

INVESTIGATORUL'S



**CRIZA ȘOFERILOR DE CAMION:
PACHETUL MOBILITATE ȘI
ÎMBĂTRÂNIREA POPULAȚIEI**

PG.28



MARTIE 2021
9.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**RADU SPIREA,
DIRECTOR GENERAL
VESTA INVESTMENT
PG.23**



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.

Sumar



16 MEC DIESEL SEE -
VÂNZĂRI DE PIESE
DE SCHIMB DE
APROXIMATIV 17
MILIOANE DE EURO ÎN
2020



18 100 DE CAMIOANE IVECO
S-WAY LNG PENTRU
GRUBER LOGISTICS



20 VOLVO TRUCKS ÎNCEPE
PRODUȚIA DE SERIE
A NOII GERAȚII DE
CAMIOANE GRELE



39 GERMANIA NU CEDEAZĂ:
CONTROALELE ȘI TESTELE
COVID IMPUSE ȘOFERILOR
LA GRANIȚĂ SUNT
NECESARE

UNTRR ȘI IRU: SISTEMUL TIR ECONOMISEȘTE TIMP ȘI BANI

UNTRR și IRU încurajează transportatorii rutieri să utilizeze sistemul TIR în cadrul operațiunilor de transport rutier între UE și Marea Britanie, pentru reducerea timpilor de așteptare și a costurilor.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) și Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) încurajează transportatorii rutieri să utilizeze sistemul TIR pentru eficientizarea controalelor vamale în cadrul operațiunilor de transport între Uniunea Europeană (UE) și Marea Britanie.

În luna februarie 2021, o firmă de transport rutier poloneză a realizat cu succes un transport de produse medicale între Polonia și Marea Britanie folosind sistemul TIR, în condițiile în care lanțul logistic dintre UE și Marea Britanie este îngreunat din cauza documentelor solicitate de Brexit, întârzieri, lipsa brokerilor vamali și a garanțiilor de tranzit.

Sistemul TIR ar putea face o diferență reală pentru companiile care efectuează transporturi rutiere între UE și Marea Britanie, întrucât îmbină o declarație vamală și o garanție într-un document sigur. Începând cu 1 ianuarie 2021, Marea Britanie nu mai face parte din Uniunea Vamală UE, astfel toate bunurile ce se vor transporta între cele două teritorii vor fi supuse formalităților vamale în temeiul

dreptului Uniunii. Schimburile comerciale cu Marea Britanie devin operațiuni de import-export, pentru care se aplică formalități vamale. Transportul rutier de mărfuri dintr-o țară non-UE către o țară UE sau invers poate fi desfășurat prin utilizarea sistemului TIR, carnetul TIR servind ca declarație vamală de tranzit solicitată de vamă și ca dovadă a existenței garanției necesare. În prezent, Marea Britanie (la fel ca toate celelalte state membre UE) este deja parte contractantă în nume propriu la Convenția TIR. În plus, odată autorizat să utilizeze Carnete TIR, transportatorul poate beneficia de regimul TIR fără cheltuieli suplimentare în toate cele 77 de Părți Contractante ale Convenției TIR (76 de state din Europa, Asia, Africa plus Uniunea Europeană), unde sistemul de tranzit este operațional în prezent. Sistemul TIR economisește timp și bani pentru operatorii de transport și autoritățile vamale, prin facilitarea trecerilor mai rapide ale frontierei. Întrucât măsurile de control vamal sunt luate în țara de plecare și sunt acceptate de toate țările de tranzit și destinație, nefiind nevoie de controale fizice la frontieră.

Acest lucru înseamnă că mai multe transporturi pot trece prin frontiere în fiecare zi, reducând costurile și timpul de transport pentru comercianți și, la rândul lor, reducând prețurile pentru milioane de utilizatori finali din întreaga lume. Sistemul TIR a redus timpii de transport cu până la 58% și costurile cu până la 38%. Începând cu mai 2021, carnetul TIR va fi disponibil și în versiunea eTIR și va putea fi utilizat electronic de către firmele de transport rutier.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 1 martie 2021.



UNTRR SOLICITĂ FORMULARUL DE LOCALIZARE A PASAGERILOR

UNTRR solicită autorităților române introducerea "formularului de localizare a pasagerilor", pentru o mai bună monitorizare a activității transportatorilor străini/conducătorilor auto străini pe teritoriul României.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Sănătății și Ministerului Finanțelor introducerea în România a "formularului de localizare a pasagerilor", în format online, pentru a se asigura o trasabilitate a tuturor cetățenilor străini, inclusiv a conducătorilor auto care intră pe teritoriul național sau se află în tranzit.

Această măsură va permite monitorizarea, mai eficientă, a activității transportatorilor străini/conducătorilor auto străini pe teritoriul României, atât pentru acest moment unic care reprezintă o provocare sanitară pe termen scurt și mediu, dar nu numai.

În contextul pandemiei de COVID-19, unele state au introdus formulare online pe care toate persoanele, inclusiv conducătorii auto profesioniști, trebuie să le completeze înainte de a intra în respectivele țări.

Astfel, formularul se solicită în următoarele state:

- Grecia: Passenger Locator Form: acest formular trebuie completat de către toate persoanele, inclusiv conducătorii auto, și este considerat un document necesar pentru intrarea pe teritoriul Greciei, pe orice cale de acces. <https://travel.gov.gr/#/>

- Belgia: Passenger Locator Form: toate persoanele care călătoresc în Belgia trebuie să completeze acest formular înainte de a intra în țară; conducătorii auto trebuie să completeze acest formular dacă stau mai mult de 48 de ore pe teritoriul Belgiei. <https://travel.info-coronavirus.be/public-health-passenger-locator-form>

- Marea Britanie: UK Passenger Contact Locator: toți cetățenii care intră în Marea Britanie trebuie să completeze acest formular cu cel mult 72 de ore înainte de a intra în țară. Conducătorii auto trebuie, de asemenea, să completeze acest formular. <https://www.gov.uk/provide-journey-contact-details-before-travel-uk>

- Germania: Digital Registration on Entry: acest formular se completează de către toate persoanele, inclusiv conducătorii auto, care s-au aflat într-o „zonă care prezintă motive de îngrijorare” în ultimele 10 zile înainte de intrarea pe teritoriul Germaniei. <https://www.einreiseanmeldung.de/#/>

- Austria: Pre-Travel Clearance Form: persoanele care intenționează să călătorească în Austria trebuie să completeze acest formular, conducătorii auto sunt scutiți de la această obligativitate. <https://www.formularservice.gv.at/site/fsrv/user/formular.aspx?pid=15dd7f9c98c2495282eb414c8884f1a&pn=Bfd027cf662624276a5ca9a9b970bcd9&lang=en>

Italia și Franța au introdus, în schimb, declarația pe proprie răspundere, care trebuie completată de toate persoanele care intenționează să călătorească în aceste țări, inclusiv conducătorii auto. În contextul monitorizării transporturilor rutiere de marfă, Ungaria a introdus, începând cu 1 ianuarie 2021, Sistemul electronic de preînregistrare a autorizațiilor auto – BIREG, pentru a asigura trasabilitatea și controlul utilizării legale a autorizațiilor auto bilaterale/terță țară și multilaterale CEMT. În prezent, firmele de transport rutier care operează exclusiv sub licența comunitară UE nu trebuie să se înregistreze, cu excepția celor care efectuează pe teritoriul Ungariei operațiuni de cabotaj sau operațiuni de transport cu autorizații CEMT. UNTRR consideră necesar ca autoritățile române să adopte măsuri similare celorlalte State Membre UE și solicită autorităților introducerea în România a "Formularului de Localizare a Pasagerilor" pentru toate persoanele străine care intră pe teritoriul național, inclusiv pentru conducătorii auto străini care operează transporturi rutiere pe teritoriul României. ", se spune în comunicatul UNTRR din 19 februarie 2021.

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



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





REZULTATELE STUDIULUI DE EVALUARE A IMPACTULUI OBLIGAȚIEI ÎNTOARCERII ACASĂ A CAMIOANELOR LA 8 SĂPTĂMÂNI

Studiul Comisiei Europene privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR în mod constant instituțiilor europene.

"Comisia Europeană a publicat recent rezultatele studiului de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, confirmând impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR în mod constant instituțiilor europene în ultimii ani. Reamintim că obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni a fost introdusă prin Regulamentul 1055/2020 de modificare a regulilor de acces la profesie și la piața de transport rutier de mărfuri în UE, parte a Pachetului Mobilitate 1 publicat pe 31.07.2020 și ale cărui prevederi se vor aplica din 21 februarie 2022.

Analiza obligației privind întoarcerea acasă a camioanelor a fost efectuată de firma Ricardo Energy & Environment pentru Comisia Europeană pe baza unui sondaj la care s-au primit 507 răspunsuri din partea părților interesate – operatori de transport rutier, expeditori de mărfuri, asociații profesionale



naționale și sindicatele lucrătorilor din statele membre UE, Norvegia și Ucraina. UNTRR a participat activ la acest sondaj. Studiul Comisiei Europene arată că, în cel mai probabil scenariu, această măsură va genera 1,9 milioane de curse suplimentare ale camioanelor europene, ceea ce ar conduce la 2,9 milioane de tone de emisii suplimentare de CO2 în 2023 (o creștere cu 4,6% a emisiilor din transport rutier internațional de marfă).

Mai mult, studiul Comisiei Europene evidențiază faptul că noile curse suplimentare de întoarcere acasă a camioanelor ar putea genera o creștere a costurilor de până la 11.000 EUR pe vehicul pe an (o creștere de aproximativ 10% față de situația actuală) - în medie pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest. În scenariul probabil al restructurării majore a pieței europene de transport rutier, până la 29% dintre șoferii de camioane actuali stabiliți în țările din Europa de Est ar putea fi



strămutați în alte regiuni ale UE.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR salută faptul că firma Ricardo Energy & Environment a recunoscut efectele negative majore ale obligației întoarcerii acasă a camioanelor pentru transportatorii din Europa de Est care operează transporturi internaționale intra-comunitare de tip cross-trade, ținând cont de observațiile UNTRR. Reamintim că UNTRR a solicitat public consultantului CE să nu amestece transportul internațional bilateral (în care prin definiție, camioanele se întorc regulat acasă) cu transportul internațional cross-trade (puternic afectat de introducerea obligației întoarcerii acasă a camioanelor), iar rezultatele finale ale studiului efectuat de firma Ricardo recunosc faptul că toate costurile suplimentare ale acestei măsuri vor fi suportate în principal de transportatorii care operează cabotaj și cross-trade, iar cei mai afectați vor fi transportatorii din Europa de Est. Mai mult, studiul Ricardo citează UNTRR, arătând că firmele românești vor fi mai afectate decât alți concurenți și nu vor putea crește tarifele într-un mod proporțional pentru a acoperi costurile.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR salută inițiativa Comisarului European pentru Transporturi, doamna Adina-Ioana Vălean, atât pentru realizarea studiului privind evaluarea corectă a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni cât și pentru inițiativa legislativă. Reamintim că, la publicarea Pachetului Mobilitate 1 pe 31.07.2020, Comisarul European pentru Transporturi, doamna Adina-Ioana Vălean a declarat că regretă faptul că noul set de reguli include elemente precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor care nu sunt în concordanță cu ambițiile Pactului Ecologic și nu au făcut parte din propunerile Comisiei adoptate la 31 mai 2017 și nici nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului, precizând că va evalua îndeaproape impactul acestor aspecte și, dacă este necesar, Comisia Europeană își va exercita dreptul de a prezenta o propunere legislativă specifică înaintea intrării în vigoare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

UNTRR consideră că acest demers legislativ este extrem de necesar și solicită instituțiilor europene anularea urgentă a obligației întoarcerii acasă a camioanelor, având în vedere rezultatele studiului Comisiei Europene! Cu toate acestea, ne exprimăm îngrijorarea asupra faptului că instituțiile europene care ar trebui să decidă anularea acestei obligații sunt același, Parlament European și Consiliu, care au decis introducerea obligației privind întoarcerea acasă a camioanelor, șansele fiind limitate ca aceste instituții să modifice legislația la solicitarea Comisiei Europene.

