La rândul său, Eurotunnel a declarat

propriu, pot fi încă transportate.
Poliția din Kent a închis circulația de



că a suspendat accesul la terminalul Folkestone, începând cu ora 22:00 GMT, pentru direcția Calais. Persoanele care au rezervat loc pentru ziua de luni, 21.12.2020, vor primi înapoi contravaloarea biletului. Terminalul de feriboturi din Portul Dover este închis pentru toate mijloacele de transport însoțite care ies din Marea Britanie până la o nouă notificare. Mijloacele de transport neînsoțite, cum ar fi containerele sau remorcile pe cont

la intersecția 11A (Eurotunnel) M20 începând cu 20.12.2020, de la ora 22.00 GMT pentru a opri orice acces al camioanelor de marfă în terminal și a activat Operation Stack. Totodată, autoritățile olandeze permit circulația șoferilor profesioniști și a camioanelor dinspre Marea Britanie spre Olanda, însă, din cauza restricțiilor impuse pe ruta Dover - Calais și a numărului limitat de curse feribot între cele două țări, în prezent nu se

mai pot face rezervări decât peste două săptămâni.

De menționat că, din cauza apariției unei noi tulpini a virusului SARS-CoV-2 la nivelul Marii Britanii, Guvernul României a decis suspendarea zborurilor spre/dinspre Regatul Unit din/către România, pentru toate aeroporturile din România, pe o perioadă de 14 zile, începând cu data de 21.12.2020, ora 19.00. De asemenea, s-a decis ca toate persoanele care sosesc în România din Regatul Unit vor trebui să se supună obligației de a efectua o perioadă de 14 zile de carantină/ autoizolare la o adresă declarată la intrarea în România.

În afară de România, alte state UE care au impus restricții persoanelor care vin din Regatul Unit sunt Italia, Germania, Austria, Franța, Irlanda, Olanda, Belgia, Grecia, Finlanda, Polonia, Danemarca, Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, Croația, dar și Elveția sau Turcia.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 21 decembrie 2020.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





PARTENERIAT PENTRU DECARBONIZAREA TRANSPORTURILOR

Tehnologie de ultimă oră, emisii mai mici și mai puțin zgomot pentru un transport eficient și ecologic - așa ar putea fi rezumată conferința "Decarbonizarea transporturilor - Oportunitate pentru profitabilitate", care s-a desfășurat online pe data de 15 decembrie 2020.

Este, probabil, primul eveniment în care 10 companii importante din domeniul transporturilor, producătorilor de camioane, reprezentanți ai furnizorilor de carburant, retailerii, FMCG, societăți de curierat, furnizori de echipamente, asociații de profil și autoritățile pun accentul pe importanța dezvoltării transporturilor verzi în România.

În cadrul evenimentului digital, autoritățile au salutat inițiativa companiilor care și-au unit forțele pentru un singur obiectiv: mai puține emisii. Acest lucru se poate obține prin dezvoltarea infrastructurii, stimulente pentru transporturile nepoluante, credite atractive, scăderea consumurilor și utilizarea tehnologiilor de ultimă generație. Cristian Bușoi, Președintele al

Comisiei pentru industrie cercetare și energie a Parlamentului European menționa: „Uniunea Europeană și România și-au propus ca, până în 2050, să fim neutri din punct de vedere climatic, adică să nu mai emitem gaze cu efect de seră. Acest lucru înseamnă o transformare profundă a sistemelor energetice, a transporturilor, a unei bune părți din industrie, o transformare a agriculturii. Vom susține tehnologiile curate, tehnologiile viitorului vor fi susținute, iar gazul va fi un element care va putea face tranziția. Avem obiective ambițioase de atins, iar această inițiativă este cu atât mai potrivită cu cât se încadrează în obiectivele strategice pe care Uniunea Europeană le are pentru următorii ani și pentru următoarele decenii”.

Ion Vasile, Vice Președinte Administrația Fondului pentru Mediu: "Așa cum v-am obișnuit, Administrația Fondului pentru Mediu se implică activ în dezvoltarea programelor de finanțare ce au drept





scop reducerea gazelor cu efect de seră. Am identificat necesitatea instituirii unei scheme de ajutor de stat atât pentru flote cât și pentru autovehiculele achiziționate prin leasing operațional, care intrau cu dificultate până acum sub incidența schemei de ajutor de minimis, de la baza programului Rabla Plus. În momentul de față, suntem în consultări cu Consiliul Concurenței, în vederea elaborării unui proiect de schemă de ajutor de stat care să susțină achiziția flotelor. De asemenea, vrem să extindem aria finanțărilor, în vederea susținerii achiziționării vehiculelor de transport de tonaj mediu și mare, care vor utiliza combustibili alternativi. Ca și complementaritate, gândim un proiect de susținere pentru construirea stațiilor de încărcare pentru LNG, CNG și hidrogen, inițiativă pentru care vom avea nevoie de consultări cu mediul de afaceri din domeniu.”.

Dumitru Becșenescu, președinte NGVA România: ”Îmi doresc mult să spun că sunt optimist cu privire la viitorul dezvoltării acestui segment. Guvernele de până acum nu au înțeles necesitatea de a da curs Directivelor Europene cu privire la decarbonizare. Ca o perspectivă, dacă discutăm de o creștere a numărului de vehicule alimentate cu C/LNG, la nivelul Europei de la 1.300.000 la 13.000.000 în orizontul anului 2030, pentru România aș vrea să cred în 250.000- 300.000 de vehicule, dar acest lucru cu condiția ca noi

să facem toate eforturile pentru a sprijini factorii de decizie să ne susțină în demersul nostru.”. Eugen Supuran, Director General MARACANA, a comentat despre extinderea recentă a flotei grupului: „Am acordat întotdeauna atenție specială durabilității. Am ales LNG datorită reglementărilor cu privire la reducerea nivelului de zgomot și datorită MAUT. Nu în ultimul rând, dorim să fim un exemplu pentru alți transportatori, iar în acest fel vom reuși să avem în România infrastructura necesară pentru alimentarea cu LNG cât mai curând. Am ales IVECO deoarece credem că IVECO S-Way ne asigură cea mai mare autonomie pentru misiunile noastre (1.500 km), au puterea motorului cea mai mare (460CP), ne oferă beneficiile pachetului de conectivitate gratuit; răspunzând ideal cerințelor noastre de transport de tonaj greu pe distanțe lungi.”.

Andrei Gagea, Director General IVECO România: „Dorim să mulțumim Maracana pentru că și-au pus din nou încrederea în brandul nostru, IVECO. Admirăm clarviziunea companiei: de-a lungul anilor, s-a transformat în grupul productiv, extrem de inovator, pe care îl vedem astăzi. IVECO a fost partenerul de călătorie aproape constant al Maracana, construind o relație de încredere reciprocă și colaborare. Suntem onorați să facem parte din creșterea durabilă a flotei sale, cu un vehicul de ultimă generație, în

cazul căruia tehnologia, serviciile și sustenabilitatea funcționează împreună perfect pentru a respecta mediul.”.

Decebal Popescu, consultant în management, Transport Academy: ”Suntem de obicei REACTIVI (chiar și atunci reacționăm cu întârziere) și doar foarte rar PROACTIVI. Iar prin acest eveniment exact asta subliniem: cineva ia inițiativa, dă dovadă de proactivitate și investește în camioane alimentate cu LNG. De ce? Pentru că se pot obține reduceri de costuri cu combustibilul folosit, dispar furturile de carburant și, până în 2023, nu se plătește taxa de drum în Germania, cea mai tranzitată țară de către transportatorii români. Ca să nu mai vorbim de faptul că e o măsură reală de protecție a mediului înconjurător. Dacă ar mai veni și din partea autorităților române sprijinul așteptat, pe care alte state din Vest îl acordă deja celor care investesc în vehicule ce utilizează combustibili alternativi, am putea deveni și noi competitivi, mai ales în contextul Pachetului de Mobilitate, proaspăt adoptat în 2020.”

”Ne asumăm angajamentul să continuăm aceste acțiuni și în anul care urmează. Ne vom concentra eforturile pentru a susține dezvoltarea acestui segment, iar obținerea unor posibile subvenții pentru achiziția vehiculelor și deschiderea stațiilor de alimentare ar putea fi cheia decarbonizării.”, se concluzionează într-un comunicat al Iveco România.



IVECO- LIDERUL PIETEI EUROPENE DE VEHICULE COMERCIALE ALIMENTATE CU GAZ

Tema decarbonizării transporturilor rutiere a apărut ca o necesitate pentru că energia este o prioritate maximă a UE întrucât sintagma „eficiența energetică, pe primul plan” este concepută ca un obiectiv esențial al UE generând economii de energie, mai puține emisii cu efect de seră și prețuri mai bune pentru consumatori.

Evenimentul "Decarbonizarea transporturilor - Oportunitate pentru profitabilitate", desfășurat online pe data de 15 decembrie 2020, s-a concentrat pe aceste priorități ale Uniunii Europene. Integrarea pieței și provocările de infrastructură pentru gaz, energie electrică și hidrogen sunt cruciale în coordonare cu Acordul verde european, prezentat acum un an de Comisia Europeană și cunoscut sub numele de Green Deal. Acest proiect își propune să transforme Europa în primul continent

neutru din punct de vedere climatic până în 2050. Investițiile în resursele regenerabile, stocarea energiei și integrarea inteligentă sunt necesare pentru o mai bună competitivitate la nivel internațional. Trebuie să menținem securitatea UE și să păstrăm locurile de muncă.

Andrei Gagea, Director General IVECO România:

În ultimii ani, legislația europeană s-a concentrat pe reducerea emisiilor poluante, inclusiv a poluanților fonici, reușind să le aducă la niveluri scăzute pentru a proteja comunitățile locale. În piață, clienții noștri sunt sensibili la stimulentele din unele țări europene care fac propulsia alternativă viabilă în termeni de cost total de operare. Avem încredere că, în timp, vor deveni la fel sensibili la sustenabilitatea mediului în ceea ce privește transportul, îmbunătățindu-și imaginea și perspectiva de afaceri. Acești doi factori –unul competitiv celălalt de reglementare– contribuie la creșterea numărului de vehicule alimentate cu gaz.

Iveco este un pionier în această tehnologie (a vehiculelor comerciale alimentate cu gaze naturale, n.red). Vă reamintesc, în anii '90, eram primul

producător care înțelegea potențialul acestui segment și am început să îl utilizăm în domeniul transportului de persoane și de mărfuri. Suntem lideri de piață în acest segment, cu peste 35.000 de vehicule vândute în Europa, iar cotele de piață, în 2019, depășesc 50% la toate segmentele: gama vehiculelor comerciale ușoare, cea a vehiculelor medii și cea a vehiculelor grele.

Noi, Iveco, nu considerăm gazul ca fiind o tehnologie de tranziție. Considerăm că acesta joacă rolul decisiv în strategia de alimentare alternativă și are rolul de a oferi cea mai bună soluție pentru misiunile transportatorilor acum și în viitor.

Noi, Iveco, am crezut dintotdeauna în tehnologia alimentării cu gaze naturale. Iar piața ne-a dovedit că am avut dreptate. Din ce în ce mai mulți clienți aleg soluția alimentării cu gaz natural. Credem în decarbonizare, iar angajamentul Iveco este să reducem emisiile și să facem afacerile partenerilor noștri profitabile. Soluțiile noastre sunt vehiculele alimentate cu gaz natural sau biometan care oferă, acum, soluția spre decarbonizare în transporturi.

Radu Apostu – Product Manager IVECO ROMÂNIA:

Motivul întâlnirii noastre este să



discutăm despre decarbonizarea transportului de mărfuri. Ceea ce presupune, pe lângă atitudinea potrivită și ajutor din partea tehnologiei. De aceea, consider că IVECO a inovat și inovează în sectorul propulsiei alternative. Cercetarea a început în anul 2000, primul vehicul alimentat cu CNG ajungând pe străzi în 2006 și era folosit la colectarea gunoierului menajer din oraș. În acest moment, IVECO oferă propulsie alternativă pentru toate categoriile de vehicule pe care le comercializează: Iveco Daily pentru gama ușoară, Iveco Eurocargo pentru gama medie, Iveco S-Way NP pentru gama grea. Acestea sunt alimentate cu CNG, o soluție adaptată distanțelor scurte și medii și pot fi echipate cu motoare de la 3 litri la 13 litri.

Pentru transportul rutier pe distanțe lungi, propunerea este Iveco S-Way NP alimentat cu LNG. M-ați auzit spunând CNG și LNG și aș vrea să explic acești doi termeni.

Motorina a fost înlocuită cu gaz metan în forma lui comprimată la 200 de bari și atunci rezultă CNG. Sau, în stare criogenată la minus 170, minus 140 de grade Celsius rezultând LNG. Astfel, LNG are o densitate energetică de două ori mai mare decât CNG. Însă, tehnologia de obținere a celor două variante este diferită și de aici nevoia de a le avea pe amândouă.

Învățăm în școala generală că gazul metan este incolor, inodor și nu are gust. Mai mult, are nevoie de o concentrație anume pentru a se aprinde. Ceea ce practic elimină posibilitatea unor combustii nedorite. Chiar și așa soluțiile de stocare chiar și în formă CNG și LNG sunt studiate și proiectate astfel încât să reziste tuturor condițiilor. Sunt dotate cu supape redundante în cascadă și valve pentru control. Alimentarea se face prin intermediul unor mufe specifice, care sunt compatibile cu toate stațiile de alimentare existente.

Propunerea pentru transportul pe distanțe lungi este Iveco S-Way NP alimentat cu LNG. Nu puteam fi competitivi în acest sector dacă nu ne puteam alinia performanțelor vehiculelor clasice diesel. Astfel Iveco S-Way NP LNG este dotat cu un motor puternic de 13 litri, cu un cuplu util de 2000 Nm, similar cu vehiculele diesel și are o putere de 460 CP, o valoare neegalată în piață. Aceste valori sunt obținute de un motor cu aprindere prin scânteie care are avantajul că nu necesită sisteme de prost-tratare a gazelor de eșapament. Așadar, vehiculele nu au sisteme de recirculare ale gazelor, mă refer la EGR, nu au DPF și nici sistem SCR cu Ad Blue.

Practic, sunt mai simple decât motoarele diesel și economisesc Ad Blue, o substanță care nu mai trebuie folosită și nici cumpărată.

Cât despre autonomie. În cazul unui autotractor uzual alimentat cu LNG se poate ajunge la 1600 de kilometri cu un plin. Firește, pentru alte configurații de vehicule, valoarea poate fi diferită. Însă, pentru toate vehiculele, performanțele



ecologice vor fi la fel. O scădere cu 99% a particulelor emise, cu 90% ale oxizilor de azot și cu 95% ale CO2 pentru biometan. Se reduce poluarea fonică, datorită celor doar 71 decibeli produși de vehiculele LNG, ceea ce le face ideale pentru misiuni urbane sau nocturne.