UNTRR a solicitat public susținerea Guvernului României în acțiunea depusă alături de transportatorii rutieri români la Tribunalul General UE pentru anularea obligației

întoarcerii acasă a camioanelor. Reamintim că, anul trecut, UNTRR și transportatorii rutieri români au contestat la Curtea Generală a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care restricționează grav activitatea transportatorilor români în UE, solicitând CJUE anularea prevederilor Regulamentului 1055/2020 privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni. Noua condiție impusă de Parlamentul European și Consiliu are un impact negativ major asupra României. Per total, această nouă condiție va determina o scădere a veniturilor României din transportul rutier internațional de marfă cu 4,5 miliarde EUR, corespunzător unui impact net estimat de 3 miliarde EUR asupra economiei României. Aceasta reprezintă o scădere de 1,4% a PIB-ului României!", se spune în comunicatul UNTRR din 23 februarie 2021.

Publicarea

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



Preferatii transporturilor agabaritice.



UNTRR - SOLICITĂ SUSȚINEREA AUTORITĂȚILOR ROMÂNE LA C.J.U.E.

UNTRR solicită susținerea urgentă a MTI, MAE și a Agentului Guvernamental pentru CJUE în acțiunea depusă alături de transportatorii rutieri români la Tribunalul General UE pentru anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a solicitat Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, Ministrului Afacerilor Externe și Agentului Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene susținerea urgentă a României în acțiunea depusă de UNTRR alături de transportatorii români la Tribunalul General UE pentru anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor. Semnalăm Guvernului României că termenul limită pentru această intervenție importantă pentru soarta transportatorilor rutieri români este astăzi, 22 februarie 2020! Reamintim că, anul trecut, UNTRR împreună cu operatori de transport rutier din România au depus o acțiune de anulare în fața Tribunalului General al Uniunii Europene solicitând anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor, introdusă prin Regulamentul (UE) 1055/2020 de modificare a regulilor de acces la profesie și la piața de transport rutier de mărfuri în UE, parte a Pachetului Mobilitate 1 publicat pe 31.07.2020 și ale cărui prevederi se vor aplica din 21 februarie 2022. În același timp, UNTRR a susținut

acțiunea Guvernului Român de contestare a Pachetului Mobilitate 1 la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, și a transmis Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor studiile și analizele UNTRR privind impactul negativ al Pachetului Mobilitate 1 asupra transportatorilor români, realizate pe baza numeroaselor probleme semnalate de firmele românești de transport rutier. În acest context, UNTRR a considerat important ca și transportatorii rutieri români, ca părți direct afectate, să acționeze împotriva Pachetului

Mobilitate 1 la Curtea Generală a UE, alăturându-se astfel demersurilor României și ale altor 6 State Membre UE (Bulgaria, Lituania, Ungaria, Polonia, Cipru, Malta), precum și ale transportatorilor din Bulgaria și din Belgia.

Totodată, UNTRR salută demersurile suplimentare ale Guvernului României vizând anularea unor dispoziții ale Pachetului Mobilitate I, respectiv faptul că pe 11.02.2021, au fost introduse cereri privind intervenția statului român în 12 acțiuni în anularea unor dispoziții din Pachetul Mobilitate I, introduse de



Bulgaria, Cipru, Lituania, Malta, Polonia și Ungaria.

Obligația întoarcerii acasă a camioanelor are un impact negativ semnificativ asupra României. Datorită acestei noi condiții, operatorii români de transport rutier sunt obligați să organizeze întoarcerea vehiculelor la unul dintre centrele operaționale din România în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta, cu consecințe negative majore asupra activității acestora. Conform Studiului KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă solicitat de UNTRR, întoarcerea obligatorie acasă a celor 60.650 de camioane românești implicate în transport internațional cross-trade și cabotaj va duce la curse goale și la costuri suplimentare semnificative pentru companiile românești, generând pierderi anuale de venituri de 524 milioane euro. Aceste pierderi de venituri și creșteri ale costurilor vor determina mulți dintre transportatorii rutieri de mărfuri din România fie să-și întrerupă activitatea, fie să își mute operațiunile în alte State Membre. Recent, Comisia Europeană a publicat rezultatele studiului de evaluare a



impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, confirmând impactul negativ major al acestei măsuri asupra mediului și asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni, semnalat de UNTRR în mod constant instituțiilor europene în ultimii ani. Per total, această nouă condiție va determina o scădere a veniturilor României din transportul rutier internațional de marfă cu 4,5 miliarde EUR, corespunzător unui impact net estimat de 3 miliarde EUR asupra

economiei României. Aceasta reprezintă o scădere de 1,4% a PIB-ului României!

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România face apel la intervenția urgentă a Guvernului României pentru a susține acțiunea depusă de UNTRR și transportatorii români la Tribunalul General UE, vizând anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor!", se spune în comunicatul UNTRR din data de 22 februarie 2021.

Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



TRUCKS

Sharing the load



UNTRR: COMISIA EUROPEANĂ SĂ RESTABILEASCĂ LIBERA CIRCULAȚIE A MĂRFURILOR ÎN TIROL

UNTRR alături de IRU și asociații profesionale de transport rutier din Germania, Austria, Franța, Danemarca, Italia, Ungaria, Norvegia, Suedia, Olanda, Republica Cehă și Polonia au solicitat Comisiei Europene să restabilească libera circulație a mărfurilor în Uniunea Europeană și să acționeze decisiv pentru eliminarea restricțiilor de circulație pentru camioane impuse în Tirol.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR, alături de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU (organizația mondială de transport care reprezintă aproape un milion de companii de transport din Europa fiind totodată prezentă în Asia, Orientul Mijlociu, America de Nord, America de Sud, Africa) și asociațiile profesionale de transport rutier de marfă din Germania, Austria, Franța, Danemarca, Italia, Ungaria, Norvegia, Suedia, Olanda, Republica Cehă și Polonia au transmis recent o scrisoare Președintelui Comisiei Europene, Doamna Ursula von der Leyen solicitând restabilirea liberei circulații a mărfurilor în UE prin acțiuni decisive pentru eliminarea restricțiilor de circulație pentru camioane impuse în Tirol. Numeroasele măsuri adoptate de Tirol determină obstacole severe la traversarea Alpilor și provoacă probleme considerabile cu întreținerea lanțurilor de aprovizionare în cadrul Uniunii

Europene. Dificultățile sunt cauzate, pe de o parte, de restricția de circulație în timpul nopții pe autostrada Inntal, de la care excepția pentru camioanele Euro VI a fost anulată pe 1 ianuarie 2021 și, pe de altă parte, de înăsprirea restricțiilor de circulație pentru clasa Euro, conform cărora camioanele Euro V, care anterior erau în general scutite, nu mai au voie să circule prin Tirol în timpul zilei. Mai mult, restricția de circulație sectorială, care a fost deja înăsprită de la 1 ianuarie 2020, potrivit căreia anumite grupuri de mărfuri nu mai pot fi transportate pe cale rutieră prin Tirol, cauzează probleme considerabile. În plus, taxa de noapte pentru utilizarea autostrăzii A13 de la Innsbruck până la frontiera Brenner a fost majorată cu 100%, ceea ce nu este în conformitate cu reglementările UE. Din cauza restricției de circulație în timpul nopții și a taxei excesive pe timp de noapte, în mod regulat se face aglomerație la orele dimineții, ceea ce duce la aplicarea măsurii de a permite circulația unui număr

limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume la frontiera germano-austriacă, ducând la întârzieri lungi și situații de trafic periculoase pe partea germană. Având în vedere înăsprirea restricției de circulație pe timp de noapte pe autostrada Inntal începând cu 1 ianuarie 2021, semnalăm Comisiei Europene faptul că opțiunea de a transfera traficul rutier de marfă către căile ferate, așa cum a promis Tirolul, își atinge limitele aici, atât cantitativ, cât și calitativ. Contrar promisiunii Austriei de a furniza suficiente capacități de tren pentru a asigura transportul de mărfuri în UE, conexiunile RoLa prezentate în orarul Rail Cargo Austria (RCA) în fiecare oră pe timp de noapte au fost anulate cu preaviz scurt, fără înlocuire - adesea din motive de cerere insuficientă. Cu toate acestea, conexiunile RoLa regulate și fiabile sunt esențiale pentru logistica planificabilă. În caz contrar, nu mai este posibil să se garanteze aprovizionarea cu bunuri sensibile la timp pe ambele părți ale Alpilor, pe timp de noapte.

RoLa este în prezent singura alternativă de manipulare a mărfurilor în trafic transalpin pe timp de noapte. În sectorul transporturilor și logisticii, conexiunile fiabile și punctuale sunt esențiale pentru a menține lanțurile de aprovizionare în Uniunea Europeană.

Mai mult, Tirolul aplică, în mod regulat, măsura permiterii circulației unui număr limitat de camioane într-o perioadă și interval de timp anume la trecerea frontierei Kufstein. Aceasta înseamnă că, în anumite zile, începând cu ora 5 dimineața, doar un număr mic de camioane au voie să intre în Austria în fiecare oră. Cel mai recent, acest lucru a determinat haos în traficul de pe autostrăzile de acces A93 și A8 din partea germană la începutul lunii decembrie, precum și pe 7 și 14 ianuarie 2021 și la o congestie de până la 80 km.

Congestia de pe A93, de exemplu, s-a eliberat abia în jurul orei 20:00 (!) pe 14 ianuarie 2021. În această zi, a existat, de asemenea, un accident rutier grav legat de aplicarea acestei măsuri, în care un angajat al departamentului de întreținere al autostrăzii a fost grav rănit în timpul ambuteiajului rutier. Pentru șoferii de camioane, este, de asemenea, inuman să rămână într-un ambuteiaj în trafic pe autostradă până la 9 ore, fără facilități de hrană și fără acces la îngrijirea igienică de bază.

Pe 11 februarie 2021, un studiu al profesorului Hilpold de la Universitatea din Innsbruck privind compatibilitatea UE a restricției de circulație sectoriale

din Tirol a fost publicat în numele Camerei de Comerț din Bolzano. Acesta afirmă că actuala restricție sectorială a uneia dintre cele mai importante artere europene de circulație este disproporționată și, în consecință, contrară legislației UE. La fel de inacceptabil este efectul discriminatoriu al reglementării traficului de destinație sau sursă pentru zona centrală tiroleză, care oferă companiilor stabilite în Tirol un avantaj competitiv considerabil față de toți ceilalți concurenți europeni din restul Austriei și din străinătate. Studiul concluzionează, de asemenea, că alternativele rezonabile adecvate pe cale ferată cerute de CEJ nu sunt disponibile. Ar fi necesare o extindere considerabilă și îmbunătățiri calitative pentru ca oferta feroviară să îndeplinească cerințele legale ale UE.

Asociațiile de transport semnate ale scrisorii către Comisia Europeană au fost uimite să afle că guvernul tirolez -cu referire la calitatea aerului îmbunătățită masiv- a ridicat acum limita de viteză de 100 km/h pentru autoturisme introdusă în 2014 pe autostrada A12 Inntal între Zams și Imst și a crescut-o la 130 km/h. Acest lucru nu ține cont de cerințele UE. Prin urmare, Tirolul nu respectă în mod clar cerințele CEJ. Unul dintre principalele motive pentru condamnarea Austriei de către CEJ în 2011 a fost că restricția de circulație sectorială ar fi fost justificată numai dacă s-ar fi epuizat toate măsurile mai ușor aplicabile. Acestea includ limita de viteză

de 100 km/h pentru autoturisme. Afirmările repetate ale Tirolului potrivit cărora constrângerile asupra traficului de tranzit cu camioanele sunt inevitabile din cauza calității slabe a aerului din Valea Inn, în același timp cu atenuarea măsurilor mai ușor aplicabile ale unei limite de viteză recunoscute ca atare de CEJ, par a fi neplauzibile în acest context. Companiile de transport și logistică pe care le reprezentăm au solicitat în mod repetat în trecut și continuă să solicite Comisiei Europene să își îndeplinească sarcina de gardian al tratatelor și să ia măsuri care să restabilească libera circulație a mărfurilor în Uniunea Europeană și, în consecință, să acționeze decisiv împotriva măsurilor tiroleze, cum ar fi restricția de circulație pe timp de noapte, taxa excesivă de drum în timpul nopții, restricția de circulație sectorială, restricția de circulație pe clasa Euro pe autostrada Inntal și măsura de a permite circulația unui număr limitat de camioane într-o anumită perioadă și interval de timp. Multe întreprinderi mici și mijlocii și angajații acestora sunt din ce în ce mai dezamăgiți de lipsa de acțiune a Comisiei Europene, care nu a răspuns numeroaselor intervenții ale industriei de transport rutier, în timp ce Austria încalcă zilnic libertatea de circulație a mărfurilor care este una dintre cele patru libertăți fundamentale ale Uniunii Europene.", se spune în comunicatul UNTRR din 03 martie 2021.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR: TESTAREA COVID A GENERAT HAOS

UNTRR solicită excluderea șoferilor profesioniști de la testarea COVID19 solicitată de Germania și alte State Membre, care a generat haos la frontierele interne UE și blocaje în lanțurile vitale de aprovizionare

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită Guvernului României și Comisiei Europene demersuri urgente pentru ca Germania și toate Statele Membre să își respecte angajamentele urmând recomandările Comisiei Europene și ale Consiliului și astfel să excludă șoferii profesioniști de la testarea COVID19, care provoacă în prezent perturbări majore ale lanțurilor vitale de aprovizionare în UE. Noile măsuri impuse recent de Germania, urmată de Tirol (Austria) și Republica Cehă care au început să solicite testarea COVID19 a șoferilor profesioniști, provoacă haos în transportul rutier de mărfuri pe întreg teritoriul Europei, în special pe ruta comercială importantă dinspre nordul Italiei

prin pasul Brenner, la frontiera Cehia-Germania (Waidhaus) și pe Coridoarele Est-Vest.

La frontiere, șoferii profesioniști așteaptă până la 24 de ore efectuarea testului COVID19. Este inacceptabil ca șoferii profesioniști să fie nevoiți să se stea la cozi în frontiere la temperaturi negative și pe ninsoare, condiții care le pot afecta sănătatea și chiar pot conduce la infectarea cu virusul SARS-COV-2, contrar scopului măsurilor luate de Germania. Mai mult, din cele 850 de teste efectuate ieri la Vipiteno în Italia, numai 1 test a fost pozitiv, fapt ce demonstrează impactul foarte limitat al unor astfel de măsuri de combatere a virusului. Aceasta nu ar trebui să fie o surpriză: șoferii de camioane lucrează în principal singuri. Izolați în cabina lor, nu sunt

expuși virusului. Mai mult decât atât, respectă măsuri stricte împotriva posibilei infecții cu COVID-19, puse în aplicare de către angajatorii și clienții lor, inclusiv fără contact fizic la locurile de preluare și livrare. Lăsarea șoferilor să lucreze și să-și continue călătoria peste graniță este cea mai sigură soluție la nivel economic și uman.

Germania și toate Statele Membre UE trebuie să își respecte angajamentele și să excludă urgent șoferii profesioniști de la obligația testării COVID19!

Încă de luna trecută, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a adresat un apel Ministrului Transporturilor și Infrastructurii solicitând realizarea de demersuri la nivel european pentru prevenirea colapsului lanțurilor de aprovizionare urmare

noilor restricții COVID-19, ca răspuns la primele măsuri privind testarea COVID19 introduse de Germania încă din decembrie 2020. În același timp, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere – IRU a avertizat cu privire la o reacție în lanț determinată prin introducerea testării COVID19 în Germania conducând la blocaje semnificative la frontierele UE, într-o scrisoare adresată Comisiei Europene în luna ianuarie 2021, prin care a solicitat acțiuni imediate pentru prevenirea barierelor în calea liberei circulații a mărfurilor și în special excluderea șoferilor profesioniști de camioane de la cerințele privind testul COVID19. La reuniunea Consiliului European din 21.01.2021, Comisia Europeană a susținut apelul industriei transporturilor rutiere privind prevenirea colapsului lanțurilor de aprovizionare și a solicitat în mod clar Statelor Membre UE ca orice restricții noi să se limiteze la călătoriile neesențiale cu excluderea transportului de mărfuri, iar la finalul reuniunii Consiliului de luna trecută,

Statele Membre s-au angajat să mențină frontierele deschise și lanțurile logistice neperturbate. Prin Recomandarea Consiliului din 28 ianuarie 2021 de modificare a Recomandării Consiliului (UE) 2020/1475 din 13 octombrie 2020 privind o abordare coordonată a restricțiilor de liberă circulație ca răspuns la pandemia COVID-19, Consiliul European a confirmat propunerea Comisiei Europene de a scuti lucrătorii din transporturile rutiere și furnizorii de servicii de transport de la obligațiile de testare și carantină. Totodată, reamintim că prin declarația comună a Consiliului European din 26 martie 2020, Statele Membre ale UE s-au angajat în unanimitate pentru a asigura o gestionare fără probleme a frontierelor pentru oameni și mărfuri și pentru a păstra funcționarea pieței unice, pe baza Îndrumărilor Comisiei privind implementarea Culoarelor Verzi (Green Lanes). Această orientare include principiul de a nu testa șoferii de transport de mărfuri.

Contrar recomandărilor Comisiei Europene și ale Consiliului, Germania, Tirol (Austria) și Republica Cehă și-au încălcat angajamentele prin blocarea accesului șoferilor profesioniști de transport de mărfuri fără un test COVID-19, provocând haos la frontierele interne ale UE și perturbări majore ale lanțurilor de aprovizionare, cu consecințe dramatice asupra pieței unice și vieții a milioane de cetățeni ai UE - la un cost imens și fără niciun beneficiu material pentru controlul virusului. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită acțiunea imediată a Guvernului României și a Comisiei Europene, pentru a preveni barierele în calea liberei circulații a mărfurilor și a exclude șoferii profesioniști de la cerințele privind testul COVID, în scopul evitării blocării culoarelor europene de transport și colapsului lanțurilor vitale de aprovizionare în UE.", se spune în comunicatul UNTRR din 16 februarie 2021.





UNTRR - CARTA PRIVIND ÎMBUNĂTĂȚIREA TRATAMENTULUI ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

UNTRR invită expeditorii de mărfuri, transportatorii rutieri și toate părțile interesate din România să semneze Carta IRU-ESC-ETF privind îmbunătățirea tratamentului șoferilor profesioniști de transport rutier de marfă la locurile de livrare.

"Industria de transport rutier este coloana vertebrală a economiei românești și europene și joacă un rol esențial în viața de zi cu zi și mobilitatea oamenilor. Cu toate acestea, sectorul transporturilor rutiere de marfă se confruntă cu provocări semnificative în domeniul social, al muncii și economic și este afectat de o criză gravă de șoferi, care a fost atenuată numai temporar de impactul pandemiei COVID-19. În calitate de părți interesate ale industriei de transport rutier de mărfuri, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), Consiliul European al Expeditorilor (ESC) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transport (ETF) și-au unit forțele și lucrează împreună pentru a îmbunătăți în mod tangibil situația actuală. IRU, ESC și ETF s-au angajat să inverseze această criză gravă de șoferi profesioniști cu care se confruntă sectorul transportului rutier de marfă și au luat măsuri pentru a spori atractivitatea sectorului și a evidenția calitatea locurilor de muncă disponibile, reunite în cadrul Cartei privind îmbunătățirea tratamentului șoferilor profesioniști de transport rutier la locurile de livrare. Uniunea Națională a

Transportatorilor Rutieri din România-UNTRR, în calitate de membru activ al IRU, sprijină acest demers al industriei europene de transport rutier de mărfuri și încurajează participarea expeditorilor de mărfuri, transportatorilor rutieri și a tuturor părților interesate din România. Obiectivul principal al acestei Carte este de a îmbunătăți tratamentul șoferilor de transport rutier de mărfuri la locurile de încărcare și descărcare și, prin urmare, de a îmbunătăți condițiile de lucru, de a spori eficiența operațională și, în final, de a contribui la creșterea atractivității profesiei de conducător auto. Respectarea legii și respectul reciproc vor rămâne la baza valorilor noastre comune. Recunoscând importanța aderării la valori comune și a promovării cooperării concrete la locurile de livrare, pentru a aborda eficient provocările actuale cu care se confruntă industria transporturilor rutiere de mărfuri, Carta promovează un parteneriat bazat pe următoarele principii comune:

- Transportul rutier este vital pentru mobilitate, lanțul de aprovizionare și economia globală.
- Șoferii profesioniști sunt o resursă

cheie a lanțului de aprovizionare.

- Severitatea și urgența crizei de șoferi profesioniști necesită acțiuni urgente ale unei alianțe mai largi de părți interesate.
- Tratamentul șoferilor la locurile de livrare este unul dintre elementele cheie pentru îmbunătățirea atractivității profesiei și, astfel, pentru combaterea crizei de șoferi.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR invită expeditorii de mărfuri, transportatorii rutieri și toate părțile interesate din România să semneze Carta IRU-ESC-ETF privind îmbunătățirea tratamentului șoferilor profesioniști de transport rutier la locurile de livrare. Semnatarii vor contribui la transformarea industriei transportului rutier într-un loc mai bun de muncă și trebuie să se angajeze să îmbunătățească condițiile actuale de muncă. Alăturați-vă inițiativei IRU-ESC-ETF și celor peste 200 semnatari din toată Europa și dați exemplul! Semnați Carta IRU-ESC-ETF și angajați-vă să îmbunătățiți tratamentul șoferilor la sediul companiei dumneavoastră!", se spune în comunicatul UNTRR din data de 11 martie 2021.



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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



MEC DIESEL SEE - VÂNZĂRI DE PIESE DE SCHIMB DE APROXIMATIV 17 MILIOANE DE EURO ÎN 2020

DIESEL SEE, unul dintre cei mai importanți furnizori de piese de schimb din România, a încheiat anul 2020 cu vânzări de aproximativ 17 milioane de euro.

Pentru anul 2021 compania estimează o creștere cu 10% a cifrei de afaceri, dacă mediul economic va fi unul stabil. „Am reușit să atingem obiectivele pe care ni le-am propus, ne-am reinventat și am făcut față provocărilor de peste an, cifra de afaceri obținută în 2020 fiind cu 14% mai mare față de anul precedent,” a spus Monica Dan, General Manager la MEC DIESEL SEE.

În prima parte a anului 2020, MEC DIESEL SEE a simțit contracția pieței auto adusă de pandemia Covid-19, însă a înregistrat o revenire în semestrul al doilea. Compania a reușit să se adapteze rapid la noua realitate și și-a păstrat integral operațiunile în toate cele 13 birouri de vânzare și depozite la nivel național. MEC DIESEL SEE are o experiență îndelungată și o poziție puternică pe piața românească, dovedindu-și capacitatea de a continua să dezvolte o afacere stabilă, atât în relațiile cu clienții, cât și cu angajații companiei.

MEC DIESEL SEE a înregistrat cele mai mari vânzări ale anului 2020 la categoria motoare complete și piese de motor, lubrifianti, pneumatică și transmisii și, de asemenea, la componente precum elemente ale sistemelor de frânare și suspensie, role și curele, etc.

Din portofoliul de clienți al MEC DIESEL SEE fac parte companii care dețin flote de camioane de peste 18 tone (acestea reprezentând 57% din totalul vânzărilor), service-uri autorizate (18%), distribuitori locali sau naționali (15%) și companii care dețin flote de vehicule ușoare de sub 16 tone (10%).

“Rezultatele obținute în anul 2020 ne-au demonstrat că merităm poziția de lider pe piața de piese de schimb pentru motoare, reușind, totodată, să ne depășim bugetul într-un an plin de incertitudini. Obiectivul nostru a fost să rămânem o echipă unită și productivă pentru a răspunde cererilor clienților. Mulți dintre angajații noștri au lucrat de acasă în această perioadă, iar o parte încă fac acest lucru. Pentru anul 2021, strategia noastră de business este să fim cât mai receptivi la nevoile clienților și să le venim în întâmpinare cu o experiență nouă prin intermediul acțiunilor de marketing moderne.