Pe lângă aceste soluții tehnice, avem nevoie să ne adaptăm și atitudinea ca utilizatori. Orice vehicul Iveco S-Way NP poate sprijini utilizatorul prin serviciile de conectivitate oferite. Un client Iveco nu trebuie decât să semneze un contract GDPR și să acceseze serviciile Iveco On gratuit. Asta înseamnă că poate urmări vehiculele și le poate coordona pentru a elimina cât mai mulți din kilometri inutili. Sau poate găsi rutele ideale în funcție de punctele de alimentare existente, această funcție fiind disponibilă și direct șoferului prin intermediul GPS inteligent de la bordul vehiculului. La fel de bine poate beneficia de mentenanța predictivă oferită tuturor clienților și gândită să elimine din drumurile neplanificate sau nedorite la service. Și, dacă tot reușește să nu mai intre în service, noi îi facem upgrade de soft la distanță.

Trebuie menționat că Iveco oferă intervale de service de până la 90 de mii de kilometri, în funcție de utilizare, pentru vehicule alimentate cu LNG. Altfel, șoferul are și el la dispoziție aplicația Iveco Easy Way, prin intermediul căreia poate interacționa cu vehiculul său și poate urmări performanțele de pe Smartphone-ul propriu.

Concluzionez că o soluție ecologică nu este reprezentată doar de un autovehicul, ci și de modul în care interacționăm cu el, de deciziile de exploatare și de atitudinile noastre. Tehnologia ne ajută și practica ne-a arătat că, utilizată corespunzător, pe lângă contribuția ecologică, poate aduce o reducere a costului total de operare, în cazul IVECO, de până la 9%.



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



2021

FORD TRUCKS - REZULTATE EXCELENTE ÎN 2020 ȘI PERSPECTIVE DE CREȘTERE ÎN 2021

În ciuda unei comprimări a pieței românești a vehiculelor comerciale, cu peste 38% în anul 2020, CEFIN TRUCKS a reușit să obțină rezultate excelente.

"Am reușit să ne creștem atât cota de piață, până la 12%, cât și numărul de camioane vândute, până la 600

de bucăți", declară Stefano Albarosa, CEO CEFIN TRUCKS, unicul importator și distribuitor în România al FORD

TRUCKS.

"Venim cu rezultate perfecte la finalul anului!", afirmă Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans la FORD TRUCKS.

În videoclipul realizat în exclusivitate de TIR Magazin, cei doi executivi vorbesc despre piața românească a vehiculelor comerciale, despre evoluțiile CEFIN TRUCKS ȘI FORD TRUCKS în anul 2020.

De asemenea, Stefano Albarosa și Koray Kuvvet vă aduc o serie de previziuni despre anul 2021.

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

Cum a fost, în anul 2020, piața românească de vehicule comerciale pentru compania dumneavoastră?



Stefano Albarosa, CEO CEFIN

TRUCKS: Piața s-a contractat în mod substanțial cu peste 38%. În acest context, am reușit să ne creștem cota de piață până la 12%, dar și volumul de camioane vândute cu până la 600 de bucăți. Am extins rețeaua de service, care acum acoperă toată România, cu peste 18 puncte de lucru. Am crescut vânzarea de vehicule uzate, care a depășit 600 de bucăți.

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans la FORD TRUCKS:

Anul 2020 din punct de vedere al operațiunilor a adus rezultate excelente. În pofida comprimării pieței, noi am crescut numărul vânzărilor, am crescut cota de piață și ne-am îmbunătățit poziția de pe piață. Venim cu rezultate perfecte la finalul anului. Din punct de vedere al dezvoltării internaționale, Ford Trucks International și-a îmbunătățit rețeaua de vânzări și after-sales și în statele Europei de Vest. Poate ați aflat, distribuitorii din Spania, Portugalia și Italia au devenit operaționali. Anul viitor vom avea și alte noutăți.

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

Cum credeți că va fi anul 2021 pentru business-ul pe care îl dezvoltăți?

Stefano Albarosa, CEO CEFIN

TRUCKS: Am mare încredere în 2021 pentru că vedem întrunite toate condițiile pentru un an de creștere. O să fie foarte multe investiții în infrastructură care înseamnă o creștere semnificativă pe segmentul vehicule de construcții. Prevăd o revenire importantă a volumelor acum scăzute ale vehiculelor pentru transportul internațional. Suntem pregătiți și vom crește, încă o dată, volumul de vânzări și cota noastră de piață.

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans la FORD TRUCKS:

Anul 2021 va fi cu siguranță mai bun decât 2020, în special în România. Ne așteptăm la o revenire, mai întâi pe segmentul de capete tractor, care



reprezintă cea mai mare parte a pieței. Ne așteptăm să ne creștem vânzările și cota de piață. Proiectele de infrastructură care sunt operaționale ne arată că există o tendință de creștere a pieței pe segmentul de construcții, unde suntem lideri. Ne vom păstra poziția de lideri și ne vom crește vânzările. Suntem total convinși că ne vom păstra poziția pe piața românească. Pentru rețeaua internațională a Ford Truck International, pe lângă rețeaua de service și de vânzări din Europa Centrală și de Est, lucrăm pentru a fi operaționali în noi țări din Europa de Vest. Ne vom lansa în cel puțin două noi state în 2021.

Despre Cefin Trucks

Compania activează de aproape 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor în România al Ford Trucks și,

din mai 2017, a început activitatea din acest nou rol.

Despre Ford Trucks

Ford Trucks este unul dintre cei mai mari producători internaționali de camioane de mare tonaj din lume. Acesta produce o gamă largă de vehicule, inclusiv tractoare, camioane de construcții și camioane de distribuție cu o greutate de peste 16 tone. Rezultatele dovedite ale calității, durabilității și eficienței vehiculelor comerciale Ford stau la baza strategiei internaționale a produselor Ford Trucks.

La Ford Trucks, se întrepătrund mai mult de jumătate de secol de proiectare și experiență de producție cu expertiza în dezvoltarea de produse specifice pieței, pentru a construi principalele componente ale vehiculelor, inclusiv motoarele noi. În prezent, Ford Trucks își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.





SCHMITZ CARGOBULL OFERĂ PROPRIUL SISTEM DE MONITORIZARE A PRESIUNII ÎN ANVELOPE

Presiunea potrivită a pneurilor joacă un rol important atunci când vine vorba de creșterea consumului de combustibil și a siguranței transportului. Pentru a vă ajuta să controlați aceste lucruri, Schmitz Cargobull oferă propriul sistem de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS).

Presiunea corectă a anvelopelor joacă un rol decisiv în prelungirea duratei de viață a anvelopelor, reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de carbon precum și creșterea economiei de combustibil. Nivelul corect de presiune al anvelopelor îmbunătățește semnificativ răspunsul vehiculului la manevre și, de asemenea, mărește considerabil siguranța la volan. În 2021, guvernul federal german intenționează să promoveze investiții în tehnologiile moderne ale remorcilor ca parte a „Programului de reînnoire a flotei pentru vehicule comerciale”. Sunt planificate subvenții pentru tehnologiile care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ în transportul rutier.

„Cu noul TPMS pentru remorci basculante, clienții noștri pot investi deja într-o opțiune care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂. Cel mai probabil, opțiunea Schmitz va fi subvenționată ca parte a programului de subvenții planificat de guvernul german”, explică Boris Billich, Director vânzări la Schmitz Cargobull.

În plus, conform evaluărilor actuale, se crede că TPMS va fi obligatoriu pentru toate remorcile nou înregistrate începând cu 2022. Schmitz Cargobull oferă deja sistemul său de monitorizare a presiunii pneurilor pentru toate remorcile basculante S.KI cu trei axe - S.KI 24 SL, versiunile 7.2-10.5 și S.KI

24 SG versiunile 9.6 și 10.5.

Ca parte a unei noi campanii de vânzări, clienții au acum șansa de a avea remorci basculante S.KI echipate cu noua platformă telematică TrailerConnect® CTU3, inclusiv WiFi, senzori de monitorizare a presiunii în anvelope și un sistem de alertă (pentru 24 de luni).

Această campanie este deschisă clienților din toate țările în care Schmitz Cargobull oferă sistemul său telematic TrailerConnect®.

Deteriorarea anvelopelor este o problemă deosebit de importantă pentru remorcile basculante. Cu ajutorul senzorilor TPMS, care măsoară atât presiunea, cât și temperatura anvelopelor, puteți preveni problemele la anvelope. Datorită fluxului permanent de informații și avertismente în timp real cu privire la presiunea în anvelope și la nivelurile de temperatură ale anvelopelor, dispecerii sau șoferii pot răspunde imediat când apare o defecțiune sau chiar în caz de accident. Senzorul este montat direct pe roată cu o curea din țesătură și asigurat cu o fixare cu cârlig. Senzorul nu este vizibil din exterior, ceea ce oferă o protecție optimă. Punctul de montare protejat previne, de asemenea, daunele ce pot fi cauzate de factori externi în timpul schimbării anvelopelor sau transportului. Un alt avantaj este acela că soluția de

montare face ca senzorii să se instaleze rapid în cazul schimbării anvelopei și permite să fie folosiți pe noua anvelopă fără probleme. Senzorii de presiune ai anvelopelor pot fi montați pe jante de 19,5", precum și pe jante de 22,5". Sistemul de monitorizare a presiunii în anvelope este gestionat prin sistemul telematic Schmitz Cargobull TrailerConnect® CTU3. Presiunea și temperatura pneurilor pentru fiecare anvelopă pot fi vizualizate pe portalul TrailerConnect® și aplicația beSmart. Portalul TrailerConnect® poate fi, de asemenea, utilizat pentru a regla valorile de referință ale presiunii pneurilor. Dacă vreo anvelopă se abate de la aceste valori, persoanele de contact pot fi informate în timp real printr-o notificare de portal, e-mail și / sau SMS. Avertismentele sunt, de asemenea, afișate cu un semn de exclamare în aplicația beSmart. La cererea clientului, aceste informații pot fi transferate și către sisteme terțe, printr-o interfață standardizată.

Sistemul de monitorizare al presiunii în anvelope poate fi combinat cu o funcție de umplere a presiunii în anvelope, pe care Schmitz Cargobull o poate integra la cererea clientului.

ÎNCĂRCARE CONFORTABILĂ ȘI SIGURĂ CU COMBINAȚIA DE CAROSERIE ȘI REMORCĂ FRIGORIFICĂ SCHMITZ CARGOBULL M.KO/Z.KO

Combinatia de caroserie și remorcă M.KO COOL și suprastructura cu axe centrale Z.KO COOL pentru transport la temperaturi joase și-a finalizat tranziția către noua generație.



Inginerii s-au concentrat pe o izolație sporită pentru un transport și mai sigur, reducerea greutății pentru o sarcină utilă mai mare, o manipulare sigură și ușoară pentru o ergonomie îmbunătățită și economii mai mari de timp, precum și o încărcare eficientă. Combinatia optimizată de caroserie și remorcă pentru camionul frigorific la temperaturi foarte joase a câștigat, de asemenea, încrederea Pfenning Logistics. „Acest vehicul le permite șoferilor noștri să încarce simultan ambele caroserii frigorifice care asigură temperaturi foarte scăzute. Remorca nu mai trebuie să fie decuplată în timpul procesului, iar întreaga combinație de camion și remorcă trebuie să fie condusă până la rampă o singură dată. Acest lucru economisește timp”, explică Manuel Pfenning, Director general al grupului de logistică Pfenning. Având aproximativ 3.700 de angajați în 90 de locații și o flotă de peste 800 de camioane, Pfenning Logistics se numără printre furnizorii de logistică de top din Germania. Podeaua multifuncțională permite asigurarea rapidă și ușoară a sarcinii. Noul perete despărțitor pentru transport multi-temperatură este o altă soluție inteligentă.

Corpul remorcii poate fi împărțit în 1/3 și 2/3, este reglabil longitudinal și poate fi reparat rapid, fără demontare. Această caracteristică permite încărcarea și transportarea produselor congelate și proaspete în același corp. Pereții laterali mai groși, etanși și podeaua cu dimensiuni interne neschimbate au îmbunătățit proprietățile de izolare. În plus, în funcție de specificații, corpul M.KO COOL îndeplinește cerințele certificării ATP / FRC pentru produsele alimentare perisabile. M.KO cântărește cu până la 60 kg mai puțin datorită designului optimizat, care permite o sarcină utilă mai mare. La fel ca semiremorca S.KO COOL, M.KO COOL poate fi echipată și cu podea multifuncțională pentru asigurarea simplificată a sarcinii. Podeaua multifuncțională oferă o rezistență excelentă la alunecare, o durată de viață mai lungă și o structură integrată de siguranță a sarcinii. În plus, remorca are un nou design al barei de protecție pentru a proteja remorcile în timpul încărcării și descărcării prin rampă. Atunci când corpul camionului frigorific M.KO COOL este cuplat cu remorca cu osie centrală Z.KO COOL, combinația poate fi utilizată ca remorcă cu încărcare

directă. Aceasta permite șoferului să încarce și să descarce M.KO folosind un stivuitor direct prin Z.KO. În combinația care permite încărcarea directă, ușa din față a Z.KO poate servi și ca o clapă pneumatică, oferind protecție împotriva distrugerilor în timpul încărcării și descărcării. Partiția transversală Schmitz Cargobull oferă remorcii o opțiune flexibilă pentru transportul MultiTemp, asigurând răcirea fiabilă în toate camerele. Peretele despărțitor este proiectat pentru diviziunea 1/3 și 2/3 a corpului și se bazează pe tehnologia FERROPLAST ThermoTechnology. Aceasta oferă o izolație maximă nu numai în corp, ci și pentru pereții despărțitori. Peretele despărțitor poate fi deplasat longitudinal, pliat până la acoperiș și poate fi folosit și la capătul suprastructurii. Alte avantaje includ unitatea de echilibrare realizată din oțel inoxidabil, mânerele încastrate, sigiliul de cauciuc de înaltă calitate și durabilitate, precum și utilizarea simplă și prietenoasă pentru partea din spate. Pereții despărțitori Schmitz Cargobull pot fi comandați individual sau împreună pentru suprastructuri cu pereți despărțitori longitudinali, în funcție de cerințele clientului.





IRU: STRATEGIA DE MOBILITATE A UE VA LIMITA SEVER POTENȚIALUL DE DECARBONIZARE A TRANSPORTULUI RUTIER

Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă a Comisiei Europene nu va reuși să atingă obiectivele de neutralizare a emisiilor de carbon până în 2050, deoarece se bazează pe o abordare distorsionată „de la rezervor la roată” (tank-to-wheel”) care măsoară doar emisiile de CO2 la sistemul de evacuare al vehiculului, consideră IRU.

Acest lucru va limita sever potențialul de decarbonizare al transportului rutier de mărfuri și al transportului rutier de persoane.

Planurile Comisiei trebuie să utilizeze abordarea mai cuprinzătoare „extracție-la-roată” (well-to-wheel) pentru a ghida investiții publice și private mai direcționate în vederea reducerii emisiilor. Altfel, abordarea schimbării modale în această strategie va duce la investiții extrem de greșite și inutile: un preț ridicat de plătit pentru un rezultat sub-standard.

În ceea ce privește transportul de pasageri: obiectivul ca transportul de pasageri sub 500 km să fie neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon până în 2030, pe baza abordării „tank-to-wheel”, va distruge sectorul transportului cu autocarul, de departe cea mai verde și mai incluzivă formă de

transport.