Totodată, vom investi în e-commerce, vom transfera o parte din business în mediul online și vom continua să lucrăm la diversificarea gamei de produse și servicii oferite,” a declarat Monica Dan, General Manager la MEC DIESEL SEE. Chiar dacă anul 2021 se anunță a fi unul la fel de provocator, estimările MEC

DIESEL SEE sunt optimiste. Conform datelor analizate de companie, piața auto va înregistra o creștere generală de cel puțin 7%-10% pe toate segmentele, atât pentru autoturisme, cât și pentru autovehicule comerciale ușoare sau grele. Compania mizează pe a doua jumătate a anului 2021 când vor fi în plină dezvoltare proiectele mari de investiții și programele de dezvoltare economică, astfel va exista o cerere crescută pentru piese de schimb pentru autovehicule comerciale.

“Cum business-ul nostru se dezvoltă rapid și creștem constant, ne dorim ca anul acesta să deschidem încă două noi puncte de lucru. Pentru a ține pasul, intenționăm să angajăm până la finalul anului încă 10 specialiști în domeniu. La ora actuală, echipa MEC DIESEL SEE include 94 de profesioniști, implicați atât în segmentul de vânzări, logistica și consultanță, cât și în activitatea de pe teren. Cu această ocazie, vreau să le mulțumesc pentru devotament și implicare, pentru că datorită lor am ajuns la performanță,” a completat Monica Dan.

Alberto Pellegrino, Managing Director la MEC DIESEL Group a declarat: “Principala provocare la nivel de grup pentru următorii ani este să ne extindem internațional: suntem bine cunoscuți în toate cele trei piețe în care activăm, dar vindem și în alte 70 de locații din întreaga lume, organizând transporturi din depozitul din Italia. Prezența în piață cu o structură logistică și comercială solidă ne va permite să oferim servicii din ce în ce mai bune clienților noștri și să ne dezvoltăm mult mai repede în următorii ani. Principalul nostru obiectiv pentru a înregistra în continuare creșteri



substanțiale este investiția în oameni, suntem o structură comercială, iar angajații noștri sunt cei care ne permit să obținem rezultatele financiare pe care le avem. Așadar, vom continua să investim în formarea și bunăstarea acestora. Suntem întotdeauna în căutarea de noi tineri, motivați și implicați, care doresc să se alăture grupului MEC DIESEL.”

“Noi, la MEC DIESEL, investim în sustenabilitate. Suntem în plin proces de a nu mai utiliza plastic în companie, investim în energii regenerabile și în fiecare an încercăm să ne implicăm într-o cauză nobilă, cum ar fi Freedom –un start-up care se ocupă cu plantarea de copaci în toată lumea. Încercăm să ne implicăm în astfel de proiecte, dar cu siguranță este nevoie de mai mult de atât, iar aceasta va fi una dintre cele mai grele provocări din viitor,” a adăugat Alberto Pellegrino.

MEC DIESEL SEE a fost înființată în 2016, iar la finalul anului 2019 a fost numit unicul importator și distribuitor pentru Opet Lubricants, lider în industria lubrifianților din Turcia, ce are o gamă largă de produse și servicii, incluzând uleiuri de motor și transmisie, antigel, grăsimi și lichide de frână. Parteneriatul dintre cele două companii se bazează pe activități comerciale și de distribuție pe teritoriul României, conform strategiei de extindere a operațiunilor la nivel internațional. MEC DIESEL SEE este parte a MEC DIESEL Group Italia ce deține reprezentanțe în România, Bulgaria și Italia. În cele 3 țări lucrează un total de peste 330 de angajați. În anul 2020, la nivelul întregului grup, s-a înregistrat o cifră de afaceri de 75 de milioane de euro.

Despre MEC DIESEL SEE SRL

MEC-DIESEL SEE este compania din România deținută de grupul MEC

DIESEL S.p.A, ce a fost fondat la Torino în 1983.

MEC-DIESEL SEE a fost înființată în România la jumătatea anului 2016, experiența echipei fiind de peste 20 ani în domeniul automotive.

Cu o acoperire teritorială națională în continuă dezvoltare, MEC-DIESEL SEE are acum 13 birouri comerciale și 13 depozite cu stocuri, în cele mai importante orașe ale țării.

Gama de produse este diversificată, cu peste 18.000 de repere unice în portofoliu, un stoc de piese de peste 5 milioane de euro în depozitul central de la București și acces imediat la stocul din Italia, în valoare de 35 milioane Euro.

În 2020, MEC DIESEL SEE este unul dintre principalii distribuitori de piese de schimb pentru vehicule comerciale. Compania importă și distribuie o gamă largă de piese și lubrifianți pentru toate mărcile de vehicule utilitare grele și ușoare, vehicule de pasageri, precum și pentru vehicule specializate în domeniul salubrității și distribuției de combustibil. Echipa noastră, de peste 20 de ani, are grijă să ofere soluții complete pentru lumea transporturilor - www.mecdiesel.ro.

Despre MEC DIESEL Group

MEC-DIESEL S.p.A. este unul dintre cei mai importanți furnizori europeni de piese de schimb pentru motoare din Independent Aftermarket (IAM). Compania a fost fondată la Torino în 1983.

Astăzi deține 24 de sucursale în Europa și are peste 300 de angajați cu scopul de a garanta un serviciu excelent prin livrarea pieselor de schimb în cel mai scurt timp posibil.

De peste 35 de ani, MEC DIESEL distribuie sub marca proprie, motoare și piese de schimb, acoperind întreaga gamă de produse europene, atât pentru



autoturisme, cât și pentru vehicule comerciale și industriale.

Până în prezent, catalogul său prezintă trei branduri proprii de produse: MEC DIESEL, Blinken și Erar. MEC DIESEL pentru motoare și piese de schimb pentru motoare, linia de brand Blinken, născută în 2018, include componente electrice și cel mai recent, născut în 2019, Erar, include sistemele de iluminare și suspensie.

Dezvoltarea continuă a produselor determină în mod constant MEC DIESEL să caute facilități de ultimă generație, avansate și moderne, cum ar fi depozitele verticale automate, pentru a îmbunătăți gestionarea a peste 26.000 de piese de schimb.

Expertiza tehnică, nivelul ridicat de servicii, filosofia calității și căutarea avansată pe Webshop sunt activele care permit grupului MEC DIESEL să continue să crească și să încheie anul cu o creștere a vânzărilor nete (+10%), comparativ cu 2019.

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super competitive



Retea națională cu 13 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



100 DE CAMIOANE IVECO S-WAY LNG PENTRU GRUBER LOGISTICS

În contextul obiectivelor Uniunii Europene de a reduce cu până la 54 miliarde de tone emisiile CO₂ până în 2030, poluare dată de transporturile cu vehicule ușoare și grele, IVECO a semnat un acord pentru furnizarea a 100 de camioane IVECO S-Way LNG companiei italiene Gruber Logistics care operează și în județul Bihor, România.

Furnizarea acestor vehicule alimentate cu gaz natural lichefiat (LNG) oferă o combinație câștigătoare de performanță și durabilitate, iar termenul de livrare este la finalul acestui an. „Obiectivul nostru este să avem cea mai importantă flotă din Europa, care să faciliteze un transport durabil prin exploatarea tehnologiilor existente și sprijinirea inovației, astfel încât noile tehnologii cu impact zero să poată ajunge rapid pe piață. Digitalizarea și sustenabilitatea -atât socială, cât și de mediu- sunt elemente fundamentale ale planului de dezvoltare a companiei noastre,” a declarat Martin Gruber, CEO Gruber Logistics, o companie de logistică de succes din Europa. De asemenea, decizia companiei a fost influențată de faptul că zona unde se află sediul Gruber Logistics este subiectul unei dezbateri intense asupra problemelor de mediu.

Autoritățile din Regiunea Tirolului au adoptat măsuri semnificative pentru a limita impactul poluării generate de vehiculele grele care traversează Pasul Brenner. Tehnologia din spatele camioanelor IVECO S-Way LNG este concepută în mod expres pentru a reduce semnificativ consumul de combustibil și poluarea - reducând NO₂ cu 90% și PM cu 95%, precum și emisiile de CO₂ cu 95% comparativ cu echivalentele lor diesel atunci când este folosit biometanul. „Încrederea pe care Gruber Logistics Group ne-a acordat-o prin semnarea acestui contract important este o dovadă clară a viziunii noastre comune pentru viitorul lumii transporturilor. Încă o dată, admirăm și apreciem previziunea lor, o calitate care a servit drept ghid constant pentru investițiile companiei de-a lungul anilor, permițându-i să devină organizația inovatoare care este astăzi. Noi,

cei de la IVECO, suntem onorați să putem contribui la obiectivele ambițioase ale Grupului, în scopul creșterii durabile, cu ajutorul unui produs care combină tehnologie de vârf, performanță și grijă pentru mediu.”, a adăugat Carmelo Impelluso, IVECO Brand Europe Director.

„Acordul cu Gruber Logistics plasează încă o dată brandul nostru în prima linie a mobilității sustenabile. Suntem mândri de acest acord, de relația puternică ce ne leagă de un grup internațional atât de mare și de preocuparea pe care Gruber a demonstrat-o pentru problemele ecologice, în deplin acord cu obiectivele IVECO,” a concluzionat Mihai Daderlat, Business Director IVECO Italy Market.

Ambele companii derulează și susțin sustenabilitatea ecologică și economică, dar și performanța ridicată a transporturilor ușoare și

grele, pentru diferite sectoare de activitate.

Fondat în 1936, Gruber Logistics are sedii în Europa și Asia și oferă clienților săi o gamă largă de servicii în domeniile transporturilor rutiere, aeriene sau maritime, logistică și operațiuni industriale. Expertiza internațională a grupului și cunoștințele aprofundate ale țărilor în care operează îi permit să acopere o mare varietate de sectoare precum industria siderurgică, automotive, industria chimică, industria alimentară, a hârtiei și a celulozei.

IVECO este un brand al CNH Industrial N.V., lider mondial în domeniul bunurilor de capital. IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road. Gama largă de produse a brandului include Daily, Trakker (dedicat misiunilor off-road) și gama IVECO WAY cu vehiculul IVECO S-WAY pentru misiuni on-road și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. În plus, brandul IVECO Astra construiește camioane off-road, autobasculante rigide și articulate, precum și vehicule speciale. IVECO are aproape 21.000 de angajați, la nivel global și gestionează unități de producție din șapte țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, 4.200 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări. Compania garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.

Publicis



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



VOLVO TRUCKS ÎNCEPE PRODUCȚIA DE SERIE A NOII GENERAȚII DE CAMIOANE GRELE

Noua generație de camioane grele Volvo Trucks –Volvo FH, FH16, FM și FMX– a intrat, la începutul lunii martie 2021, în producția de serie în fabricile Volvo din Suedia, Belgia și Rusia.

„Suntem foarte entuziasmați că noua noastră generație de camioane va ajunge, în curând, la valoroșii noștri clienți. Toate cele patru modele de camioane au fost dezvoltate cu o concentrare puternică asupra îmbunătățirii mediului șoferului,

a siguranței și a productivității vehiculelor, pentru a le face și mai eficiente față de modelele anterioare,” spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks. Camioanele Volvo FM și FMX dispun de o cabină cu totul nouă, cu stâlpi

A înălțați, care oferă șoferilor până la un metru cub suplimentar și luminozitate crescută, în interiorul cabinei. Vizibilitatea șoferului poate fi îmbunătățită și mai mult, pe toate noile modele, prin adăugarea unei camere video situată pe partea pasagerului, ceea ce oferă o perspectivă completă, acoperind partea laterală a camionului și afișând imaginile pe ecranul din bord. Alte actualizări importante includ noua interfață pentru șofer și farurile adaptive, ca dotare opțională, pentru creșterea siguranței, pe modelele Volvo FH și FH16. Noile Volvo FH și FM pot fi, de asemenea, personalizate pentru a permite reduceri semnificative ale consumului de combustibil și ale emisiilor de CO2, precum cele atinse de către Volvo FH cu tehnologie I-Save.

„Suntem mândri de această investiție majoră în aceste patru noi modele, care vor contribui substanțial atât la





creșterea siguranței pe șosele, cât și la reducerea impactului asupra mediului. Lansarea unei noi game de camioane necesită o intensă muncă de inginerie, precum și lucrul în echipă de-a lungul întregii organizații Volvo, inclusiv cu furnizorii noștri, ceea ce face startul producției un eveniment extra special pentru toți cei implicați, în special luând în considerare provocările cărora tocmai a trebuit să le facem față,” comentează Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

Reconfirmând angajamentul Volvo Trucks față de soluții sustenabile de transport, noile Volvo FH, FM și FMX au fost dezvoltate, de asemenea, pentru lanțuri cinematice electrificate, cu începerea producției în 2022. „Aceasta înseamnă că tranziția clienților noștri către transporturi independente de combustibili fosili, în viitor, va fi fără întreruperi, putând continua să își conducă modele Volvo preferate,” spune Roger Alm. Lansată anul trecut mai întâi în Europa, noua gamă grea a fost întâmpinată cu mult interes din partea clienților, cu peste 12.000 de camioane comandate în 2020. Lansarea și activitățile comerciale continuă și în 2021, pe piețele din afara Europei.

Camioanele vor fi, inițial, asamblate în cadrul facilităților de producție Volvo de la Göteborg/Suedia, Ghent/Belgia și Kaluga/Rusia. Fabrica de asamblare de la Tuve, Göteborg, este

prima care demarează producția, în martie 2021.

„Ne-am pregătit pentru acest început timp îndelungat, lucrând împreună, pentru a realiza produse uimitoare. Echipa fabricii de la Tuve este entuziasmată să pornească la drum și este gata să livreze clienților aceste noi camioane premium de cea mai înaltă calitate,” explică Martin Folin, VP pentru operațiuni la fabrica de la Tuve.

Noile camioane oferă o varietate de modele de cabină și pot fi optimizate pentru o gamă largă de aplicații. Ca întotdeauna, Volvo Trucks s-a concentrat intens asupra dezvoltării celei de-a doua case a

șoferilor, ceea ce devin, adesea, camioanele de transport de lungă distanță. În transportul regional, cabinele camioanelor servesc, în mod frecvent, drept birouri mobile, în timp ce, în construcții, camioanele sunt instrumente de lucru robuste și practice.

Vizibilitatea pentru șofer, confortul, ergonomia, nivelul de zgomot, manevrabilitatea și siguranța reprezintă, astfel, puncte cheie de concentrare a atenției în cadrul noilor modele de camioane, care și-au actualizat, de asemenea, și exteriorul, pentru a reflecta noile inovații.





IRU ÎI CERE CANCELARULUI ANGELA MERKEL SĂ OPREASCĂ HAOSUL DE LA FRONTIERE DUPĂ IMPUNEREA TESTELOR COVID

IRU, organizația mondială de transport rutier, i-a scris cancelarului german Angela Merkel în legătură cu haosul care se răspândește în rețeaua europeană de transport de mărfuri din cauza noilor restricții impuse la frontiera Germaniei. Restricțiile vizează impunerea dovezii unui test COVID negativ pentru șoferii de camioane.

Refuzul Germaniei de a scuti șoferii profesioniști de camioane de la testarea obligatorie la COVID-19 încalcă angajamentele anterioare privind „culoarele verzi” ale UE și libera circulație a mărfurilor. În plus, nu ajută la reducerea virusului. Și alte țări și regiuni au copiat restricțiile impuse de Germania pentru a preveni blocarea a mii de șoferi pe propriul teritoriu. Urmează o reacție care se dezvoltă în toată Europa, stopând lanțul de aprovizionare.

„Șoferii de camioane, singuri în cabina lor și care lucrează în condiții stricte de igienă, prezintă un risc redus pentru răspândirea virusului”, a declarat secretarul general al IRU, Umberto de Pretto. „Șoferii sunt obligați să stea la cozi ore în șir, la temperaturi sub zero grade în centrele de testare improvizate

de pe marginea drumului. Ei nu pot păstra distanțarea, aspect deosebit de periculos.”

Decizia unilaterală a Germaniei blochează libera circulație a mărfurilor, afectând lanțurile de aprovizionare în întreaga UE. Supermarketurile, spitalele și fabricile vor avea, în curând, probleme de aprovizionare, în toată Europa și nu numai.

„Germania a fost mult timp o ancoră pentru liberul schimb pe piața unică europeană. O implorăm pe cancelarul Merkel să recunoască daunele pe care decizia guvernului său le provoacă acum, în special țărilor vecine. Îi cerem să scutească imediat șoferii de camioane de testarea obligatorie a COVID-19, astfel încât să își poată face treaba și să mențină lanțurile de aprovizionare” a adăugat Umberto

de Pretto.

„Locul Germaniei ar trebui să fie din nou în centrul unei Europe unite în combaterea pandemiei, fără a provoca haos cu restricții de frontieră mioape și inutile”, a conchis el.





VESTA INVESTMENT- CEL MAI MARE PRODUCĂTOR ROMÂN DE SEMNALIZARE RUTIERĂ

Radu Spirea, Directorul General al Vesta Investment, cel mai mare producător român de semnalizare rutieră, vorbește despre cele mai mari provocări ale siguranței rutiere din România.

Radu Spirea răspunde la patru întrebări formulate de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

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

Ce înseamnă VESTA INVESTMENT în acest moment pe piața semnalizării rutiere din România?

Radu Spirea, Directorul General Vesta Investment:

Înseamnă o companie cu o istorie de peste 27 de ani pe semnalizare rutieră, o societate cu 250 de angajați, care produc semnalizare rutieră la cel mai înalt grad de calitate, respectarea integrală a standardelor în vigoare, o societate sută la sută românească de producție, o societate posesoare a numeroase brevete și invenții în domeniu, o societate care face export și căreia îi place ceea ce face și își dorește îmbunătățirea standardului de semnalizare rutieră pe drumurile din România.

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

Cât de mult a fost afectată piața de semnalizare rutieră de actuala pandemie?

Radu Spirea, Directorul General Vesta Investment:

În primul rând, prin diminuarea bugetelor alocate semnalizării și, în al doilea rând, prin îngreunarea deosebită a deplasării echipelor de lucru pe teritoriul național prin tot felul de dificultăți pe care le-am întâmpinat legate de: cazare, alimentație, deplasarea propriu-zisă.

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

Cum face față VESTA INVESTMENT, adică cel mai mare producător român de semnalizare rutieră, concurenței mai mult sau mai puțin loiale a importatorilor din acest domeniu?

Radu Spirea, Directorul General Vesta Investment:

Suntem o firmă de producție românească, asigurăm locuri de muncă pentru 250 de angajați, plătim taxe și impozite statului român, facem produse de calitate. Din nefericire, importatorii aduc, în general, produse din Turcia și China, a căror calitate nu corespunde nici pe departe standardelor de calitate. În ultimul timp, însă, au apărut și firme de semnalizare de apartament, cu puțini angajați, care primesc contracte deosebit de valoroase. Funcționează și societăți care practică prețuri de dumping, nu

își plătesc taxele și impozitele, iar după o perioadă intră în insolvență, având grijă să își mute activitatea pe o altă firmă creată între timp. Iar urmările le vedem cu toții. Starea semnalizării este precară, accidentele sunt foarte multe. Ocupăm primul loc din UE la accidente rutiere.

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

Într-o țară în care toată lumea se plânge de calitatea proastă sau de lipsa drumurilor, înțeleg întotdeauna autoritățile centrale sau locale importanța semnalizării rutiere?

Radu Spirea, Directorul General Vesta Investment: Nu toate autoritățile centrale sau locale înțeleg importanța semnalizării rutiere. Este considerată Cenușăreasa drumurilor. Vă dau două exemple. Indicatoarele rutiere, care sunt decolorate, la care nu se disting simbolurile și marcajele rutiere care, chiar dacă se văd în cursul zilei, noaptea și în condiții de vizibilitate redusă nu se observă. De aceea, e nevoie de produse de calitate, corespunzătoare standardelor. Cu semnalizarea rutieră nu te poți juca!



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 nemulțumiri legate de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 01

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

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

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

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

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

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





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



STUDIU. PACHETUL MOBILITATE ȘI ÎMBĂTRÂNIREA POPULAȚIEI DUC LA O CREȘTERE A CRIZEI ȘOFERILOR DE CAMION

Transportul de mărfuri cu camionul reprezintă coloana vertebrală a sistemului logistic european.

În fiecare zi lucrătoare, pe drumurile europene există aproximativ 2,1 milioane de cap-tractor cu remorcă, dintre care peste 600 de mii transportă marfă pe distanțe lungi, în principal pe rute internaționale care implică trecerea frontierei. Activitatea de transport internațional de marfă prin intermediul camioanelor „fulltruckload (FTL)” implică peste 750 de mii de șoferi. Conform estimărilor, această piață în total reprezintă un volum de afaceri de ordinul a 65 până la 75 de miliarde pe an. Aceeași cifră reprezintă volumul anual al costurilor transporturilor efectuate de expeditori în toate țările europene și în majoritatea industriilor.

În prezent, între 55 și 60% din capacitățile industriei internaționale FTL sunt asigurate de operațiuni de transport cu sediul în părțile estice și est-centrale ale Uniunii Europene, se arată într-un studiu coordonat de profesorul Peter Klaus, de la Boston University. Studiul consultat de revista TIR

Magazin și din care cităm, s-a făcut pe baza unor chestionare trimise la aproximativ 100 de directori și experți din piața FTL, reprezentând un eșantion larg de transportatori europeni, expeditori, alți furnizori de servicii logistice.

De ce există o penurie de șoferi?

Prima cauză: după cum era de așteptat, a existat un vot puternic pentru argumentul demografic. 40 din 51 de respondenți observă faptul că un număr mare de șoferi, mai în vârstă, se retrag din industria de transport. Această tendință va continua în anii următori din cauza vârstei medii ridicate a generației actuale de șoferi.

Dar atractivitatea locului de muncă pentru persoanele mai tinere este insuficientă pentru a compensa acest lucru. Respondenții au dat mai multe motive pentru care acest lucru este așa. Unele dintre aceste motive sunt binecunoscute și foarte discutate în industrie, cum ar fi imaginea slabă a acestei meserii și

a lipsei de respect acordat șoferilor internaționali și condițiile de muncă nesatisfăcătoare „pe drum”. Pentru șoferii din țările Europei de Est condițiile mai proaste de muncă sunt compensate prin venituri mai mari față de nivelul de plată oferit în țările lor de origine.

Dar au fost menționate și motive mai puțin evidente: incertitudinile legate de stabilitatea locurilor de muncă ale șoferilor, în special legate de companiile subcontractante mai mici și precare din punct de vedere financiar. Există riscuri crescânde de a fi amendat pentru încălcarea regulilor de circulație și de muncă. Nu în ultimul rând, pandemia de Coronavirus face dificilă pentru șoferii internaționali întoarcerea în țările de origine pentru perioada lor regulată de odihnă. Și apoi, poate fi dificilă întoarcerea la muncă - din cauza regulilor de carantină și a problemelor de viză pentru șoferii din afara UE.

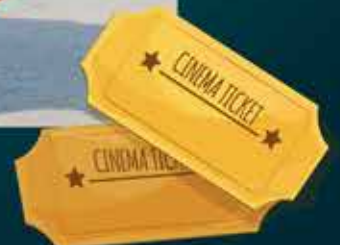
Faptul că mai mulți șoferi mai în vârstă se retrag de pe piață comparativ cu numărul șoferilor mai

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





tineri care pot fi atrași de industria FTL, este văzută ca fiind cauza dominantă a deficitului de șoferi.

O a doua cauză a problemei capacității de transport european:

există alte cauze la locul de muncă, care agravează problemele de capacitate de transport ale industriei FTL în Europa.

Noile reglementări introduse de „Pachetul de mobilitate” al Comisiei Europene și birocratia aferentă - sunt cele mai preocupante pentru respondenții la sondaj. Un număr ușor mai mic de respondenți constată faptul că rentabilitatea pe piața europeană a transportului de mărfuri este în scădere. Pentru un număr din ce în ce mai mare de operatori de transport cu flote mai mici din Europa de Est, care au fost inițial atrași de promisiunea de a face marje bune de profit pe piețele cu volum mare de marfă din Europa Centrală și de Vest, atractivitatea scade rapid. Mai mulți dintre respondenții la sondaj își exprimă îngrijorarea că insolvențele și retragerile operatorilor de transport est-europeni mai mici contribuie la

o scădere a capacității de transport marfă. Un mediu de reglementare mai aspru și din ce în ce mai puțin atractiv, în special pentru operatorii de transport mai mici, contribuie la pierderea capacității de transport pe piața europeană FTL.