Strategia va afecta cetățenii vulnerabili, cum ar fi cei foarte tineri, vârstnicii și persoanele cu dizabilități, care se bazează pe transportul cu autocarul. Va elimina serviciile eficiente din punct de vedere al costurilor care ar fi îndepărtat oamenii de mașinile lor private. Acest plan distorsionat pentru neutralitatea carbonului va muta doar emisiile de CO2 de la un autocar verde cu emisii foarte scăzute, la un tren electric.

„Autocarele diesel sunt deja mult mai curate decât trenurile electrificate, deci nu înțelegem de ce Comisia continuă să ignore contribuția transportului colectiv de călători pe șosele”, a declarat Raluca Marian, delegatul general al IRU la UE. „Acest plan va distruge un mod colectiv de transport fără ca asta să aducă progrese în decarbonizarea Europei.

UE trebuie să recunoască transportul cu autocarul ca fiind durabil, favorabil incluziunii și la prețuri accesibile și să sprijine investițiile în flote de autocare și mai ecologice.”

„Această abordare greșită care vizează doar emisiile de CO2 la conducta de evacuare a vehiculului și nu include sursa de energie arată că planurile UE sunt puternic distorsionate și vor fi ineficiente”, a conchis Raluca Marian.



CENTURA BACĂU: 16 KILOMETRI, FINALIZAȚI ÎN 5 ANI

La începutul lunii decembrie s-a deschis circulația pe primii 16 km de autostradă din regiunea Moldova pe centura Bacău, parte din Autostrada A7 Ploiești-Siret.



Proiectul centurii Bacău a fost contractat inițial în 2015 cu turcii de la Eko Insaat, însă a fost reziliat în 2017 la doar 2% stadiu fizic. La relucrare, contractul de 670 de milioane de lei a fost câștigat în 2018 de UMB, lucrările începând efectiv în martie 2019. Deși termenul

DN2 Nord și DN15 spre Piatra Neamț, tronson de 3 km de drum național 1+1.

Lucian Bode a precizat că se intenționează finanțarea autostrăzii A 7 din Programul Național de Recuperare și reziliență, „cea ce ne dă încredere că, până în 2026, vom recepționa aceste tronsoane”.

Date tehnice

Lungimea Centurii Bacău este de 30,843 km. În 3 septembrie 2020 s-a deschis traficul pe 7,366 km, iar pe 2 decembrie 2020 s-a deschis traficul pe 20 km, din care 16,269 km sunt la profil de autostradă.



contractual prevedea finalizarea lucrărilor în ianuarie 2022, mobilizarea, organizarea și ritmul extraordinar al constructorului a făcut posibilă această deschidere anticipată.

Această deschidere în trafic presupune o serie de restricții de circulație, astfel încât constructorul să poată finaliza nodul rutier Holt cu DN2F Bacău-Vaslui, panourile fonoabsorbante, parapetele metalic, rigolele sau gardurile de protecție.

Pentru anul 2021 rămâne de finalizat și sectorul nordic al centurii Bacău dintre



Autostrada Moldova, din 2026

„Autostrada A 7 este în linie dreaptă cu cele patru tronsoane, anul viitor avem toate documentațiile, studiu de fezabilitate, proiect tehnic, finalizate și scoatem la licitație cele patru tronsoane”, a spus foatul ministru al Transporturilor.

Antreprenorul este Asocieria dintre SC Spedition UMB SRL și SC Tehnostrade SRL, iar valoarea contractului este 668.330.294,63 lei.

Proiectul a constatat în construirea a: 7 poduri, 8 pasaje, un nod rutier, 7 intersecții de tip girații, o parcare de scurtă durată.





ȘOFERII DE CAMION POT APLICA ONLINE PENTRU UN PERMIS DE ACCES ÎN UK. LIPSA LUI: AMENDĂ DE 300 LIRE

Transportatorii și șoferii profesioniști pot să se conecteze la serviciul guvernului britanic „Verificați dacă un HGV este gata să treacă frontiera” („Check an HGV is Ready to Cross the Border”).

Serviciul gratuit, cunoscut și sub numele de „Verificați HGV” („Check an HGV”) a fost creat de guvernul britanic pentru a-i informa pe transportatori și pe șoferii profesioniști de vehicule grele să verifice singuri dacă dețin documentația corectă.

Documentația o găsiți AICI:
<https://www.gov.uk/check-hgv-border>

Cum aplicați pentru permis pentru Kent (KAP)

Puteți utiliza acest serviciu pentru:

- a solicita un permis de acces Kent;
- a verifica dacă aveți documentele necesare pentru a traversa granița dintre Marea Britanie și UE prin Portul Dover sau Eurotunnel.

Nu aveți nevoie de un permis de acces Kent (KAP) dacă camionul este sub 7,5 tone sau pleacă dintr-un alt port.

De la 1 ianuarie 2021, șoferii trebuie să aibă un KAP pentru a călători prin Kent până la Portul Dover sau Eurotunnel și spre UE. Permisul ajută la gestionarea traficului, confirmând că șoferii au documentele corecte pentru controalele de importuri din UE.

Acest serviciu este disponibil și în alte limbi europene.

Cine are nevoie de permis

Aveți nevoie de un KAP dacă camionul dumneavoastră:

- pleacă din Marea Britanie din Portul Dover sau Eurotunnel;
- are peste 7,5 tone.

Veți avea nevoie de un permis chiar dacă camionul nu transportă mărfuri sau dacă transportă doar poștă.

Fiecare permis este valabil 24 de ore. Aveți nevoie de un nou permis de fiecare dată când părăsiți Marea Britanie.

Șoferul ar putea fi oprit și amendat cu până la 300 de lire sterline pentru intrarea în Kent fără a avea permis de acces Kent sau dacă face declarații false atunci când se deplasează la Portul Dover sau Eurotunnel.

Cine nu are nevoie de permis

Nu aveți nevoie de KAP dacă:

- vehiculul cântărește 7,5 tone sau mai puțin;
- nu părăsiți Marea Britanie din Portul Dover sau prin Eurotunnel;
- nu călătoriți la nivel internațional, ci, de exemplu, pur și simplu conduceți un HGV prin sau în Kent;
- scoateți o remorcă care va fi dusă peste graniță.

Ce nu face acest serviciu

Acest serviciu nu furnizează nicio documentație vamală sau specifică mărfurilor în afară de KAP.

Înainte de a trece frontiera, poate fi necesar să:

- faceți o declarație sumară de intrare (sau declarație de siguranță și securitate) în sistemul de control al importului (ICS) al țării UE în care traversați;
- obțineți un număr de referință local de la expeditorul care furnizează mărfurile, dacă călătoriți spre un birou vamal de plecare înainte de a duce marfa în UE.

De ce veți avea nevoie

- data și ora preconizate de sosire a autovehiculului în Kent;

• numărul de înmatriculare (plăcuța de înmatriculare din față) a autovehiculului. Pentru a obține un KAP, va trebui să confirmați ce documente aveți deja.

Înainte de a începe, verificați dacă aveți:

- un document de import UE cu un cod de bare (de exemplu, dintr-o declarație de import sau un document de însoțire a tranzitului);
- Admiterea Temporaire / Admiterea Temporară (ATA) sau carnetele Transport Internationaux Routiers (TIR). Folosiți serviciul chiar dacă nu aveți nevoie de aceste documente sau intenționați să le colectați în timp ce călătoriți la frontieră. Serviciul vă va spune dacă nu aveți un document de care aveți nevoie.

Dacă transportați mărfuri specializate, restricționate sau controlate

Va trebui să confirmați că aveți documente suplimentare dacă transportați:

- animale vii;
- produse animale;
- produse din pește;
- plante;
- alte bunuri de specialitate, restricționate sau controlate.

Solicitați online un permis de acces în Kent

Pentru a obține permisul, va trebui să:

- confirmați că aveți documentele vamale și de export corecte;
- finalizați o autoevaluare pentru a confirma că îndepliniți cerințele UE de import.

Durează aproximativ 5 minute.

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E04: "NU VORBESC MOLDOVENEȘTE!"

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspecții.

Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

"Nu vorbesc moldovenește!"

Inspectorii ISCTR opresc un camion în trafic și îl întreabă pe șofer dacă știe românește.

Șofer: Nu vorbesc moldovenește!

Inspector: Deci, nu ești român. Șofer din Ucraina?

Inspectorul îi cere, în rusă/ucrainiană să prezinte documentele pentru camion și remorcă. Șoferul se supune. I se cer documente de călătorie și certificatul privind inspecția tehnică.

Inspectorul verifică documentele și, apoi, îi cere documentele CMR-ul. Șoferului i se cere cardul digital. Documentele par, într-o primă fază, în regulă.

Apoi, i se cere discul de la tahograf.

Șoferul scoate discul din tahograf și i-l oferă inspectorului ISCTR.

Inspectorul vede, din documente, că din 10 mai până pe 30 mai, șoferul s-a aflat în concediu de odihnă.

Inspectorul se îndepărtează de camion cu toate documentele și începe verificarea lor. Inspectorul are o discuție

de kilometri.

Pe baza CMR-ului, rezultă că a plecat din Mersin, Turcia, ieri (pe 2 iunie,



cu șoferul, apoi le spune reporterilor că șoferul înțelege, de fapt, orice limbă.

Inspectorul explică: șoferul are un formular de atestare a activităților din care rezultă că, din 10 mai până pe 30 mai, a fost în concediu de odihnă. Dar, în cutia cu diagrame, există o diagramă de pe data de 22 mai, cu numele lui, prin care este atestat că a condus 500

n.red.). „Dânsul mi-a dat dovada de staționare, ieri, la Ruse, azi tot la Ruse. Nu pot să fac dovada că a fost dânsul aici. Este sancționat contravențional pentru că nu a prezentat această diagramă la control (probabil cea din mai, n.red.), iar cealaltă nu este conformă cu realitatea” (inspectorul indică o hârtie-document, n.red.). Inspectorul îi oferă indicații pentru completarea documentelor. „Scrie-ți numele pe hârtie”. Șoferul primește documentele înapoi. Șoferul continuă să spună că nu vorbește "moldovenește".

Lipsește contractul de închiriere

Inspectorii ISCTR îl opresc pe un șofer de autobuz pentru control.

Aceștia îi cer șoferului contractul de închiriere a vehiculului.

Șoferul nu găsește contractul de închiriere. Inspectorul insistă să îi fie prezentat. „Ați putea face dovada dacă sunați la firmă?”, întreabă inspectorul. Șoferul merge la autobuz pentru a-și lua telefonul. Sună. Se întoarce și spune că „nu răspunde nimeni”.

Inspector: Cu cine ai contract? Ai cui oameni îi transporti dumneata?





Persoanele sunt angajate la firma asta?

Șofer: Da, toate sunt angajate la firma asta.

Inspector: O legitimație de serviciu, un tabel, vă rog.

Inspectorul caută pe calculator și găsește șoferul în baza de date.

Inspector: Amenda este pe firmă, de la 250 la 1.000 de lei. Acesta e un formular de control, vă rog să îl semnați. Timpii dumneavoastră de conducere și de odihnă, pe care i-am constatat, sunt în regulă. Iar aici este o notă cu deficiențe în care am scris că, la momentul controlului, conducătorul auto nu avea la bordul autobuzului contractual de închiriere. Ceva de obiectat ?

Șoferul: Nimic.

Inspector: Amenda va veni la sediul operatorului de transport.

Controlul unui transport ADR

Inspectorul ISCTR oprește încă un șofer de camion în trafic.

Inspector: Prezentați echipamentul ADR, stingătorul de două kilograme pentru camion, pe urmă verificăm restul documentelor. Vă rog să îmi deschideți și mie remorca pentru a vedea ce transportați.

Șoferul îi prezintă stingătorul de cabină. Se constată că este în regulă.

Inspectorul îi cere să prezinte echipamentul ADR, trusa. Șoferul coboară din camion și prezintă trusa ADR. Inspectorul o analizează și spune că este incompletă, lipsind trusa medicală și cele două triunghiuri reflectorizante pentru față și spate și două cale.

Șoferul îi prezintă calele și apoi urcă în camion de unde scoate trusa medicală și o lampă. Șoferul găsește încă o lampă intermitentă și mai are nevoie să găsească două triunghiuri. Găsește și cele două triunghiuri.

Șoferul pune lucrurile la loc și îi arată ce transportă, deschizând remorca. Inspectorul urcă în spatele camionului

pentru a verifica cum e prinsă marfa. Șoferul spune că a încărcat în Austria. Marfa pare în regulă.

I se cere copia conformă, atestatul profesional și atestatul ADR, cartela tahograf.

Inspectorul analizează documentele prezentate de șofer. Inspectorul îi înmânează actele și un raport de control spunându-i că este totul în regulă.

Șoferul s-a declarat mulțumit de control.

Despre serial

Primul sezon al serialului CONTROALELE ISCTR a fost filmat pe raza Inspectoratului Teritorial nr. 1- municipiul București și județul Ilfov. Cel de-al doilea sezon vă prezintă situații din activitatea de zi cu zi a inspectorilor de trafic din județul Giurgiu (Inspectoratul Teritorial nr. 7).

Vă întâlniți astfel cu situații în care șoferii profesioniști controlați sunt găsiți în regulă din punct de vedere legal, dar și cazuri în care sunt amendați.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

"CONTROALELE ISCTR".

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

"Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

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

Un șofer turc închide lista amenzilor, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





CINE ESTE NOUL MINISTRU AL TRANSPORTURILOR, CĂTĂLIN DRULĂ?

Cătălin Drulă, cel propus de USR-Plus pentru funcția de ministru al Transporturilor, are 39 de ani și este la bază un IT-ist.

Cătălin Drulă este de profesie inginer software. El a urmat în perioada 1999-2002 cursurile Universității din Toronto, Canada, unde a obținut o licență în Informatică (Bachelor of Science in Computer Science), cu media generală 3,93 din 4.

În 2004-2005 a urmat un Stagiul de cercetare pentru teza de master la Institutul Național Polytechnique de Grenoble, într-un program de schimb cu Universitatea din Toronto. Apoi a obținut un master în Informatică (Master of Science in Computer Science) la aceeași Universitate din Toronto.

A lucrat majoritar în domeniul privat, dar și la stat, fiind consilier de stat la Cancelaria Prim-Ministrului în 2016, pe infrastructură de transport. Din 2016 este deputat USR, ales în circumscripția Timiș, și este membru în Comisia pentru Transporturi din Camera Deputaților.

La capitolul "Activitate civică" din CV-ul său postat pe site-ul Camerei Deputaților, figurează calitatea de fondator și director executiv al

Asociației Pro Infrastructura, poziție din care s-a ocupat de "Monitorizare cetățenească a proiectelor de construcție de infrastructură de transport. Filmări aeriene. Luări de poziție".

Cătălin Drulă nu are casă, dar are bani în conturi și în acțiuni

Potrivit ultimei sale declarații de avere, deputatul Cătălin Drulă nu are nicio clădire în proprietate, ci doar un teren intravilan la Mogoșoaia, județul Ilfov, cu o suprafață de 1.490 mp. Autoturismul pe care-l deține este un BMW cam vechi – fabricat în 2012. În schimb, are foarte mulți bani în conturi la bănci și în fonduri de investiții. De asemenea, are sume investite în acțiuni.