Cum se vede anul 2021?

În timp ce, în timpul primului val de pandemie Coronavirus, majoritatea respondenților și-au redus capacitățile de transport din cauza întreruperilor cererii în acel moment, un număr tot mai mare de transportatori și respondenți spun că (post-COVID) planifică „o extinderea activă” a flotelor lor.

Viitoarea capacitatea europeană de transport: perspective

Expeditorii mari, ale căror volume de marfă sunt uriașe și au o capacitate bună de recrutare și de gestionare a resurselor umane, par să vadă criza capacităților de transport ca fiind o problemă mai mică. Transportatorii și expeditorii care se bazează direct pe piață și pe subcontractori sunt mai afectați și mai preocupați de capacitatea lor de transport în viitor.

Există o problemă de bază: până în prezent, o pondere foarte mare din capacitatea de transport în Europa este asigurată de operatori de camioane ale unor transportatori independenți mai mici, din care majoritatea sunt domiciliați în Europa de Est.

Acest grup este pus din ce în ce mai mult sub presiune. Accesul lor la șoferii care doresc să lucreze pentru ei scade din cauza tendințelor demografice ireversibile și a faptului că oportunitățile alternative de locuri de muncă pentru tinerii din țările lor de origine sunt din ce în ce mai bune. Mulți tineri șoferi din Estul Europei aleg să muncească pentru companii din Occident.

De asemenea, aceștia se confruntă cu dificultăți tot mai mari de a angaja șoferi din țări vecine din afara UE din motive precum noul regulament impus de Pachetul de Mobilitate al UE, problemele cu vizele, cerințele de sănătate și carantină ale pandemiei Corona.

Nu în ultimul rând, salariile și alte costuri cresc pentru transportatorii est-europeni într-un ritm rapid. În acest context, mai mulți operatori mici de camioane, se retrag de pe piață. Pentru cei care pot și doresc să rămână, se vor găsi oportunități din ce în ce mai mari de a se angaja în relații strânse cu furnizorii.

Pentru că și expeditorii (furnizorii), în cele din urmă, vor trebui să accepte că oportunitatea/ capacitatea de transport de marfă, în viitor, nu va fi disponibilă la fel de flexibil, la fel de generos și la fel de ieftin ca în anii precedenți. Aceștia vor împărți unele dintre riscuri și vor contribui la viitoarea eficiență și sustenabilitate a sistemului logistic european.



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.





Comisia Europeană: consultări privind reducerea vârstei

Comisia Europeană a declanșat o consultare publică de evaluare a normelor europene privind permisele de conducere, având oportunitatea de a solicita reducerea vârstei minime la 18 ani pentru permisul categoria C+E - conducător auto transport rutier de mărfuri. Rezultatele evaluării vor fi luate în considerare pentru a stabili dacă este necesar să se aducă modificări și/sau îmbunătățiri Directivei privind permisele de conducere.

În prezent, deși peste 17 State membre (Austria, Cehia, Germania, Danemarca, Estonia, Franța, Grecia, Croația, Ungaria, Irlanda, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovenia, Suedia și Marea Britanie) au stabilit deja vârsta minimă de 18 ani pentru șoferii de camioane (categoriile C și CE), sunt țări precum România în care vârsta minimă pentru obținerea permisului C+E se menține la 21 ani.

Neaplicarea armonizată a vârstei minime de 18 ani pentru permisele categoria C+E dezavantajează transportatorii români, care trebuie să respecte legislația românească prin care se menține vârsta de 21 ani (cat. C+E) față de competitorii lor din celelalte State Membre UE,

care pot angaja conducători auto de la 18 ani (categoriile C și CE) pentru transportul rutier de mărfuri național și internațional, în condițiile crizei de șoferi profesioniști din România și din UE.

UNTRR încurajează participarea transportatorilor români la această consultare publică, pentru a semnaliza Comisiei Europene necesitatea reducerii vârstei minime pentru obținerea permisului cat. C și cat. CE de la 21 de ani la 18 ani, asigurându-se astfel posibilitatea angajării tinerilor ca șoferi profesioniști transport rutier de marfă, în contextul crizei tot mai acute de forță de muncă cu care se confruntă firmele de transport rutier românești în ultimii ani.

România, puternic afectată

IRU a efectuat cercetări între companiile mici și mijlocii de transport și logistică într-o serie de țări europene, arătând că deficitul de șoferi comerciali de marfă pe continent crește de la 23%, în 2019, la 36%, în 2020.

Conform raportului IRU, Polonia și România sunt două dintre țările europene cele mai afectate. În Polonia, deficitul de șoferi este de 22% și este de așteptat să crească cu 15 puncte procentuale în acest an.

În România, situația este și mai

critică, întrucât deficitul de șoferi de 50%, înregistrat în 2019, este prevăzut să ajungă la 62% în acest 2020.

Lipsa de femei agravează deficitul de șoferi

Polonia și România înregistrează cele mai mici rate de șoferi de sex feminin din Europa -2% din forța de muncă reprezentată de șoferii de pe vehicule comerciale. Motivele care descurajează femeile să intre în profesie includ condiții de muncă dificile, lipsa spațiilor de parcare sigure și perioadele lungi petrecute departe de casă.

În România, o cauză-cheie a deficitului de șoferi este numărul mare de oameni care emigrează. Cifrele oficiale arată că, în ultimii 10 ani, 3,4 milioane de români au părăsit țara.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România susține că: „Există o serie de lucruri care pot fi făcute pentru a atenua agravarea deficitului de șoferi din România. Printre acestea: instruirea pentru reconversia profesională mai ales a oamenilor care sunt șomeri; scăderea vârstei minime pentru șoferii din țară de la 21 la 18 ani; importul unei forțe de muncă calificate din afara UE”.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



DE CE ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR ACASĂ LA 8 SĂPTĂMÂNI PUNE ÎN PERICOL PACTUL ECOLOGIC EUROPEAN

La publicarea Pachetului Mobilitate 1, Comisarul European pentru Transporturi, Adina-Ioana Vălean a declarat că regretă faptul că noul set de reguli include elemente precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor care nu sunt în concordanță cu ambițiile Pactului Ecologic și nu au făcut parte din propunerile Comisiei adoptate la 31 mai 2017 și nici nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

Ea a precizat că va evalua îndeaproape impactul acestor aspecte și, dacă este necesar, Comisia Europeană își va exercita dreptul de a prezenta o propunere legislativă specifică înaintea intrării în vigoare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

Ce este Pactul Ecologic

Pactul Ecologic este o foaie de parcurs menită să asigure durabilitatea economiei UE, prin transformarea provocărilor legate de climă și de mediu în oportunități în toate domeniile de politică și prin garantarea unei tranziții care să fie echitabilă pentru toți și favorabilă

incluziunii tuturor. Pactul a fost prezentat în noiembrie 2019. Pactul ecologic european oferă o foaie de parcurs care conține acțiuni menite să încurajeze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară curată și să pună capăt schimbărilor climatice, să inverseze declinul biodiversității și să reducă poluarea. Acest pact prezintă investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile și explică modul în care se va asigura o tranziție justă și favorabilă incluziunii. Pactul ecologic european acoperă toate sectoarele economiei, în special transporturile, energia,

agricultura, clădirile și sectoarele industriale, de exemplu cele ale siderurgiei, cimentului, TIC, textilelor și produselor chimice. Comisia Europeană a publicat rezultatele studiului de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, confirmând impactul negativ major al acestei măsuri asupra mediului și asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni.

Care sunt prevederile Pactului Ecologic în domeniul transportului rutier

UE ar trebui să intensifice producția și utilizarea combustibililor alternativi

durabili în domeniul transporturilor. Până în 2025, vor fi necesare aproximativ 1 milion de stații publice de reîncărcare și de realimentare pentru cele 13 milioane de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute care se preconizează că vor circula pe drumurile europene. Comisia va sprijini instalarea de puncte publice de reîncărcare și realimentare acolo unde există lacune persistente din acest punct de vedere, în special pentru călătoriile pe distanțe lungi și în zonele cu o densitate mai mică a populației, și va lansa în acest scop, cât mai curând posibil, o nouă cerere de fonduri.

Aceste măsuri vor completa măsurile luate la nivel național. Comisia va avea în vedere acte legislative care să stimuleze producția de combustibili alternativi durabili și utilizarea acestora pentru diferitele moduri de transport. De asemenea, Comisia va revizui Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi și Regulamentul TEN-T pentru a accelera utilizarea vehiculelor și a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.

Prețurile serviciilor de transport trebuie să reflecte impactul pe care acestea îl au asupra mediului și a sănătății. Ar trebui să se pună capăt subvențiilor pentru combustibilii fosili. În contextul revizuirii Directivei privind impozitarea energiei, Comisia va analiza îndeaproape scutirile fiscale actuale, inclusiv pentru combustibilii din sectorul aviației și din sectorul maritim, precum și cel mai bun mod de a elimina eventualele lacune din legislație.

În mod similar, Comisia va propune extinderea sistemului european de comercializare a certificatelor de emisii la sectorul maritim și reducerea numărului de certificate alocate cu titlu gratuit companiilor aeriene în cadrul sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii. Aceste demersuri vor fi coordonate cu acțiunile care vor fi întreprinse la nivel mondial, în special în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale și al

Organizației Maritime Internaționale. De asemenea, Comisia va examina din nou, din perspectiva măsurilor de politică ce ar putea fi luate, modalitățile prin care s-ar putea realiza o tarificare rutieră eficace în UE. Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să mențină nivelul ridicat de ambiție care caracterizează propunerea sa inițială privind Directiva „Eurovigneta” și este dispusă să o retragă dacă este necesar și să propună măsuri alternative.

Transporturile ar trebui să devină mult mai puțin poluante, în special în orașe. Ar trebui să se prevadă o combinație de măsuri care să abordeze problema emisiilor, a congestiei urbane și să asigure îmbunătățirea transportului public. Comisia va propune standarde mai stricte privind emisiile de poluanți atmosferici pentru vehiculele cu motor cu combustie internă. De asemenea, Comisia va propune revizuirea, până în iunie 2021, a legislației referitoare la standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane, pentru a asigura o traiectorie clară, începând cu anul 2025, către mobilitatea cu emisii zero.

În același timp, Comisia va examina oportunitatea aplicării sistemului european de comercializare a emisiilor la transportul rutier, în completarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ existente și viitoare aplicabile vehiculelor. Ea va lua măsuri în ceea ce privește transportul maritim,

inclusiv pentru a reglementa accesul navelor celor mai poluante în porturile UE, precum și pentru a obliga navele care staționează în porturi să utilizeze energia electrică furnizată de rețeaua terestră. În mod similar, ar trebui îmbunătățită calitatea aerului în apropierea aeroporturilor prin combaterea emisiilor de poluanți generate de avioane și de operațiunile aeroportuare.

Transportul multimodal trebuie stimulat puternic în vederea asigurării unei eficiențe sporite a sistemului de transport. În mod prioritar, o parte substanțială din transportul intern de mărfuri efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră ar trebui să se efectueze în viitor pe calea ferată și pe căile navigabile interioare. În acest sens, vor trebui adoptate măsuri pentru a asigura o mai bună administrare a căilor ferate și a căilor navigabile interioare și o sporire a capacității acestora. Aceste măsuri vor fi propuse de Comisie până în 2021. De asemenea, Comisia va lua în considerare retragerea Directivei privind transporturile combinate și prezentarea unei noi propuneri care să o revizuiască, astfel încât aceasta să devină un instrument eficace pentru a sprijini operațiunile de transport multimodal de mărfuri, care implică transportul feroviar și naval, inclusiv transportul maritim pe distanțe scurte. În domeniul aviației, vor trebui relansate demersurile privind adoptarea propunerii Comisiei referitoare la un veritabil cer unic european, pentru a permite





o diminuare substanțială a emisiilor generate de sectorul aviației.

Mobilitatea multimodală automatizată și conectată

va juca un rol din ce în ce mai important, alături de sistemele inteligente de gestionare a traficului apărute grație digitalizării. Sistemele și infrastructurile de transport ale UE vor fi adaptate la noile servicii de mobilitate durabilă care pot reduce congestiunea traficului și poluarea, în special în zonele urbane. Comisia va contribui la dezvoltarea unor sisteme inteligente de gestionare a traficului și a unor soluții de „mobilitate la cerere”, prin intermediul instrumentelor sale de finanțare, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei.

Ce prevede Pachetul Mobilitate

Pachetul legislativ Mobilitate 1, care schimbă regulile pe piața transportului rutier de mărfuri din Uniunea Europeană, a intrat în august 2020, în vigoare. Cea mai importantă prevedere, cu un impact asupra transportatorilor din estul Europei, deci inclusiv asupra celor din România, este cea cu privire la întoarcerea acasă sau la centrul operațional al firmei, la fiecare trei sau patru săptămâni a șoferilor, care lucrează în străinătate. Transportatorii români

spun că o astfel de prevedere încalcă inclusiv dreptul șoferilor la libera circulație și ședere în interiorul Uniunii Europene, așa cum prevede Directiva 2004/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului, potrivit căreia românii, în calitate de cetățeni ai UE, au „dreptul de ședere pe teritoriul altui stat membru pe o perioadă de cel mult trei luni, fără nici o altă condiție sau formalitate în afara cerinței de a deține o carte de identitate valabilă sau un pașaport valabil”.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a solicitat, fără succes însă, o serie de clarificări asupra acestei obligații, inclusiv în ceea ce privește modalitatea de a documenta întoarcerea șoferului acasă în situația în care acesta se întoarce cu alte mijloace de transport, ca avionul sau microbuzul, precum și în situația în care acesta refuză acest lucru și alege să-și petreacă perioada de repaus în altă parte.

A doua etapă a Pactului Mobilitate 1 va intra în vigoare peste un an și prevede întoarcerea șoferului acasă cu tot cu camion, la fiecare două luni.

UNTRR și autoritățile române au atacat la Curtea Europeană de Justiție prevederile pe care le consideră defavorabile transportatorilor români.

România, direct afectată

Potrivit României, dar și altor 8 state din Uniunea Europeană, actuala formă a Pachetului Mobilitate 1 este în contradicție și cu obiectivele Green Deal ale Uniunii, deoarece obligă întoarcerea camioanelor în statul membru în care au primit autorizația, la fiecare opt săptămâni. Aceasta va conduce, potrivit celor 9 state, la creșterea numărului de „curse goale” care, în schimb, va genera emisii suplimentare de CO₂ din sectorul transporturi rutiere.

„Operatorii de transport români sunt obligați să parcurgă 1.300 km în plus pentru a se conforma noilor reguli, în timp ce polonezii, slovacii și ungurii ar trebui să parcurgă jumătate din distanță sau chiar mai puțin. Revenirea la țara de origine la fiecare 8 săptămâni ar însemna 1.000 de camioane în plus zilnic pe drumurile europene și la frontiere, fără nicio justificare economică. Aceasta ar putea duce la 1.160 de tone de emisii de CO₂/zi sau 418.000 tone CO₂/an”, se spune într-o analiză întocmită de Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România în primăvară și care a ajuns și pe biroul comisarului european pentru Transporturi, Adina Vălean.



ȘOFERII DE CAMION CARE VOR SĂ AJUNGĂ ÎN GERMANIA AU NEVOIE DE TEST COVID LA INTRAREA ÎN CEHIA

Începând cu data de 30 ianuarie 2021, autoritățile cehice au decis interzicerea tuturor călătoriilor neesențiale în Republica Cehă pentru toți cetățenii străini, independent de clasificarea statelor de proveniență în funcție de nivelul de risc de infecție, arată Ministerul Afacerilor Externe.

România se află pe lista statelor din zona roșie. Cetățenii români pot călători în Republica Cehă numai pentru motive bine întemeiate, respectiv întoarcerea la reședință, relații de muncă, studii, rațiuni familiale. Sunt excluse călătoriile în scop turistic.

În eventualitatea efectuării unei călătorii în Cehia, cetățenii români au următoarele obligații:

- completarea, anterior sosirii în Cehia, a Formularului Electronic de Localizare (Public Health Passenger Locator Form) disponibil la adresa www.prijezdovyformular.cz;
- prezentarea la intrarea pe teritoriul ceh a rezultatului negativ al unui test molecular tip PCR realizat cu maximum 72 de ore înainte sau a unui test antigen, efectuat cu cel mult 24 de ore anterior sosirii în Cehia;
- să se autoizoleze la locul de destinație;
- să efectueze un al doilea test tip

PCR în Cehia, în cel mult 5 zile de la sosire. Măsura autoizolării se suspendă numai după prezentarea rezultatului negativ al celui de-al doilea test Direcției Locale de Sănătate Publică;

- să poarte o mască respiratorie FFP2 sau echivalent sau o mască chirurgicală de unică folosință în afara domiciliului, pentru o perioadă de 10 zile de la sosirea în Cehia. Lucrătorii și elevii sau studenții au obligația de a-și informa angajatorul, respectiv unitatea de învățământ asupra efectuării oricărei călătorii cu o durată mai mare de 12 ore în ultimele 14 zile, într-un stat din categoria portocalie, roșie și roșu închis.

Sunt exceptate de la obligațiile menționate anterior următoarele categorii de persoane:

- titularii de pașapoarte diplomatice care călătoresc în Cehia în interes de serviciu și funcționarii organizațiilor internaționale

recunoscute de Cehia, dacă șederea lor pe teritoriul național nu depășește 72 de ore sau au călătorit în afara teritoriului ceh mai mult de 72 ore;

- transportatorii internaționali de mărfuri sau persoane, cu condiția să fie în posesia următoarelor documente: confirmarea calității de lucrător în domeniul transporturilor internaționale, permis de conducere profesionist, contract de muncă; este obligatorie purtarea unei măști chirurgicale sau de o calitate superioară în afara locului de reședință pentru o perioadă de 10 zile.

Atenție! Transportatorii internaționali de mărfuri care tranzitează teritoriul Republicii Cehia având ca destinație sau care intenționează să tranziteze Germania trebuie să prezinte la intrarea în Cehia rezultatul negativ al unui test molecular tip PCR sau antigen, efectuat cu cel mult 36 de ore anterior intrării pe teritoriul ceh.



SLOVENIA RIDICĂ ORICE RESTRICȚIE DE TRAFIC PENTRU ȘOFERII VACCINAȚI ANTI-COVID

Slovenia a anunțat ridicarea restricțiilor de intrare pentru toți cetățenii și resortisanții Uniunii Europene care au fost vaccinați.

Măsura este în vigoare pentru cei care vin de pe lista roșie de țări. În acest moment, România, alături de imensa majoritate a țărilor europene, se află pe lista roșie.

Condițiile de intrare în Slovenia fără restricții dacă vii din România: Prezentarea dovezii vaccinării anti-COVID. Libera circulație este admisă începând cu 7 zile după administrarea celei de-a doua doze (rapel) a vaccinului Pfizer/BioNTech, la 14 zile după administrarea celei de-a doua doze a vaccinului Moderna și la 21 zile după administrarea primei doze a vaccinului Astra Zeneca/Oxford.

Prezentarea dovezii că ai fost bolnav de COVID –un test PCR sau RAT pozitiv care este mai vechi de 21 zile, dar nu mai vechi de 6 luni. Se acceptă și o adeverință medicală.

Personal esențial – medical, militar, șoferi transport persoane și mărfuri, personal aerian, etc.

În cazul în care nu ai fost vaccinat și nici nu ai fost bolnav de COVID în ultimele 6 luni, există două opțiuni:

- Carantină 10 zile;

- Prezentarea unui test PCR negativ făcut cu maximum 48 ore înainte de a intra în Slovenia sau prezentarea unui test rapid negativ făcut cu maximum 24 ore înainte de a intra în Slovenia.

Ce spune MAE

Tranzitul cetățenilor români spre/dinspre România nu este restricționat, cu condiția părăsirii teritoriului sloven în maximum 6 ore (sunt acceptate scurte opriri pentru alimentare cu combustibil, masă, cafea, odihnă etc., fără a înnopta în Slovenia). La intrarea în Slovenia, autoritățile de frontieră solicită documente justificative privind statul de destinație și motivul deplasării.

Persoanelor care se presupune că nu pot părăsi teritoriul Sloveniei din cauza măsurilor impuse de statele vecine nu li se va permite intrarea în Slovenia. Se recomandă achiziționarea vignetei care dovedește plata taxei de autostradă înainte de a intra în Slovenia sau de la prima stație de alimentare cu combustibil (imediat după trecerea frontierei). Vigneta se lipește obligatoriu pe parbriz, amenda pentru lipsa vignetei sau lipirea necorespunzătoare fiind de 300 euro.

Începând cu 1 ianuarie 2021,

autovehiculelor de peste 7,5 tone li se va interzice depășirea pe timp de zi pe segmentul Šentilj (nord-est) – Koper (sud-vest) al autostrăzii A1, aceasta fiind permisă numai pe porțiunile cu 3 benzi. Amenda pentru depășirea pe segmentele de autostradă marcate cu semne distinctive este de 300 euro.





GERMANIA NU CEDEAZĂ: CONTROALELE ȘI TESTELE COVID IMPUSE ȘOFERILOR LA GRANIȚĂ SUNT NECESARE

Guvernul federal consideră controalele la granițele cu Tirolul și Republica Cehă proporționale și respinge astfel criticile Comisiei UE.

Austria și Italia au înființat puncte de testare anti-COVID

Pentru a contracara răspândirea mutațiilor virusului Sars-Cov-2, guvernul german a decis să limiteze intrarea în țară din Republica Cehă și Tirolul austriac a persoanelor care pot prezenta un test COVID negativ. Șoferii de camioane nu vor fi scutiți de la această obligativitate. Aceasta înseamnă că șoferii de camioane care intră în Germania din Tirol trebuie să prezinte un certificat care să ateste că sunt negativi la un test antigen Covid-19 (documentul trebuie să fie în engleză sau germană), eliberat cu cel mult 48 de ore înainte de intrarea în Germania. Pentru a ajuta transportatorii care se îndreaptă spre Germania, au fost amenajate centre de testare, începând cu dimineața zilei de 15 februarie 2021, pentru șoferii de vehicule grele. Armata a înființat un post pentru testare anti-COVID la Brenner, la frontiera dintre Italia și Austria. De asemenea, în provincia Bolzano se pregătesc alte puncte de

testare anti-COVID.

Astfel, începând din 14 februarie, ora 00:00, Germania solicită șoferilor profesioniști să se înregistreze și să prezinte un test negativ COVID-19 în cazul în care, în ultimele 10 zile, au stat sau au tranzitat Slovacia, Cehia și provincia austriacă Tirol, declarate "zone care prezintă motive de îngrijorare privind noile tulpini COVID-19".

Șoferii de camion care intră în Austria, obligați să plătească 40 euro pentru un test COVID

Nici Austria nu renunță la obligativitatea prezentării unui test negativ Covid-19 pentru a intra în țară, nici măcar pentru conducătorii de vehicule de transport marfă. Dimpotrivă, situația se înrăutățește pentru transportatorii rutieri. Din 23 februarie 2021, testul nu mai este gratuit în zona Sadobre din Vipiteno. Testul costă 40 de euro, informează trasportoeeuropa.it. Certificatul negativ pentru COVID

este emis imediat după test. Acest punct de control este activ șapte zile pe săptămână, de la 5.00 la 22.00. Deja activ din 22 februarie, există un punct de testare în Autoparco di Brescia Est. Aici costul unui test este de 30 de euro și se poate emite un certificat în mai multe limbi.