A fondat o asociație de infrastructură

În mai 2015, Drulă și alți câțiva membri ai comunității peundemerg.ro fondau Asociația Pro Infrastructura (API), prima asociație

din societatea civilă axată strict pe monitorizarea proiectelor de infrastructură și care, de atunci, a devenit cea mai vizibilă și credibilă voce din domeniu.

„M-am întrebat de ce nu avem autostrăzi și șosele ca în Occident și apoi, întrebare după întrebare, am realizat împreună cu alți prieteni un forum de discuții, www.peundemerg.ro. De anul acesta ne-am constituit într-un ONG“, spunea Drulă pe atunci.

După căderea guvernului Ponta, în noiembrie 2015, Drulă era unul dintre cei 20 de reprezentanți ai societății civile chemați la Căroceni la discuții cu președintele Klaus Iohannis. În acele zile, în care se discuta mult despre un guvern de tehnocrați și persoane apolitice, Drulă apărea pe mai multe liste neoficiale ca un posibil candidat la funcția de ministru al Transporturilor. Odată cu conturarea guvernului Cioloș, Drulă era cooptat în funcția de consilier personal al premierului pe probleme de infrastructură și ceda orice poziție în



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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

cadrul asociației Pro Infrastructura.

Reclamat la DNA de angajați ai Companiei de Autostrăzi pentru prea multă transparență

Timp de circa 10 luni cât a ocupat funcția de consilier al premierului Cioloș, Drulă a fost adesea în controverse cu conducerea Companiei Naționale de Drumuri și cu miniștrii care s-au perindat pe la Transporturi pe tema implementării unor proiecte de infrastructură.

Din acea perioadă merită amintit un episod: Drulă a fost reclamat la DNA de către unii angajați ai Companiei de Drumuri pentru prea multă... transparență. Drulă comunicase pe Facebook care e stadiul proiectelor de pe Centura București.

În octombrie 2016, Drulă renunța la funcția sa de consilier al premierului Cioloș și anunța că intră în USR și candidează pentru un loc la Camera Deputaților. Drulă a intrat în Parlament și a fost atât membru în Comisia de Transporturi, cât și președinte al Comisiei de pentru tehnologia informației și comunicațiilor.

A fost deputat între 2016 și 2020

Drulă a avut 93 de interpelări, majoritatea fiind despre stadiul lucrărilor de infrastructură. A fost unul dintre cei mai aprigi critici ai miniștrilor PSD ai Transporturilor (perioada ianuarie 2017 – octombrie 2019).

„Ați afirmat recent, în ședința Comisiei pentru transporturi, că, atunci când o să avem autostrăzi, o să avem salarii mari și vor



pleca multinaționalele. Este o afirmație incredibilă. Un ministru al Transporturilor ar trebui să fie un campion al infrastructurii și un susținător al autostrăzilor. Dumneavoastră, din contră, sunteți un veritabil ministru antiautostrăzi. Pentru dumneavoastră lipsa autostrăzilor este în regulă, pentru că românii rămân cu salarii mici. Asta este logica PSD privind infrastructura, asta explică de ce nu avem nici drumuri moderne, dar



nici salarii decente pentru români. De altfel, mandatul dumneavoastră este un șir de declarații sfidătoare, de gafe, de nerealizări, blocaje și decizii dezastruoase” (iunie 2018). „Domnule Cuc, infrastructura se construiește cu profesioniști, cu specialiști în mari proiecte de infrastructură, cu manageri de proiect capabili, cu ingineri și proiectanți cu experiență. Cu gașca de la partid nu merge! Autostrăzi montane cu politrucii nu vom face vreodată! Ați găsit la ministru, când ați preluat mandatul, noua Companie de Investiții Rutiere CNIR. Aveați cadrul legal, formalitățile administrative, precum și un contract de asistență tehnică cu Banca Europeană de Investiții și Compania Națională de Autostrăzi a Austriei, care să vă ajute la partea de operaționalizare. Această nouă companie trebuia să fie acea unitate de elită care să gestioneze

proiectele de autostrăzi care să traverseze Carpații. Rezultatul, după nouă luni de când ați preluat mandatul? Zero! N-ați mișcat niciun deget! CNIR are zero angajați astăzi! Asistența tehnică gratuită de la una din cele mai performante companii naționale de autostrăzi, cea austriacă, n-ați folosit-o! Se pare că nu vă trebuie echipe de profesioniști! Mergeți înainte cu băieții de la partid!” (ianuarie 2017).

Prima măsură: angajații din minister, concediați

„De la bun început vreau să vă transmit că aveți în mine un partener. De aceea v-am convocat astăzi să discutăm cum putem să eficientizăm și să profesionalizăm activitatea la nivelul structurilor sau companiilor pe care le conduceți. Este foarte clar pentru toată lumea că, din păcate, la nivelul fiecărei structuri există persoane care și-au făcut un obicei din a veni la serviciu doar pentru a avea de unde pleca acasă. Aceste persoane dacă nu înțeleg că sunt aici să presteze o muncă în folosul oamenilor și să aducă un plus de valoare echipei, fie că sunt la Minister, fie că sunt la companii, este cazul să se gândească la schimbarea locului de muncă. Nu mă feresc să fac schimbări și nu mă feresc de reforme”, a declarat Cătălin Drulă.

LICITATĂ DE TREI ORI, PROMISĂ PENTRU 2016! LUCRĂRILE LA AUTOSTRADA BRAȘOV-PLOIEȘTI ÎNCEP ÎN 2023

Autostrada Ploiești-Brașov ar putea intra în execuție în trei ani - a anunțat directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Mariana Ioniță.

Aceasta a precizat că, în prezent, este analizată oferta depusă în vederea revizuirii studiului de fezabilitate a proiectului Autostrăzii Ploiești-Brașov.

"Oferta este acum în analiză astfel încât să ajungem la un contract care să ne permită obținerea unei documentații bune care să ne ajute să facem o implementare rapidă a execuției lucrărilor. Eu nu cred că vom putea vedea în execuție, mai

necesar construcției tronsonului de autostradă Ploiești - Brașov, respectiv cea a companiei Consitrans SRL.

Valoarea estimată a contractului este cuprinsă în intervalul 48,8 milioane de lei și 57,67 milioane de lei, fără TVA. Durata contractului este de 30 luni pentru completare/ revizuire Studiu de fezabilitate și de 16 luni pentru elaborarea Proiectului Tehnic de Execuție.

Potrivit studiilor de trafic, Media Zilnică Anuală (MZA) de vehicule pe zona Comarnic-Brașov, la nivelul anului 2020, ar urma să fie undeva de 16.000 pe cel mai aglomerat sector.

Au fost 3 încercări de realizare a autostrăzii

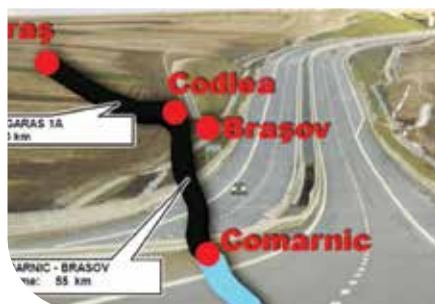
Prima încercare a avut loc în 2004, când Guvernul condus atunci de Adrian Năstase a selectat trei firme pentru construirea tronsoanelor București-Ploiești (Strabag din Austria), Comarnic-Predeal (Vinci din Franța) și Predeal-Brașov (Ashtrom-Roichman, Israel).

În 2004, pe 18 octombrie, la București, în prezența premierului francez de atunci Jean-Pierre Raffarin și a prim-ministrului Adrian Năstase, ministrul Transporturilor de atunci Miron Mitrea semna cu Vinci contractul de parteneriat public-privat cu compania franceză Vinci pentru realizarea a 36 de km de autostradă între Comarnic și Predeal. Costul: 480 milioane de

euro

Ulterior, la schimbarea Guvernului, la finele lui 2004, și după ce Comisia Europeană și-a exprimat dezacordul privind modul cum au fost selectați concesionarii, contractul pentru autostrada spre Brașov nu a mai fost semnat.

Discuțiile privind realizarea autostrăzii măcar între Comarnic și Brașov au continuat, iar, în 2009, asocierea Vinci - Aktor (Franța -



devreme de trei ani, Autostrada de la Ploiești până la Brașov. Până atunci, zilele acestea am vorbit cu actuala conducere a Ministerului Transporturilor, domnul ministru Drulă și cu fosta conducere, domnul ministru Bode. Noi am anunțat niște proiecte care au scopul de a fluidiza traficul pe DN1, niște pasaje și pasarele", a precizat șeful CNAIR. Mariana Ioniță a explicat că, în zonele cu treceri de pietoni, ar trebui gândite pasaje subterane care să ajute la fluidizarea traficului iar, pentru alte zone, va fi analizată posibilitatea introducerii unor benzi reversibile.

Ministerul Transporturilor a anunțat, la începutul lunii noiembrie a anului trecut, că o singură ofertă a fost depusă până la expirarea termenului limită pentru completarea/ revizuirea Studiului de Fezabilitate și elaborarea Proiectului Tehnic



Grecia) era desemnată câștigătoare la licitația pentru realizarea proiectului în parteneriat public-privat. Autostrada de la Comarnic până la Brașov ar fi trebuit să aibă 58 de kilometri și ministrul Transporturilor de atunci Radu Berceanu estima că va costa 1,5 miliarde de euro.

În aprilie 2010, însă, consorțiul Vinci - Aktor a denunțat unilateral contractul, motivul oficial fiind lipsa fondurilor.

16 ianuarie 2014 - Guvernul semnează un Memorandum cu reprezentanții consorțiului Vistrada Nord (Vinci - Strabag - Aktor), câștigător al licitației pentru lucrările la tronsonul Comarnic-Brașov. Apar primele informații: costul autostrăzii crește de la 1,2 la 1,8 mld lei, lungimea scade de la 58 la 52 de kilometri. În plus, se dă termenul oficial pentru semnarea contractului: 20 aprilie 2014. După un an și jumătate contractul de concesionare a picat.





AUTOSTRĂZILE DIN ROMÂNIA VOR FI ȘI CU UN METRU MAI LATE

Viitoarele autostrăzi din România vor avea mai mult spațiu între banda de circulație și parapetul median a anunțat ministrul Transporturilor și Infrastructurii, Cătălin Drulă, care a precizat că a semnat ordinul de ministru care modifică Normele tehnice privind proiectarea drumurilor.

"E o poveste interesantă cu final fericit care a început în iunie și la care au contribuit de atunci specialiștii companiei de drumuri și ai ministerului, iar mie astăzi mi-a revenit doar sarcina formală de a încheia procesul. Plecând de la observația că parapetul median este prea aproape de banda de circulație pe autostrăzi, în iunie am scris un material în care analizez comparativ normativele de proiectare privind amplasarea parapetelor centrale de pe autostrăzile din România și alte țări. Specialiștii din CNAIR au preluat atunci observația și propunerea. Au discutat-o în forumurile tehnice și au propus o modificare a Normelor actuale. Luna aceasta, înainte de a prelua eu mandatul, a fost pus în consultare publică ordinul de ministru, astfel că am găsit tot procesul la final. Azi am semnat ordinul, ceea ce înseamnă că pe autostrăzile viitoare (care nu au încă proiect tehnic de execuție finalizat) vom scăpa de senzația de înghesuială. Le mulțumesc celor care au muncit în aceste luni la această mică modificare care va avea un impact totuși semnificativ în confortul și siguranța rutieră pe autostrăzile viitoare", a afirmat Cătălin Drulă.



Ce conține documentul

Revista TIR Magazin a consultat „Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru modificarea anexei nr. 1 din Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1296/2017”.

Normele tehnice privind proiectarea, construirea

și modernizarea drumurilor au fost elaborate în conformitate cu prevederile art. 57 lit. h) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor publice se realizează pe

baza principiilor generale prevăzute în normele tehnice aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017.

Propunerea pentru modificarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor a fost elaborat de C.N.A.I.R.

- S.A., în scopul creșterii siguranței circulației rutiere și confortului participanților la trafic pe autostrăzile din România și constă în modificarea amplasamentului parapetului de siguranță din zona mediană a autostrăzilor, astfel încât să se asigure o distanță de 0,50 m între linia parapetului și marcajul longitudinal care delimitează partea carosabilă de zona mediană.

Modificarea propusă determină micșorarea distanței între parapetii de siguranță amplasați în zona mediană a autostrăzilor.

Prin modificarea amplasării parapetului de siguranță din zona mediană a autostăzilor se preconizează următoarele avantaje:

- sporirea confortului optic al participanților la trafic prin creșterea distanței dintre marcajul ce delimitează partea carosabilă și lisa parapetului de siguranță;
- îmbunătățirea siguranței rutiere în situația în care vehiculele care ating marcajul rezonator ce delimitează partea carosabilă s-ar putea redresa înainte de acroșarea lisei parapetului de siguranță;

- explicitarea poziționării marcajului rutier rezonator ce delimitează partea carosabilă a autostrăzilor de zona mediană.

Dezavantaje identificate în normele tehnice în vigoare sunt următoarele:

- nu este specificată poziția amplasării marcajului rutier rezonator ce delimitează partea carosabilă a autostrăzilor de zona mediană;
- distanța limitată (25 cm) între marcajul rezonator ce delimitează partea carosabilă a autostrăzilor și



lisa parapetului de siguranță amplasat în cadrul zonei mediane nu permite redresarea vehiculelor care ating accidental acest marcaj rutier;

- autocamioanele cu dimensiuni mari care circulă pe benzile centrale ale căilor de rulare și, în mod special, cele aflate în depășirea altor autocamioane se situează în proximitatea lisei parapetului, iar, în cazul în care ating accidental marcajul rutier, cabina acestora poate acroșa lisa parapetului de siguranță.

Precizam că, propunerea pentru modificarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor a fost analizată în Consiliului Tehnico-Economic al C.N.A.I.R. – S.A. și avizată FAVORABIL, conform documentului de avizare nr. 5001/11.11.2020”.

Context: România, autostrăzi înguste "În țări din jurul nostru precum Austria, Ungaria, Grecia sau Slovenia, parapetul median este mai retras față de banda de circulație.

Pentru șoferi, condusul este astfel mai confortabil, senzația de "periat parapetul cu oglinda" neexistând. M-am întrebat mai demult de unde vine această diferență. Chiar ieri, m-a întrebat cineva într-un comentariu la o postare de ce e parapetul așa aproape în România. Am făcut o cercetare comparativă, în special cu standardul de profil transversal de

autostradă din Ungaria.

Diferența vine din spațiul median, distanța dintre parapetele centrale de pe cele două sensuri este de 3 metri în România (măsurată de la fața acelor lise/glisiere ale parapetului), în timp ce în Ungaria este de doar 1,60 metri. Astfel, în România distanța între extremitatea marcajului median și lisa parapetului este de doar 25 cm, în timp ce în Ungaria aceasta este de 90 cm. O diferență mare din punct de vedere al confortului la condus dat de apropierea/depărtarea de parapet.", a spus Drulă.

Cele mai periculoase drumuri

România înregistrează atât cel mai mare număr total de decese cauzate de trafic, cât și cea mai mare rată de decese pentru pietoni din întreaga Uniune Europeană, potrivit unui raport recent al Eurostat. Cel mai periculos drum din România este E 85.

Numărul deceselor pietonale din România este mai mare decât al tuturor celorlalți participanți la trafic, inclusiv șoferi și pasageri, scrie CGTN Europe.

„Viteza este criminalul absolut al șoselelor”, a declarat expertul în siguranță rutieră Ilie Bricăru.

În iunie 2020, site-ul oficial al Uniunii Europene a publicat un tabel din care reiese că România a fost, anul trecut, țara cu numărul cel mai mare de decese provocate de accidente rutiere, la milionul de locuitori: 96.





CÂȚI ANI DE ÎNTÂRZIERI ÎNSUMEAZĂ AUTOSTRĂZILE CARE S-AU DESCHIS ÎN 2020

Anul în care a izbucnit pandemia de coronavirus -2020- le-a adus românilor, pe domeniul transporturilor, 60 de noi kilometri de autostrăzi și drumuri expres pe care se poate circula, iar bucureștenilor mult-așteptatul metrou în Drumul Taberei și linia directă între aeroportul Henri Coandă (Otopeni) și Gara de Nord București.

Domeniul autostrăzilor vine cu o premieră: darea în folosință a primilor kilometri de autostradă înainte de termen cu mai bine de un an.

Autostrăzi și variante ocolitoare finalizate în 2020

Anul 2020 a fost cel mai bun din ultimii 10 în ceea ce privește ritmul de contractare la nivelul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, potrivit fostului ministru al Transporturilor, Lucian Bode, cu un total de aproximativ 8 miliarde

de euro, în timp ce, pe toate modurile de transport, au fost contractate lucrări de aproximativ 54,908 miliarde de lei, respectiv circa 11,5 miliarde de euro. "În concluzie, anul 2020 a fost cel mai bun an, din ultimii 10, în ceea ce privește ritmul de contractare la nivelul CNAIR, cu un total de aproximativ 8 miliarde de euro. La nivel general, în anul 2020, pe toate modurile de transport au fost contractate lucrări de aproximativ 54.908 milioane de lei (circa 11,5 miliarde de euro)", a notat Bode.

An bun, dar nu prea

În ceea ce privește numărul kilometrilor de autostradă și drumuri expres dați în trafic în 2020, acesta a ajuns la 60. Primul segment din autostrada Ploiești-Brașov, sectorul Predeal-Cristian, în lungime de 6,3 kilometri cu profil de autostradă și 3,7 kilometri de drum național cu patru benzi, a fost deschis circulației pe 17 decembrie 2020. Porțiunea ar fi trebuit deschisă încă din 2016. Ex-premierul Victor Ponta a făcut din autostrada Comarnic-Brașov un pariu electoral, punându-și în joc





potențiala candidatură la parlamentarele din 2016 dacă autostrada nu va fi finalizată până atunci. "Dacă Autostrada Comarnic-Brașov nu e gata până în 2016, nu mai candidez la următoarele parlamentare", declara Ponta. Care nu s-a ținut de cuvânt pe niciun palier. Pe data de 3 decembrie, cea mai mare parte din lotul 1 al Autostrăzii Sebeș-Turda, respectiv 14,8 din cei 17 kilometri, a fost deschisă traficului, după șase ani de la demararea lucrărilor și cu o întârziere de patru ani față de planificarea inițială. Mai rămâne de finalizat lotul 2, promis pentru anul 2021. Specialiștii sunt însă sceptici. De asemenea, anul 2020 a marcat darea în trafic, la începutul lunii decembrie, a primilor kilometri din Autostrada Moldovei. Este vorba de 16,27 kilometri la profil de autostradă din Varianta de Ocolire Bacău, care are în total aproape 31 de kilometri. O premieră în domeniul proiectelor de infrastructură este faptul că această investiție a fost finalizată înainte de termen, acesta fiind ianuarie 2022, în condițiile în care toate lucrările de infrastructură din România au înregistrat întârzieri de ani de zile. Centura ar fi trebuit terminată în anul 2011. „Conform contractului, faza de proiectare și de achiziție a terenurilor se va finaliza în prima parte a anului 2008, în perioada iulie-octombrie 2008 fiind programată achiziția/ofertarea executantului lucrărilor de construcție. Începerea lucrărilor este programată a avea loc la sfârșitul anului 2008, termenul de execuție fiind de 31 de luni”, declara ex-primarul orașului Bacău Romeo Stavarache. În septembrie 2020 a fost dat în folosință tronsonul Biharia-Borș, în lungime de 5,35 kilometri și lotul 2 Iernut-Chețani din Autostrada A3 Ogra-

Câmpia Turzii, de 19,90 kilometri. Tronsoanele fac parte din Autostrada Transilvania care trebuia finalizată în 2013, contractul fiind semnat în anul 2003.

Tronsoane noi de autostrăzi contractate în 2020

În anul 2020, la nivelul CNAIR au fost încheiate contracte de execuție în valoare totală de aproximativ 10 miliarde de lei (circa 2 miliarde de euro) din care: pentru autostrăzi și drumuri expres în valoare de 6,7 miliarde de lei, pentru drumuri naționale - 1,5 miliarde de lei, și pentru variante de ocolire - 1,6 miliarde de lei.

Tot în anul 2020, CNAIR a lansat licitații pentru proiectare/ execuție/ documentații, validate de Agenția Națională pentru Achiziții Publice, în valoare de 25 miliarde de lei (circa 6 miliarde de euro).

A0 Nord - Lotul 4 - 4,5 km - contractat cu UMB pentru circa 60 mil euro, termen 2022

A1 Sibiu - Pitești, Secțiunea 5 - 30 km - contractat cu Astaldi pentru circa 350 mil euro, termen 2025

A3 Târgu Mureș - Ungheni - 4,5 km + 5 km drum de legătură - contractat cu Strabag pentru circa 40 mil euro, termen 2022

A3 Nădășelu - Mihăiești - Zimbor - 30 km - contractat cu UMB pentru circa 290 mil de euro, termen 2023

A3 Zimbor - Poarta Sălajului - 12,3 km - contractat cu UMB pentru circa 140 mil euro, termen 2023

A3 Nușfalău - Suplacu de Barcău - 13,5 km - contractat cu Nurol Insaat Ve Ticaret pentru circa 80 mil euro, termen 2022

A3 Biharia - Chiribiș - 29 km - contractat cu Trameco (Selina) pentru circa 70 mil euro, termen 2022

DX12 Craiova-Pitești, Lotul 3 - 32 km - contractat cu UMB pentru circa 140 mil euro, termen 2023

*DX 12 Craiova - Pitești, Lotul 4 - 31,8 km - contractat inițial cu UMB, dar reîntors la evaluare de către instanță

Ce s-a mai realizat în transporturi în 2020

- Un proiect de mare interes a fost finalizat anul acesta în domeniul feroviar, și anume legătura între Aeroportul Internațional Henri Coandă (Otopeni) și Gara de Nord. Astfel, din 12 decembrie, trei operatori de transport feroviar asigură, la prețul de 4 lei/bilet, serviciul public de transport feroviar de călători între Gara de Nord și Aeroportul Otopeni, cu 72 de trenuri.

- Închiderea coridorului IV prin semnarea celor trei contracte de execuție aferente subsecțiunilor din secțiunea Brașov-Sighișoara și semnarea contractului pentru realizarea studiului de fezabilitate pentru tronsonul Predeal - Brașov.

- Magistrala de metrou M5 Drumul Taberei, Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv Valea Ialomiței a fost pusă în funcțiune pentru publicul călător la 15 septembrie 2020, după 9 ani de la debutul lucrărilor. Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv stația și depoul Valea Ialomiței, a fost finanțată din fonduri externe nerambursabile în cadrul POS-T 2007-2013, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (85%) și de la bugetul de stat (15%).



GHIDUL TRANSPORTATORILOR ȘI ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE CAMION CARE AJUNG ÎN MAREA BRITANIE

Marea Britanie a ieșit din UE la 1 ianuarie 2021. Guvernul britanic a elaborat un Ghid cu îndrumări pentru companiile de transport și conducătorii auto comerciali care transportă mărfuri între Marea Britanie (Anglia, Scoția și Țara Galilor) și Uniunea Europeană.

Aceste îndrumări vă indică ce trebuie să faceți începând cu data de 1 ianuarie 2021.

Revista TIR Magazin a citit documentul și prezintă punctual chestiunile importante.

Conducătorii auto care lucrează pentru operatori din Regatul Unit

Conducătorii auto cu un CPC de șofer din Regatul Unit care lucrează pentru operatori din Regatul Unit nu trebuie să ia nicio măsură suplimentară referitor la calificări, pentru a se pregăti pentru 1 ianuarie 2021. CPC-ul conducătorilor auto din Regatul Unit va continua să fie valabil pentru conducătorii auto ai tuturor deplasărilor pe care operatorii din Regatul Unit au voie să le efectueze, fie ca urmare a unui acord cu UE sau în baza autorizațiilor CEMT.

În prezent, legislația britanică le permite conducătorilor auto din UE care lucrează pentru operatori din Regatul Unit să facă acest lucru cu un CPC de

conducător auto emis de un stat membru al UE. Dacă acești conducători auto doresc să aibă o certitudine pe termen lung asupra capacității lor de a lucra pentru operatori din Regatul Unit, ei trebuie să-și schimbe CPC-ul de UE cu un CPC de Regatul Unit.

Conducătorii auto din Regatul Unit care lucrează pentru operatori din UE

Conducătorii auto care dețin un CPC britanic, care lucrează, sau plănuiesc să lucreze pentru o companie din UE (ex: un șofer britanic care lucrează pentru un operator irlandez sau francez) trebuie să ia unele măsuri. Aceasta pentru că este posibil ca un CPC pentru conducătorul auto din UK să nu mai fie recunoscut ca un certificat valabil de către un angajator din UE începând cu data de 1 ianuarie 2021.

Conducătorii auto care dețin un CPC de conducător auto din UK care lucrează sau doresc să lucreze pentru o întreprindere

din UE trebuie să-și schimbe CPC-ul britanic cu un CPC de conducător auto din UE înainte de 1 ianuarie 2021. Solicitați schimbarea unui CPC din Regatul Unit la un organism relevant din Zona Economică Europeană sau UE dintr-o țară (EEA).

Permise de conducere și permise de conducere internaționale

Conducătorii auto vor continua să aibă nevoie de o categorie corectă în permisul de conducere pentru vehiculul pe care îl conduc. Conducătorii auto pot verifica categoria de conducere auto din permisul lor.

Conducătorii auto ar putea avea nevoie de un permis de conducere internațional (IDP) în plus față de permisul lor de conducere britanic în unele din țările din EU sau EEA. IDP-urile pot fi achiziționate la ghișeu la multe din filialele Oficiilor Poștale din Regatul Unit. Un permis IDP costă £5.50.



Vize, pașapoarte și cărți de identitate

Până în 1 octombrie 2021, cetățenii din UE, EEA și cei elvețieni, pot intra în Regatul Unit cu un buletin de identitate național sau un pașaport, așa cum fac și acum.

De la 1 octombrie 2021, cetățenii din EU, EEA și cei elvețieni vor avea nevoie de un pașaport pentru a călători în Regatul Unit.

Condițiile de mai sus nu se aplică cetățenilor din UE, EEA și celor elvețieni care sunt protejați prin acordurile de retragere, inclusiv cei acoperiți de Regimul de Ședere pentru cei din UE și lucrătorii de frontiere. Aceștia vor putea să folosească în continuare buletinele lor naționale cel puțin până la 31 decembrie 2025.

De ce documente, licențe și premise au nevoie transportatorii din UE

Licența de comunitate

Operatorii UE trebuie să fie autorizați de către propria lor țară în care sunt stabiliți și să poarte cu ei permanent o copie a licenței de comunitate. Aranjamentele de operare în Regatul Unit de la 1 ianuarie 2021 fac obiectul negocierilor în curs. Această broșură va fi actualizată referitor la acest subiect cât de curând posibil.

Cabotaj

Operatorii UE pot continua să efectueze cabotajul în Regatul Unit. Acest subiect este de asemenea supus rezultatelor negocierilor dintre UE și Regatul Unit. Această broșură va fi actualizată referitor la acest subiect cât de curând posibil.

Conducătorul auto și documentația vehiculului

Operatorii din UE care își desfășoară activitatea spre, dinspre sau prin Regatul Unit vor trebui să dețină o dovadă de asigurare auto pentru vehiculul sau remorca lor. O carte verde sau o altă dovadă a

asigurării auto vor fi recunoscute în Regatul Unit.

Comercianți

Este responsabilitatea comerciantului de a întocmi declarațiile vamale și de a oferi documentele corecte companiei de transport și conducătorului auto. Aceasta se poate face în mod direct sau printr-o terță parte, de exemplu, un expeditor de mărfuri, o companie de logistică sau un agent vamal.

Compania de transport

Compania de transport trebuie să se asigure că șoferul ei are toate documentele și informațiile vamale necesare precum și alte acte necesare.

Compania de transport trebuie, de asemenea, să se asigure că șoferii știu ce documente trebuie să prezinte în fiecare etapă a călătoriei lor, inclusiv:

- inspecțiile rutiere premergătoare deplasării – verificări pentru a demonstra disponibilitatea la frontieră;
- la porturi sau la terminale de tren;
- la posturile vamale.

Conducătorul auto

Conducătorul auto trebuie să poarte în mașină documentația și informațiile oferite de către compania de transport, pe toată durata călătoriei. Aceasta include, de asemenea, documentația și informațiile necesare îndeplinirii cerințelor statelor membre UE. Aceasta pentru că fiecare deplasare de mărfuri din UE spre Regatul Unit este atât o deplasare de export pentru autoritățile din UE, cât și una

de import, pentru autoritățile din Regat.

Este vital ca toți conducătorii auto să știe ce documentație și informații sunt necesare și unde, când și cum vor fi prezentate și verificate.

Când ești obligat să vizitezi un IBF

Facilitățile pentru frontiera interioară (IBF) sunt locuri guvernamentale din Regatul Unit în care pot avea loc verificări vamale și de documente în afara porturilor. IBF-urile vor fi operaționale din 1 ianuarie 2021. La IBF-uri se vor verifica următoarele documente:

- Convenție comună de tranzit (CTC), cunoscută și ca Tranzit;
- Carnetul ATA;
- Carnet Transports Internationaux Routiers (TIR);
- Convenția comerțului internațional al speciilor florei sau faunei sălbatice pe cale de dispariție (CITES).

Transportatorii pot fi nevoiți să meargă la o IBF dacă:

- au intrat în Regatul Unit sau planuiesc să iasă din Regatul Unit prin Dover, Eurotunnel sau Holyhead și au nevoie:
- să înceapă sau să încheie o deplasare CTC;
- de verificări CITES;
- de ștampilarea unui carnet ATA sau TIR;
- au fost îndrumați acolo pentru că nu sunt pregătiți de trecerea graniței;
- au fost îndrumați acolo pentru inspectarea documentelor sau a încărcăturii.





Cum afli de ambuteiajele din Dover și alte porturi

Conducătorii de vehicule grele de marfă (HGV) sau transportatorii desemnați trebuie să folosească serviciul Verificați dacă autovehiculul greu de marfă (HGV) este pregătit să treacă frontiera pentru obținerea unui Permis de Acces în Kent (KAP) dacă folosesc Portul Dover sau Eurotunelul. Acesta are rolul de a preveni ambuteiajele în Kent prin garantarea nereținerii HGV-urilor în porturi.

Ambuteiajele se pot produce oricum dacă conducătorii de HGV-uri ajung la Portul Dover sau Eurotunel fără documentele corecte. Forumul de Reziliență Kent a dezvoltat planuri pentru a aborda această situație. Poliția Kent va decide când să activeze porțiuni ale planurilor, în funcție de nivelul eventualului ambuteiaj.

Va exista management de trafic între joncțiunile 8 și 9 ale M20. HGV-urile care traversează Canalul Mânecii prin Dover sau Eurotunel vor folosi banda pentru coastă. În funcție de nivelul ambuteiajului, HGV-urile pot fi reținute între joncțiunile 8 și 9 până la decongestionarea porturilor. Ceilalți participanți la trafic vor folosi circulația cu benzi reversibile în



două sensuri pe banda opusă. HGV-urile care nu călătoresc internațional sau care transportă pești/crustacee sau pui de o zi și care afișează un permis de priorizare valabil pot folosi circulația reversibilă. Conducătorii de HGV pot fi amendați cu 300 GBP dacă folosesc circulația reversibilă atunci când nu ar trebui. Când există management de trafic activ, din nou în funcție de nivelul ambuteiajului, conducătorilor de HGV li se poate solicita să urmeze indicatoarele spre Aeroportul Manston (dacă se îndreaptă spre Dover) sau spre Sevington. Permisele de

priorizare pentru pește/crustacee sau pui de o zi vor fi emise la Ebbsfleet.

Dacă călătoriți prin Kent la începutul lui 2021, țineți cont că sunt posibile decalaje dacă există întârzieri la frontieră. Conducătorii de HGV trebuie să își planifice călătoria pentru a se asigura că pot lua pauze și, mai ales, perioade de odihnă peste noapte înainte de intra în Kent. Acest lucru va reduce la minimum riscul de atingere a orelor limită de conducere. Dacă este nevoie, există un plan convenit anterior de micșorare a orelor de conducere pentru a ajuta în caz de ambuteiaj.



Conducătorii de HGV trebuie să își asigure suficientă apă și mâncare în caz de întârzieri la frontieră. Conducătorii de HGV pot căuta zonele de servicii autorutiere de pe traseul lor, pentru a își putea planifica mai bine călătoria.

Consiliul comitatului Kent a introdus o interdicție de 6 luni de parcare a HGV-urilor în Ashford, Canterbury, Dover, Folkestone și Hythe, Maidstone, Swale și Thanet începând cu 1 ianuarie 2021. Acest lucru încearcă stoparea parcării antisociale din zonele rezidențiale. Interdicția nu se va aplica șoferilor care își iau pauzele scurte de 45 de minute în locuri sigure. Consiliul comitatului nu va viza vehiculele grele de marfă care sunt parcate pe parcele industriale sau în zone de depozitare și care nu obstrucționează sau deranjează acțiunile de aplicare a legii.

Centre de informare și de consultanță

Transportatorii și conducătorii de vehicule grele de marfă pot merge la centrele de consultanță pentru recomandări personale despre:

- noile reguli și documente necesare pentru deplasarea mărfurilor între Regatul Unit și UE din 1 ianuarie 2021;

- modul de pregătire pentru schimbări;
- modul de folosire a noului serviciu Verificați dacă autovehiculul greu de marfă (HGV) este pregătit să treacă frontiera;
- din 1 ianuarie 2021: verificări consultative de pregătire pentru frontieră înainte de porturi și asistență pentru pașii următori în vederea pregătirii.

Centrele de consultanță se află la serviciile autorutiere sau la popasurile pentru autocamioane.

Managementul traficului la alte porturi

Traseele scurte de strâmtoare prin Kent sunt deosebit de vulnerabile la întreruperi, iar această zonă este în centrul majorității planurilor de management al traficului. Există și planuri pentru întreruperi locale ale traficului în porturile din afara Kent.

Managementul traficului în Portul Portsmouth

Există un plan de management al traficului numit Operațiunea Transmisie, pentru a gestiona transportul de marfă în afara intrării în Portul Internațional Portsmouth. Pentru a preveni întârzierile și a evita anularea planurilor de călătorie, urmați indicatoarele care direcționează transportatorii către

cel mai apropiat punct de triaj. La punctele de triaj, documentele pot fi verificate în prealabil și se poate permite intrarea în port. Punctele de triaj sunt deschise non-stop. Transportatorii ar trebui să călătorească la port numai dacă au o rezervare validă Brittany Ferries și documentele corecte.

Managementul traficului în porturile Humber

Autoritățile pentru autostrăzi au un sistem de management al traficului localizat pe A160. Acesta va fi implementat numai dacă există cozi de trafic ieșite din comun și perturbatoare la porturile Killingholme sau Immingham.

Traseele vor fi bine semnalizate.

Informații suplimentare vor fi disponibile de la Forumul Local de Reziliență Humber. Transportatorii care călătoresc din porturile Humber trebuie să aibă documentele corecte și să se asigure că feribotul este rezervat în avans.



Cum se deplasează mărfurile peste frontieră

Există 4 moduri în care se pot deplasa bunurile peste frontieră:

- Notificare în prealabil;
- Convenția privind regimul de tranzit comun;
- Admission Temporaire/Admitere Temporară (ATA);
- Transports Internationaux Routiers (TIR).

Comerciantul va alege care din cele 4 moduri va fi folosit. Alegerea lor va depinde de care este cel mai adecvat pentru caracteristicile transportului.

Pentru toate aceste moduri, se cere o declarație de siguranță și securitate.

Există două tipuri de declarații de siguranță și securitate: o declarație sumară de ieșire (EXS) și o declarație sumară de intrare (ENS).

În general, unui transportator i se solicită să prezinte un EXS autorității vamale a țării din care se exportă lotul. Pentru loturile exportate din Regatul Unit, datele EXS sunt, în mod normal, combinate cu declarația de export (care este o declarație vamală). Dacă este o declarație separată (de ex. pentru un camion gol), se introduce în sistemul de control al exporturilor (ECS) din acea țară.

Un transportator trebuie să trimită un ENS la autoritatea vamală din țara în care intră transportul în sistemul de control al importurilor

(ICS) din acea țară.

Verificați la transportatorul dumneavoastră (feribot/linie de expediție) pentru că, pe unele trasee de intrare în Olanda și Belgia, operatorul feribotului efectuează procedurile ENS în locul transportatorului. La momentul rezervării, trebuie furnizate date de siguranță și securitate.

De la 1 ianuarie 2021, declarațiile de siguranță și securitate se vor solicita la importuri către și la exporturi dinspre Marea Britanie. Totuși, pentru a diminua impactul pandemiei de coronavirus (COVID-19), se va renunța la declarațiile de import legate de siguranța și securitatea mărfurilor din UE spre Marea Britanie timp de 6 luni, până la 30 iunie 2021. Irlanda de Nord va rămâne aliniată la normele UE în baza Protocolului NI.

Ambalaj reutilizabil

Ambalajele reutilizabile sunt

ambalaje care sunt concepute pentru a fi refolosite de mai multe ori pentru a proteja obiectele sau echipamentele sensibile împotriva daunelor în timpul transportului. Nu sunt destinate revânzării și importurilor eligibile pentru o scutire de taxe vamale. Printre aceste articole se numără cuștile, cutiile sau cadrele din plastic sau metal. Pentru a solicita scutirea de taxe de import, ambalajul trebuie să fi fost anterior exportat sau utilizat pentru importul de marfă.

Pentru a importa și exporta ambalaje reutilizabile se poate face o declarație vamală electronică. Sau, în cazul în care există o facilitare disponibilă, se poate face o declarație prin conduită sau o declarație orală la procedurile de admitere temporară sau de liberă circulație.

BREXIT

Asigurarea unui autovehicul când se deplasează dinspre și înspre Regatul Unit

Companiile de transport din UE, în afara UE sau din Regatul Unit, precum și conducătorii lor auto trebuie să își asigure vehiculul în timp ce se deplasează spre Regatul Unit pentru a reduce riscul de a fi suspus unei infracțiuni.

Conducătorii auto care traversează frontiera dintre UE și Regatul Unit trebuie să fie conștienți de potențialele pericole în legătură cu autovehiculele lor și cum să poată opri "pasagerii clandestini". Un pasager clandestin este o persoană care se ascunde într-un sau pe un vehicul pentru a evita trecerea pe la controlul de frontieră din Regatul Unit.

Dacă un conducător auto nu-și securizează vehiculul și este găsit că transportă pasageri clandestini prin zonele de control ale Regatului Unit, el, proprietarul autovehiculului sau angajatorul pot fi amendați fiecare cu câte £2,000 pentru fiecare persoană găsită în vehicul (amendă cunoscută și ca "penalizare civilă"). Această lege se aplică tuturor sosirilor în Regatul Unit sau în zonele de control britanice, inclusiv cele din porturile europene și din Eurotunel.



Mentținerea vehiculelor în siguranță

Pentru companiile transportatoare de marfă, un sistem eficient include:

- instrucțiuni în scris pentru conducătorii auto referitor la cum să se folosească sistemul;
- dispozitive de securitate solide pentru securizarea eficientă a vehiculului, încărcăturii și spațiului de încărcare;
- dovezi de instruire pentru conducătorii auto asupra modului de folosire a sistemului și a dispozitivelor de securitate;
- oferirea de liste de verificare a securității vehiculului către conducătorii auto;
- monitorizarea respectării conducătorilor auto a codurilor de practică.

Pentru conducătorii auto, un sistem eficient include:

- aplicarea dispozitivelor de securitate (ex. un lacăt, sigilii cu număr unic de referință și cabluri) pentru asigurarea vehiculelor după încărcarea mărfii;

- verificarea temeinică a vehiculului și a dispozitivelor de securitate după fiecare oprire și înainte de intrarea în Regatul Unit;

- înregistrarea completă a tuturor verificărilor cuprinse în lista de verificare a securității autovehiculului, pentru a se demonstra conformitatea și pentru putea fi prezentată ofițerului de la Poliția de Frontieră.

Conducătorii auto trebuie să urmeze cei 10 pași de îndrumare de prevenire a intrării pasagerilor clandestini în vehicul și să poarte acest ghid cu ei de-a lungul întregii călătorii.

Dacă cineva se ascunde într-un autovehicul

În cazul în care conducătorul auto suspectează că cineva încearcă să intre în vehiculul său sau că a intrat deja în vehicul, el trebuie să contacteze poliția locală imediat ce acesta este în siguranță. În Regatul Unit, apălați la numărul 999 iar în UE apălați la 112 înainte de a intra în port.





DEPLASAREA MĂRFURILOR DIN UE SPRE MAREA BRITANIE

Mărfurile care trebuie controlate Începând cu 1 ianuarie 2021, se vor cere declarații vamale pentru toate bunurile din lista de mărfuri de controlat. Prin urmare, transportatorul rutier trebuie să aibă MRN-ul când deplasează mărfurile care trebuie controlate.

Mărfurile care nu trebuie controlate

Pentru bunurile care nu trebuie controlate, importatorul poate face o notă în propriul său registru comercial, pe care să o atașeze cu o declarație suplimentară care trebuie depusă Administrației Fiscale și de Vamă (HMRC) în 6 luni de la data importului. Prin urmare, transportatorul rutier trebuie să dețină numărul de identificare și de înregistrare al operatorului economic (EORI) când va deplasa aceste mărfuri.

Declarațiile de import de siguranță și securitate

De la 1 ianuarie 2021, se cer declarațiile EXS pentru mărfurile care ies din UE. De la data de 1 iulie 2021, se vor cere declarații ENS de siguranță și securitate pentru importurile din UE către Marea Britanie. Acesta este același model folosit pentru comerțul cu Restul Lumii.

Pentru mărfurile care se importă spre Marea Britanie, transportatorii au responsabilitatea legală de a oferi autorității vamale britanice

informații privind siguranța și securitatea înainte de sosire, prin declarațiile ENS. Pentru RoRo, transportatorul este operatorul feribotului pentru mărfurile neînsoțite sau transportatorul rutier pentru bunurile însoțite. Transportatorul poate fi de acord să transmită comerciantului cerința de siguranță și securitate. Totuși, transportatorului îi revine responsabilitatea legală pentru siguranță și securitate. Cerința legală este ca declarația ENS de siguranță și securitate să fie completă și precisă, potrivit celor mai bune cunoștințe ale declarantului din momentul respectiv. Totuși, dacă se schimbă unele detalii, declarația ENS de siguranță și securitate poate fi modificată în momentul sosirii în Regatul Unit.

În datele cerute într-o declarație ENS se includ:

- expeditorul;
- destinatarul;
- o descriere a bunurilor;
- traseul (țară cu țară);
- modul de transport (ex. detalii ale feribotului sau de Eurotunel);
- ora sosirii.

Mărfurile trebuie să aibă declarațiile lor de siguranță și securitate depuse cu un număr anume de ore înainte de sosirea la sau plecarea dintr-un port britanic. Aceasta pentru a se asigura că există timp suficient pentru ca Poliția de Frontieră să evalueze declarațiile.

Pentru Eurotunel, declarațiile de siguranță și securitate ENS trebuie să fie depuse cu cel puțin 1 oră

înainte de sosire (ora se referă la sosirea în Coquelles). Pentru călătoriile maritime scurte, declarațiile de siguranță și securitate ENS trebuie depuse cu cel puțin 2 ore înainte de sosire atât pentru importurile containerizate cât și pentru cele ne-containerizate. Călătoriile scurte maritime se referă la călătoriile din:

- Canalul Mânecii sau coasta atlantică a Europei, de la punctul în care se ajunge la Canalul Mânecii, inclusiv portul Algeciras;
- Norvegia;
- Irlanda;
- Insulele Feroe;
- Islanda;
- porturile de la Marea Baltică și Marea Nordului.

Pentru a face o declarație de siguranță și securitate este necesar un număr EORI.

Pentru importuri înspre Marea Britanie, declarația ENS trebuie să fie depusă în noul sistem de siguranță și securitate al Regatului Unit. Declarațiile vor avea nevoie de un GB EORI.

Pentru mărfurile care se deplasează înspre Irlanda de Nord, declarațiile ENS trebuie să fie făcute în sistemul 'ICS NI'. Declarațiile vor avea nevoie de un XI EORI sau un UE EORI valabil.

Va exista, de asemenea, și opțiunea de a depune declarațiile prin sistemele CSP/prin furnizori de software terți.

Cei care posedă plase de anti-contrabandă (ASN-uri) pentru a îndeplini cerințele de siguranță și securitate pot continua să le folosească și după 1 ianuarie 2021.

La frontiera cu UE

Pentru fiecare transport, conducătorul auto trebuie să aibă de la comercianți (în UE și în Regatul Unit) dovada unei declarații vamale. Aceasta va fi sub formă de:

- un MRN, la care ne putem referi a fi și numărul de intrare în Regatul Unit, sau
- un număr EORI al comerciantului în cazul în care importatorul din Regatul Unit și-a făcut declarația în propriile registre;
- o declarație de export MRN din UE.

La frontiera cu Regatul Unit

În mod normal, autoritățile britanice nu vor opri vehiculele pe drumul lor înspre Regatul Unit pentru a le verifica dacă ele au documentele vamale de import corecte.

La sosire, totuși, ofițerii Poliției de Frontieră britanice pot opri vehiculele, așa cum fac și acum, pentru a efectua anumite verificări de anti-contrabandă, de securitate și pentru a descoperi anumite infracțiuni vamale. Când vor efectua o astfel de acțiune, ei scot de pe banda de transport autovehiculul greu de marfă și îi cer șoferului să prezinte MRN-ul și/ sau EORI pentru fiecare încărcătură, împreună cu alte documentații/ informații de care au nevoie.

CTC–deplasarea mărfurilor înspre Marea Britanie, înainte de a ieși din UE

În cazul în care comerciantul stabilește ca mărfurile să se deplaseze conform unei CTC conducătorul auto trebuie să dețină fie:

- un TAD de la comerciant, iar comerciantul să-i comunice că deplasarea a fost eliberată în regimul de tranzit iar el poate continua drumul până la locul de ieșire din statul membru UE;
- un LRN sau un TAD care nu a fost eliberat în regimul de tranzit, și să i se comunice să prezinte mărfurile, precum și LRN-ul sau TAD-ul autorităților statului membru UE la un birou de plecare nominalizat – mărfurile vor fi apoi eliberate și se



va oferi un TAD conducătorului auto; Exportatorul /agentul este responsabil cu actualizarea companiei transportatoare și a conducătorului auto referitor la statutul TAD-ului.

La frontiera cu UE

Dacă deplasarea se efectuează conform CTC, conducătorul auto trebuie să prezinte TAD-ul autorităților vamale ale UE conform procedurilor UE.

După frontiera cu UE

Pentru marfa deplasată conform CTC, companiile de transport trebuie să urmeze procesul cu documente fizice sau procesul serviciului de deplasare a vehiculelor de marfă (GVMS) din 1 ianuarie 2021 pentru încheierea deplasării de tranzit la intrarea în Marea Britanie. Procesul care se aplică depinde de locul în care ajunge marfa.

Comercianții trebuie să ofere companiei de transport rutier MRN-ul TAD pentru fiecare încărcătură CTC. Numărul de înregistrare dovedește că șoferul are declarația corespunzătoare pentru a deplasa bunurile în tranzit. TAD-ul în hârtie trebuie să se alăture, de asemenea, mărfurilor care se deplasează prin tranzit. Companiile transportatoare trebuie să folosească sistemul GVMS pentru a conecta toate numerele de înregistrare TAD în GMR pentru fiecare deplasare a remorcii. Ele pot utiliza GVMS-ul în două feluri:

- o legătură directă de la sistemul lor propriu la GVMS;
- serviciul online al GOV.

UK – pentru a folosi portalul guvernamental este nevoie de un ID și o parolă.

Pentru fiecare deplasare a remorcii, companiile transportatoare sau conducătorii auto trebuie să actualizeze GMR-ul corect, cu un VRN corect pentru toate deplasările însoțite sau cu un TRN pentru deplasările neînsoțite. VRN/TRN poate fi actualizat la furnizor pentru orice modificări dar trebuie să fie corect când se prezintă GMR-ul la transportatorul pentru traversarea canalului, la punctul de plecare. Conducătorii auto nu vor putea să se îmbarce pe feriboturi internaționale sau să intre în Eurotunel fără să aibă GMR-ul finalizat. Ei nu trebuie să se prezinte la frontieră:

- dacă nu sunt adăugate toate referințele necesare în GMR;
 - dacă n-a fost acceptată vreo referință a declarației în GMR.
- Conducătorii auto trebuie să prezinte GMR-ul la transportatorul de trecere a canalului la sosirea în punctul de plecare, pentru a demonstra că au documentația necesară de a transporta bunurile în mod legal. Conducătorii auto trebuie să se conformeze cu instrucțiunile emise de autoritățile de la frontieră pentru a se deplasa într-un anumit loc pentru efectuarea verificărilor, dacă se impune.



CONVENȚIA ATA ȘI DEPLASAREA MĂRFURILOR SPECIALE SPRE MAREA BRITANIE

Convenția ATA – deplasarea mărfurilor înspre Regatul Unit

Înainte de a ieși din UE

În cazul în care comerciantul stabilește ca mărfurile să se deplaseze potrivit Convenției ATA, conducătorul auto trebuie să obțină de la comerciant un document cu carnetul ATA.

La frontiera cu UE

Conducătorul auto trebuie să prezinte carnetul ATA și să se asigure că acesta este ștampilat de către autoritățile vamale ale UE, conform procedurilor UE.

La frontiera cu Regatul Unit

Pentru prezentarea carnetului ATA, conducătorul auto trebuie să urmeze procedurile locale ale portului respectiv.

CONVENȚIA TIR – DEPLASAREA MĂRFURILOR ÎN REGATUL UNIT

Înainte de a ieși din UE

În cazul în care comerciantul prevede ca marfa să fie deplasată în conformitate cu Convenția TIR, transportatorul trebuie să dețină o autorizație TIR obținută în țara

de origine, iar autovehiculul transportator de marfă trebuie să dețină un certificat de omologare a unui vehicul rutier pentru transportul de marfă sub sigiliu vamal. Compania de transport trebuie:

- să ofere carnetul TIR conducătorului auto;
- să se asigure că au fost luate măsuri de către comerciant sau compania de transport pentru declararea deplasării către NCTS și a deține numerele de referință necesare (LRN și/sau MRN) pentru a prezenta marfa autorităților vamale ale UE;
- să instruiască conducătorul auto ca acesta să ia și să prezinte mărfurile și carnetul TIR autorităților vamale EU la un birou de plecare din Regatul Unit.

La frontiera cu UE

Conducătorul auto trebuie să prezinte carnetul de TIR și să se asigure că acesta este ștampilat de către autoritățile vamale ale UE conform procedurilor UE.

La frontiera cu Regatul Unit

Pentru prezentarea carnetului TIR, conducătorul auto trebuie să urmeze procedurile locale ale portului respectiv. Conducătorul auto trebuie să prezinte carnetul TIR biroului vamal din port pentru a iniția tranzitarea mărfurilor către Marea Britanie. Angajații vamali vor verifica documentele și sigiliul, apoi vor pune ștampila pe pagina relevantă a documentului TIR și vor detașa

pagina.

Conducătorul auto se va duce la biroul vamal sau la un sediu al unui destinatar autorizat TIR, pentru a asigura procesarea carnetului TIR. Apoi, sigiliul poate fi îndepărtat și bunurile pot fi descărcate. E posibil ca biroul vamal să execute atât procedura de intrare, cât și procedura de destinație TIR. Odată ce vehiculul și-a încheiat deplasarea, conducătorul auto trebuie să returneze carnetul TIR la managerul/ oficiul său.

CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU DEPLASAREA ANUMITOR MĂRFURI ÎNSPRE MAREA BRITANIE

Deplasarea mărfurilor accizabile înspre Regatul Unit

Dacă mărfurile merg spre un depozit cu produse accizabile din Regatul Unit, conducătorul auto trebuie să se asigure că deține fie o copie a unui eAD, fie documente comerciale care indică în mod clar ARC-ul, înainte ca mărfurile să părăsească portul. Conducătorii auto ar trebui să obțină aceste documente de la clientul lor sau un intermediar care lucrează în numele lor.

Totuși, dacă importatorul a folosit o procedură vamală simplificată care permite sosirea mărfii cu întârziere, se va întârzia și emiterea eAD-ului până la sosirea mărfii. Conducătorul va trebui să se asigure că deține o copie a declarației vamale depuse

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.





anterior care trebuie să includă detaliile garanției de deplasare a accizelor, înainte de plecarea din port.

Dacă mărfurile se deplasează în continuare la adresa de livrare până la sfârșitul zilei următoare lucrătoare ulterioare importului, importatorul (sau agentul acestuia) trebuie să furnizeze conducătorului auto în acest moment o copie a documentului administrativ electronic (eAD) sau a codului de referință administrativă (ARC) pentru a formaliza cerințele privind circulația mărfurilor cu accize.

Deplasarea animalelor vii, a produselor vegetale și a plantelor de înaltă prioritate în Marea Britanie

În cazul în care conducătorul auto transportă produse vegetale sau plante de înaltă prioritate, animale vii sau bunuri acoperite de CITES, exportatorul din UE sau agentul lui trebuie să se asigure că oferă următoarele documente și/sau date care să însoțească încărcătura. Conducătorul auto trebuie să prezinte la frontiera UE la punctul de check-in:

- EHC-ul original, proaspăt semnat, dacă este necesar unul;
- orice documentație CITES cerută. Verificările acestor produse vor fi efectuate la punctul de destinație până în iulie 2021.

DEPLASAREA MĂRFURILOR DIN MAREA BRITANIE SPRE UE

Verificați dacă autovehiculul greu de marfă (HGV) este pregătit să treacă frontiera

Conducătorii de HGV sau transportatorii desemnați trebuie să folosească serviciul „Verificați dacă autovehiculul greu de marfă” este pregătit să treacă frontiera pentru a verifica dacă au toate documentele necesare pentru a trece frontiera Marii Britanii într-un HGV.

Norme speciale pentru autovehiculele grele de marfă care ies din Regatul Unit prin Dover sau Eurotunnel

Conducătorii auto de camioane grele de mărfuri sau transportatorii desemnați trebuie să folosească serviciul de verificare a unui camion greu de marfă pentru camioanele care trec prin Dover sau Eurotunnel. Ei trebuie să-l folosească pentru a obține un Permis de Acces prin Kent înainte ca autovehiculele grele de marfă să se deplaseze prin comitatul Kent. Aceasta se aplică indiferent dacă autovehiculul greu poartă marfă sau nu. Chiar dacă autovehiculul greu este gol sau transportă doar scrisori, conducătorul auto trebuie să-l declare la verificarea din serviciul pentru autovehicule grele și să obțină un KAP (Permis de Acces prin Kent) valabil. Permisul de Acces prin Kent va fi valabil pentru o perioadă de 24 de ore. Persoana care folosește acest serviciu va putea alege data și ora la care să înceapă valabilitatea Permisului de Acces prin Kent. Conducătorii auto pentru autovehiculul greu de marfă pot fi amendați cu £300 dacă nu folosesc acest serviciu când trec prin portul Dover sau Eurotunnel. Consiliul comitatului Kent va

elibera un Permis de transportator local (LHP) transportatorilor din East Kent care dețin un Permis O 'Internațional Standard'.

Conducătorii auto HGV care dețin un LHP pot folosi drumurile locale în loc să treacă prin sistemul de Operare Brock. Conducătorii auto de camioane de mărfuri grele care dețin un LHP vor continua să-l folosească pentru a obține un Permis de Acces prin Kent dacă se deplasează spre UE prin portul Dover sau Eurotunnel.

Introducerea de alimente și băuturi în țările UE

Conducătorii auto care călătoresc în UE ar trebui să fie conștienți de restricțiile suplimentare la importurile personale care intră în vigoare de la 1 ianuarie 2021. Dacă transportați articole interzise în bagaj, vehicul sau asupra dvs., va trebui să le utilizați, să le consumați sau să le aruncați la frontieră sau înainte.

De la 1 ianuarie 2021 nu veți putea aduce POAO (produse de origine animală), cum ar fi cele care conțin carne sau produse lactate (de ex., un sandwich cu șuncă și brânză) în UE. Există excepții de la această regulă pentru anumite cantități de lapte praf pentru sugari, alimente pentru sugari, alimente speciale sau mâncare specială procesată pentru animale de companie. Aflați mai multe despre reguli și scutiri în Ghidul Comisiei Europene privind importurile personale.

De la 1 ianuarie 2021 nu veți putea aduce anumite plante și produse vegetale în UE. Aflați mai multe în Ghidul Comisiei Europene privind biosecuritatea fitosanitară.

Declarații de siguranță și securitate la ieșire

De la data de 1 ianuarie 2021 va fi necesară o declarație EXS de siguranță și securitate.

Cerința de a se prezenta informații de siguranță și securitate la exportul de bunuri se poate face în mod obișnuit prin declarația vamală de export, care conține informațiile necesare îndeplinirii cerințelor de siguranță și securitate. Dacă nu s-a trimis o declarație de export înainte de plecare, poate fi nevoie de o EXS autonomă în ECS-ul acelei țări.

Se cere o

declarație EXS independentă dacă:

- se transportă un container gol în baza unui contract de transport (un contract de transport, sau un contract de transmitere, este o înțelegere dintre un transportator și un expeditor sau pasager, în care sunt stabilite drepturile și datoriile fiecărei părți);
- marfa a rămas într-un depozit temporar pentru mai mult de 14 zile;
- marfa a rămas într-un depozit temporar pentru mai puțin de 14 zile dar nu sunt cunoscute detalii ale declarației de siguranță și securitate pentru import sau dacă se schimbă detaliile destinației sau destinatarului;
- marfa este deplasată în tranzit folosindu-se un Document de Însoțire a Tranzitului (TAD) sau o Declarație de Siguranță și Securitate și Tranzit (TSAD) – TSAD-urile nu se pot folosi pentru a se îndeplini cerințele de siguranță și securitate în Marea Britanie după 1 ianuarie 2021.

Nu se va cere o

declarație EXS independentă dacă se transportă paleti și containere goale în afara Marii Britanii fără un contract de transport.

Notificare anterioară – deplasarea mărfurilor înspre UE

Procedura de notificare în prealabil se aplică în locațiile care nu au sisteme de control vamal.

Înainte de ieșirea din Marea Britanie: proceduri și documente vamale

Când colectează mărfurile care trebuie transportate în UE, conducătorul auto trebuie să ofere toate documentele vamale necesare de deplasare

spre UE. Vezi lista de verificare a documentelor de la sfârșitul acestei broșuri.

Exportatorul din Marea Britanie trebuie să finalizeze procedurile de export ale Regatului Unit care cuprind, cel puțin, o declarație comună EXS de siguranță și securitate vamală. Conducătorul auto trebuie să fie informat dacă mărfurile trebuie să fie prezentate la un birou vamal din Regatul Unit. După efectuarea acestui lucru, exportatorul i se va acorda permisiunea de a continua (P2P). Odată ce exportatorul are permisiunea de a continua (P2P), după ce s-au finalizat toate verificările documentare suplimentare solicitate de Centrul Național de Verificare, conducătorul auto poate colecta și prelua marfa către portul britanic sau terminalul de plecare.

Dacă exportatorul este informat că bunurile trebuie să fie supuse unor verificări fizice, conducătorul auto poate prelua marfa și să o ducă la un loc de export desemnat (DEP) sau către o locație internă aprobată pentru a se efectua controalele corespunzătoare. Doar după ce s-a acordat P2P-ul după finalizarea acelor verificări, conducătorul auto poate prelua marfa către portul britanic sau terminalul de plecare. Este responsabilitatea exportatorului de a informa compania de transport referitor la situația P2P care se aplică unei acțiuni de transport la un moment dat în timp.

Conducătorul auto va trebui să facă dovada că s-a făcut o declarație combinată EXS de siguranță și securitate împreună cu cea vamală iar el va fi obligat să dețină documentația privind importul

în UE precum și alte documente, așa cum sunt detaliate în această broșură.

Documente pentru autoritățile UE de frontieră

Conducătorul auto trebuie să posede toate numerele de referință sau documentele necesare de a satisface cerințele de import ale țării prin care intră în UE (a se vedea lista de verificare a documentelor de la finalul acestei broșuri). Este responsabilitatea exportatorului britanic (cu agentul lor vamal și/sau furnizorul de logistică) să se asigure că se întâmplă aceasta.

Comerciantul care exportă mărfurile din Marea Britanie trebuie:

- să confirme, împreună cu comerciantul care importă mărfurile în UE, că s-au îndeplinit toate formalitățile și cerințele necesare, ex. depunerea unei declarații de import
- să ofere instrucțiuni complete și clare către compania de transport și conducătorul auto în așa fel încât fiecare să știe ce are de făcut
- să ofere toate informațiile și documentațiile necesare, ex. Numărul de Referință de Deplasare (MRN) pentru declarația UE de import, precum și copii ale oricăror permise sau certificate
- începând cu 1 ianuarie 2021, să se asigure că s-au îndeplinit toate cerințele referitor la declarația EXS de siguranță și securitate în vederea deplasării – de asemenea, trebuie îndeplinite și cerințele ENS de siguranță și securitate pentru țările în care sunt deplasate mărfurile.





VERSUS S02E07: ALEGERILE DIN ROMÂNIA ȘI TRANSPORTUL RUTIER

Anul 2020 este un an electoral, cu alegeri locale și alegeri parlamentare. În ce măsură credeți că aceste alegeri influențează mediul de afaceri din transporturile rutiere românești? Aceasta este întrebarea episodului 07 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics, Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA, și Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

Alina Anton-Pop, PR&Marketing Manager revista TIR Magazin: Anul 2020 este un an electoral, cu alegeri locale și alegeri parlamentare. În ce măsură credeți că aceste alegeri influențează mediul de afaceri din transporturile rutiere românești?

George Niță, director general Holleman: Alegerile întotdeauna încetinesc activitățile economice. Sunt schimbări care se produc în ministere, în alte instituții care țin de administrația centrală și cea locală. Se iau hotărâri mai greu. În domeniul transporturilor, lucrurile

sunt destul de organizate. Activitatea ar trebui să continue în bună regulă. Pentru că depindem de economie. Dacă economia are de suferit din cauza alegerilor, suferă și transportatorii. În plus, chestiunea cu alegerile care continuă separat, prezidențiale de parlamentare, mi se pare că a fost



o decizie greșită. Au fost prea multe alegeri și nu fac bine.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Alegerile vor aduce o nouă clasă politică. Ea va trebui să ia în

considerare mai mult doleanțele noastre cu privire la infrastructură, fiscalitate, modificări ale legislației care să ne permită să ne continuăm activitatea în condiții cât mai bune. Sunt multe probleme pe infrastructură care trenează de mult timp. Nu se fac investiții suficiente și acest lucru împiedică asupra activității curente.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Ca și în alți ani electorali, probabil și în 2020 vor exista blocaje financiare în piață.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Sunt câteva măsuri esențiale care ar trebui puse în practică în perioada următoare. Avem nevoie de investiții majore în infrastructură cu un impact economic major. Altfel, nu putem anticipa măsurile noilor aleși. Sperăm ca ele să fie în zona pozitivă.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele 7 episoade ale show-ului, patru executivi din firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele 7 întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi frământă în prezent pe transportatorii români.

VERSUS S02E06: PACHETUL MOBILITATE 1 ȘI TRANSPORTUL "PE COMUNITATE"

Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngriji serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?- aceasta este întrebarea episodului 06 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.



**Alina Anton-Pop,
PR&Marketing Manager**

revista TIR Magazin: Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngări serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?

**George Niță, director
general Holleman:**

Este mare păcat pentru că știm bine că transporturile au contribuit la balanța de plăți a României mai mult decât sectorul IT. Dacă guvernării nu văd chestiunea asta, va fi foarte rău pentru rezultatele viitoare ale țării. Este foarte rău pentru firmele românești.

Pentru că vor fi vâdate. Și aceste firme, dacă se va continua în ideea în care s-a început, vor trebui să se retragă. Există două soluții. Patronii de firme românești își pot face firme în străinătate, dar nu este așa simplu să găsești un manager acceptat în țara respectivă. Sau pot pleca acasă. Și aici lucrurile se rup și vor scădea anumite cifre. Vor exista consecințe economice. Acestea sunt de așteptat dacă nu se iau măsuri.

**Mircea Mănescu, director
general Ahead Logistics:**

Firmele românești care acționează pe comunitate vor trebuie să găsească soluții. Una dintre ele va fi aceea de a se replia pe curse interne, de a face transport în România. Practic, se vor schimba condițiile de desfășurare a activității din punct de vedere al tarifelor, infrastructurii și fiscalității. Vor avea dificultăți de a se adapta pentru transportul intern.

**Cosmin Pândaru, director
general TAP 1 SA:**

Probabil, unele firme de transport, care activează pe comunitate, se vor întoarce în România, iar alte firme vor accesa o piață non-europeană.

**Cristian Dolofan, director
general Dolo Trans Olimp:**

Este o strategie extraordinară a Europei de Vest de a prelua companiile din Est. Mulți transportatori vor ajunge la concluzia că, pentru a opera eficient, ar fi bine să își înregistreze firma în Germania sau în Franța. Altfel, riscă să fie scoși de pe piață mai ales când vorbim de firmele care lucrează, preponderent, în statele vestice.

**VERSUS S02E05 -
PORTRETUL ȘOFERULUI**



PROFESIONIST ROMÂN

"Ați putea să faci un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele?" - aceasta este întrebarea episodului 05 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Anton-Pop,
PR&Marketing Manager**

revista TIR Magazin: Ați putea să faceți un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele? Aceasta este întrebarea pe care le-am adresat-o mai multor transportatori.

George Niță, director

general Holleman: Șoferul profesionist român este la fel ca poporul român, cu bune și rele, cu temperament mai puternic sau mai slab, mai pregătit sau mai puțin pregătit. Nu aș putea generaliza, pentru că am și șoferi foarte buni, cu care fac treabă foarte bună, un nucleu deosebit de oameni cu experiență, alături de firmă în toate situațiile. Cum am și oameni care vizează doar bani, situații, nu au grijă de mașini, nu își fac îndatorirea de bază, de șofer și cu care putem lucra mai mult sau mai puțin.

**Mircea Mănescu, director
general Ahead Logistics:**

Șoferii români se pot adapta la condițiile de muncă, mai bune sau mai rele, în funcție de locul unde își desfășoară activitatea. În România, infrastructura fiind deficitară, au condiții grele pentru a-și desfășura activitatea. Au puține parcuri, puține locuri unde se pot odihni în condiții de siguranță și nici nu se întrevăd, în viitorul apropiat,

îmbunătățiri ale acestor condiții. Pe extern, este o altă infrastructură, este un mediu mult mai bun pentru a-și desfășura activitatea. De aceea, mulți dintre ei optează pentru transportul intracomunitar.

**Cosmin Pândaru, director
general TAP 1 SA:**

Apreciez șoferul profesionist datorită muncii prestate în condiții foarte grele, din pricina drumurilor foarte proaste și a traficului foarte aglomerat din România.

**Cristian Dolofan, director
general Dolo Trans Olimp:**

Meseria de șofer profesionist nu este deloc ușoară, nu o poate face oricine. Șoferii români sunt, de foarte multe ori, catalogați greșit. Li s-au pus, de-a lungul timpului, tot felul de etichete. Eu știu exact ce înseamnă această meserie și știu ce sacrificii presupune. De aceea, șoferii profesioniști merită tot respectul nostru.

**S02E04 - SOLUȚIA:
ADUCEREA DE ȘOFERI
EXTRACOMUNITARI?**

"Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă în acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?" - aceasta este întrebarea episodului 04 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă



În acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?

George Niță, director general Holleman: Da, împărtășesc opinia. Cred că și România trebuie să facă, cum fac și alte state mai dezvoltate. Dacă sunt doritori, să vină din alte țări unde sunt salarii mai mici. Ar trebui să îi primim, iar autoritățile să sprijine procesul. Examenul să se poată desfășura în limba engleză pentru ca acei oameni să se poată pregăti și să poată răspundă întrebărilor, să fie instruiți. Sunt exemple foarte bune, cum ar fi Polonia, care a încurajat foarte mult ucrainenii. Ei au acum foarte mulți șoferi din această țară, iar lucrurile se desfășoară în bună regulă. Pot fi și din alte țări, de orice nație, religie, important e să fie oameni care își fac treaba.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Aducerea de șoferi extracomunitari poate fi o soluție pentru a rezolva parțial această problemă. Considerăm că trebuie insistat pe calificarea șoferilor din România, a celor care trăiesc și muncesc în România și mai puțin pe partea de extracomunitari care, sigur, reprezintă o soluție de compromis pentru firmele de transport.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Este o soluție strict de moment. Ca firmă de transport, am prefera să lucrăm cu șoferi români.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Pentru noi, aducerea de șoferi extracomunitari nu este o soluție. Îmi mențin opinia: putem evita criza de șoferi, ținând aproape șoferii români.

S02E03 - AUTORITĂȚI, PATRONATE, SINDICATE ȘI TRANSPORTUL RUTIER

"Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?" - aceasta este întrebarea episodului 03 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman:

Trebuie să existe un dialog și o explicație mai concretă a ceea ce înseamnă să fii șofer. Și o explicație asupra veniturilor. Trebuie ca toate firmele de transport, cei care decid nivelul salarial, să știe că șoferul trebuie plătit pe un anumit nivel al pieței. Dacă este plătit, poate face treabă. Autoritățile, sindicatele dacă își pot aduce contribuția în vreun fel, de exemplu de a reduce din taxare, cum s-a întâmplat în construcții, sau poate au idei mai bune, sunt binevenite. Dar,

soluțiile sunt întotdeauna în domeniul privat. Firmele de transport sunt firme care își decid singure soarta și au știut să se adapteze la mediul înconjurător.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Ar trebui mers pe două componente. Una ar fi partea de fiscalitate, în sensul că diurnele pe parcursul intern să fie impozitate ca cele de pe parcursul extern. Adică la 87 euro diurna externă, ar trebui să fie și la intern același tratament fiscal. Pe a doua componentă, ne referim la faptul că ar trebui dezvoltate școlile profesionale și în special partea care vizează domeniul transporturilor. Este o criză nu doar pe partea de șoferi dar și de service, mentenanță. Există o problemă generală.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA:

Autoritățile ar trebui să vină în sprijinul firmelor de transport, așa cum au făcut în domeniul construcțiilor, reducând taxele salariale pentru șoferii profesioniști cât și mărirea diurnei pe România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Sunt câteva măsuri esențiale care ar trebui puse în practică în perioada imediat următoare. Avem nevoie de investiții majore în infrastructură, unele cu un impact major. Altfel, nu putem anticipa demersurile noilor alesi, dar sperăm că ele să fie într-o zonă pozitivă.

S02E02 - MIGRAREA SPRE VEST A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI ROMÂNI

"În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?" - aceasta este întrebarea episodului 02 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?

George Niță, Director

General Holleman: Cred că nu va fi o migrare mai accentuată. Oamenii vor migra de la firmele românești spre firmele străine pentru că ei deja știu ce e de făcut, aud de la colegi cum se lucrează la firmele străine din Vest. Europa nu vrea să plece șoferii din Europa de Vest. Europa vrea să plece firmele românești din Europa de Vest și atunci șoferii nu cred că vor avea de pierdut. În cealaltă parte este problema, la firme.

**Mircea Mănescu, Director
General Ahead Logistics:**

Migrarea șoferilor va rămâne constantă, considerăm noi, din cauză că, pe intern, nu putem oferi aceleași condiții ca cele de pe transportul intracomunitar. Automat, se va produce această migrație, care se va intensifica cu plecarea șoferilor către condiții mult mai bune.

Cosmin Pândaru, Director

General TAP 1 SA: Cu siguranță, șoferii vor migra către firmele din Vest din cauza condițiilor salariale oferite de firmele din Occident, față de firmele din România. Asta pentru că firmele din Occident practică alte tarife față de cele din România.

**Cristian Dolofan, Director
General Dolo Trans Olimp:**

Pachetul de Mobilitate nu are ca efect negativ doar migrarea șoferilor noștri în Vest, care se va intensifica, cu siguranță. A fost o mișcare gândită în detaliu și cu urmări pe măsură. Șoferii care aleg să lucreze pentru companiile din Vest își vor lua cu ei familiile, membrii acestora. Ei reprezintă o forță de muncă, pentru vestici, cu costuri zero. Așadar, beneficiile acestor măsuri se vor amplifica.

S02E01- ANUL 2020

"Care sunt așteptările și prognozele dumneavoastră în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020?" - aceasta este întrebarea care a deschis cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Anton-Pop, Director
Marketing&PR Revista TIR**

Magazin: Am întrebat mai mulți transportatori care sunt așteptările și prognozele lor în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020.

Georghe Niță, Director

General Holleman: Transporturile urmează tendința economiei. Dacă există probleme în economie, apar probleme în transporturi. Iar transportatorii simt între primii problemele din economie, pozitive sau negative. Simt creșterile, simt crizele. Din ceea ce știu, din analizele pe care le-am ascultat, recent, pentru anul 2020 nu sunt vești prea bune. Europa are destule probleme în multe țări și, în mod deosebit, în Germania, care stagnează. Economia României este legată de economia Germaniei și prevăd că vor fi mai puține comenzi de transport. Acest fapt trebuie să ne alerteze și să ne determine să fim atenți la activitatea noastră, la modul în care dispunem de resurse, la modul în care găsim clienți la momentul oportun. Așa vom putea contrabalansa aceste tendințe care par negative.

**Mircea Mănescu, Director
General Ahead Logistics:**

Prognozele noastre pentru 2020 sunt în aceeași zonă ca și cele pentru anul acesta. În sensul că nu vedem schimbări majore pe piață, nu vedem scăderi de volume, doar, poate, niște

mici creșteri de volume pe transportul intern.

**Cosmin Pândaru, Director
General General TAP 1 SA:**

Statisticile financiare preconizate pentru anul 2020 arată o ușoară scădere de 3,2% preconizată pentru România, astfel încât creșterea salariului minim pe economie pentru 2020 va merge tot în consum. Economia României, fiind bazată pe o economie de consum, piața transporturilor nu va suferi o modificare în 2020. Preconizăm o oarecare creștere a activității de transport.

**Cristian Dolofan, Director
General Dolo Trans Olimp:**

Din 2017 până astăzi, ne-am confruntat cu numeroase modificări legislative. Cu toate acestea, piața de logistică și transport rutier a avut o creștere constantă. Investițiile semnificative în domeniu se simt. România a devenit unul dintre cei mai activi jucători de pe piața de transport de mărfuri la nivel european. Numărul companiilor noi de transport a crescut de la un an la altul. Consider că se va menține și în 2020 același trend ascendent în domeniu.



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

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

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



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

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

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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