Germania nu cedează

În disputa privind controalele la frontiera germană în contextul crizei coronavirus, guvernul federal respinge cu fermitate criticile Comisiei UE. „În scopul protejării sănătății”, trebuie să se respecte măsurile luate, potrivit unei scrisori a ambasadorului german la UE Michael Clauss adresată către autoritatea de la Bruxelles. „Controalele la frontieră sunt proporționale, deoarece sunt limitate la minimum și permit excepții. Nu există o afectare semnificativă a circulației persoanelor și a mărfurilor”, a spus oficialul german. În scrisoare, Clauss arată că, în opinia sa, normele germane sunt



conforme cu legislația UE. Comisia UE se îndoiește de acest lucru și a cerut Germaniei printr-o scrisoare să relaxeze măsurile de la frontieră, deoarece mai multe cerințe erau disproporționate sau nefondate. De asemenea, Comisia a scris către alte cinci țări, printre care Belgia și Suedia, avertizând că încalcă libera circulație prin luarea unor măsuri severe la frontieră.

Circulația mărfurilor trebuie să rămână posibilă, cu restricții cât mai mici

Bruxelles-ul bănuiește că unele state UE au convenit, cu câteva săptămâni în urmă, cu privire la recomandări comune pentru limitarea călătoriilor în interiorul UE. Ambasadorul Clauss, însă, numește acest lucru „un standard minim, de la care trebuie să se poată face excepții în cazuri individuale”. Situația epidemiologică din Germania și UE este foarte gravă. Controalele la frontieră sunt deosebit de necesare atunci când „se iau măsuri de protecție mai puțin stricte în regiunile învecinate cu rate de incidență extrem de ridicate”, spune oficialul german. Clauss subliniază că circulația transfrontalieră a mărfurilor „rămâne posibilă fără restricții”. Au existat doar „întreruperi inițiale ale traficului” și apoi s-a ajuns la o „procedură echilibrată fără a perturba în mod

semnificativ piața internă”. Clauss respinge, de asemenea, critica venită din partea Comisiei UE, cum ar fi aceea că testele COVID negative ar trebui să fie în limba germană, scrie [verkehrs-rundschau.de](https://www.verkehrsrundschau.de). Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România cere excluderea șoferilor profesioniști de la testarea COVID19 solicitată de Germania, Cehia și o regiune din Austria, acuzând măsura că a generat haos la frontierele interne UE și blocaje în lanțurile vitale de aprovizionare, potrivit unui comunicat de presă.

Comisia Europeană vrea redeschiderea granițelor

În acest context, Comisia Europeană a făcut apel la șase state membre să relaxeze restricțiile impuse în mod unilateral la frontiere în vederea combaterii COVID-19, în încercarea de a ajunge la o abordare coordonată mai puțin restrictivă în ceea ce privește circulația bunurilor și persoanelor în blocul Celor 27, relatează Reuters. Belgia, Danemarca, Finlanda, Germania, Suedia și Ungaria au zece zile să justifice restricțiile care au mers „prea departe”, a afirmat comisarul pentru justiție Didier Reynders. „Întoarcerea la o abordare coordonată a tuturor măsurilor luate

în ce privește libera circulație a persoanelor și bunurilor în Uniunea Europeană reprezintă o necesitate”, a subliniat oficialul european. În lipsa unei abordări coordonate a tuturor celor 27, „riscăm divizări și perturbarea liberei circulații, precum și a lanțurilor de aprovizionare, ceea ce am putut vedea și în ultimele săptămâni”, a spus un purtător de cuvânt al Comisiei.

În ceea ce-l privește, ministrul german pentru Europa, Michael Roth, a luat apărarea deciziei țării sale de a impune restricții la granițe, pe fondul raportării apariției în state învecinate a unor noi tulpini de coronavirus considerate mai contagioase.

„Aceste măsuri creează evident presiuni masive în regiunile de graniță, asupra lucrătorilor transfrontalieri și a transportului de bunuri și pieței unice, dar protejarea cetățenilor noștri este primordială”, a declarat ministrul german, înaintea discuțiilor cu omologii săi europeni. Acesta a menționat că situația de la granițele țării sale cu Republica Cehă și cu Austria s-a calmat semnificativ după ce au avut loc consultări și a dat asigurări că toate măsurile luate de Germania au respectat reglementările acordului de la Schengen.

„Mai întâi, vreau să resping acuzația că nu am respectat legislația UE. (...) Le-am explicat clar partenerilor



noștri că dorim să eliminăm acest regim de control la granițe cât mai curând posibil", a mai spus Roth. Urmare a acestei cereri a venit răspunsul Germaniei. Germania a comunicat Uniunii Europene că va menține cele mai recente restricții la frontiere, menite să oprească răspândirea coronavirusului. Guvernul de la Berlin a respins apelurile la relaxare făcute de vecinii săi Austria și Cehia și de Comisia Europeană.

Avertisment MAE

Toate persoanele, indiferent de cetățenie, care intră în Republica Federală Germania, după ce s-au aflat într-una din celelalte „zone de risc” (categoria 3, inclusiv România) oricând în ultimele 10 zile înainte de sosire, trebuie să prezinte un test molecular tip PCR sau antigen cu rezultat negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, în limba germană sau engleză, efectuat cu maximum 48 de ore anterior intrării pe teritoriul german sau să se testeze la cel mult 48 de ore după sosire.

Ca regulă generală, nu este permisă intrarea în Germania din zonele speciale de risc (categoriile 1 și 2). Sunt admise următoarele excepții de la măsura interzicerii accesului: cetățenii germani și membrii de familie ai acestora, persoanele cu reședință sau drept de ședere în Germania, transportatorii de mărfuri, personalul medical, persoane care au un motiv umanitar sau medical urgent, persoane care călătoresc din însărcinarea AIEA sau ONU și lucrători considerați necesari pentru

menținerea funcționalității unor companii din branșe relevante din punct de vedere sistemic. Categoriile de persoane menționate anterior, care sunt exceptate de la măsura interzicerii intrării în Germania, au următoarele obligații: - să prezinte un test negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, efectuat în ultimele 48 de ore anterior sosirii. Sunt acceptate atât testele biologic-moleculare, cât și cele antigen efectuate în conformitate cu criteriile stabilite de Institutul Robert Koch și pot fi prezentate în limba germană, engleză sau franceză, tipărite (pe suport hârtie) sau în format electronic.

Restricții dure, cel puțin până în 28 martie

Cancelarul Angela Merkel a acceptat, la mijlocul lunii, deblocarea treptată a dispozitivului anti-COVID-19 din Germania, cedând nemulțumirii crescânde în rândul opiniei publice și propriului guvern cu șapte luni înainte de

alegerile parlamentare, notează AFP.

Cu toate acestea, viața va continua să se desfășoare în ritm lent, majoritatea restricțiilor fiind prelungite cel puțin până la 28 martie, pentru a contracara creșterea cazurilor și răspândirea mutației britanice, reprezentând în prezent 46% din contaminări. Reuniunile private vor fi posibile, însă, începând cu 8 martie, între două familii, cu condiția ca acestea să nu depășească în total cinci persoane.

Cancelarul a cedat în fața landurilor federale în legătură cu un prag de incidență de 35 la 100.000 sub care s-ar trece la ridicarea altor restricții. Pragul de 50, mai puțin restrictiv, a fost în cele din urmă reținut pentru a deschide calea, de la sfârșitul lunii martie, redeschiderii restaurantelor în aer liber, sectoarelor culturale și sportive. Peste 100, restricțiile severe vor fi reintroduse imediat.





ȘOFERII DE CAMION VOR PUTEA TRAVERSA EUROPA PE BAZA CERTIFICATULUI DE VACCINARE COVID

Cancelarul german Angela Merkel a declarat că certificatele digitale pentru vaccinare, care vor permite oamenilor să călătorească în Europa în pofida pandemiei de coronavirus, vor fi probabil disponibile înainte de venirea verii.

„Toată lumea a fost de acord că avem nevoie de un certificat digital de vaccinare”, a afirmat Merkel într-o conferință de presă, susținută după un summit virtual al Uniunii Europene.

Merkel a adăugat că Comisia Europeană va avea nevoie de aproximativ trei luni pentru a crea baza tehnică pentru astfel de documente.

Pe baza acestui certificat de vaccinare, șoferii profesioniști nu vor mai fi nevoiți să prezinte un test negativ COVID (așa cum cere azi Germania) sau să tranziteze o anumită țară într-un anumit număr de ore.

Poziția europeană comună, în martie

Comisia Europeană va prezenta pe 17 martie un proiect de „pașaport verde” digital care să ateste o vaccinare contra Covid sau teste negative, pentru a călători mai

liber, în timp ce drepturile asociate acestui document îi divizează pe cei 27.

„Vom prezenta luna aceasta o propunere legislativă pentru un ‘Digital Green Pass’” cu obiectivul de „a permite treptat europenilor să se deplaseze în siguranță în cadrul UE sau în afara ei, pentru muncă sau turism”, a anunțat pe Twitter președinta Comisiei, Ursula von der Leyen.

Acest pașaport ar putea indica de asemenea dacă o persoană „poate fi considerată imunizată datorită situației sale sanitare și prezenței de anticorpi”, potrivit unui purtător de cuvânt al Comisiei.

Ar facilita libera circulație

Propunerea care vizează să se restabilească treptat libertatea de circulație în UE va fi prezentată pe 25 martie viitorului summit al celor 27, a precizat luni vicepreședintele Comisiei, Margaritis Schinas, după

o reuniune a miniștrilor europeni ai sănătății.

Cei 27 s-au înțeles în ianuarie în principiu asupra normelor partajate pentru acest certificat.

Comisia a fost deja însărcinată să „asigure coordonarea privind criteriile (...) și să creeze o platformă care să conecteze diferitele soluții naționale”, un sistem a cărui punere în practică va cere cel puțin trei luni.

Dna von der Leyen amintise de asemenea „întrebările științifice”, remarcând că nimic nu dovedește la modul absolut că încetezi să transmiți virusul după ce ai fost vaccinat.

„Pregătim un instrument la scară europeană, care să includă date foarte obiective”, dar le va reveni statelor membre sarcina să decidă „cum îl vor folosi”, a avertizat vicepreședintele Comisiei, Margaritis Schinas.

Anumite state, printre care



Franța, consideră prematură problema unor drepturi legate de un „pașaport” de vaccinare și se tem de profunde inegalități în situația în care mai puțin de 5% dintre europeni au fost vaccinați până acum și vaccinarea nu este obligatorie.

„Nu se pune problema să legăm vaccinarea de libertatea de a te deplasa în Europa”, a reacționat ministrul belgian al afacerilor externe, Sophie Wilmès, estimând că noțiunea de „pass” verde „produce confuzie”.

Dar alte țări vor o adoptare rapidă, printre acestea Austria și Grecia, care doresc să salveze sezonul estival.

Poziții contradictorii la București

Ministrul Economiei, Claudiu Năsui, susține că o prioritate la care ministerul său lucrează este încheierea unor acorduri bilaterale cu țări precum Grecia și Israel, care insistă pentru pașapoarte de vaccinare. Premierul Florin Cîțu spune însă că nu a dat un astfel de mandat niciunui ministru.

„Ce ne dorim să facem noi ca minister care reprezintă industria turistică este să deschidem cât mai mult această industrie pentru toate țările și să avem inclusiv

acorduri bilaterale cu anumite țări ca să putem să deschidem pe zona asta. Mă refer la Grecia, la Israel, țări care și-au arătat intenția asta. Încercăm să accelerăm cât mai mult procesul”, a declarat Claudiu Năsui.

Întrebat de când ar fi valabile astfel de certificate de vaccinare, ministrul nu a oferit un orizont exact de timp, însă a precizat că „e o prioritate la care lucrăm în momentele acestea”.

Premierul Florin Cîțu spune însă altceva.

„Nu există niciun astfel de mandat la nivel de Guvern, nu există niciun mandat să discutăm cu Grecia pentru un pașaport de vaccinare. Guvernul nu a dat un astfel de mandat niciunui ministru. Opinia în acest moment este că nu putem să discutăm despre așa ceva”, a spus premierul, întrebat despre declarațiile ministrului Economiei.

Pro și contra

Pe măsură ce vaccinarea avansează, mai bine sau mai lent, în Uniunea Europeană începe dezbateră despre un certificat care să ateste că ai fost vaccinat și, ca atare, poți călători din nou liber.

Dar cum rămâne cu cei nevaccinați nu pentru că nu vor, ci pentru că nu le-a venit rândul? Cum va evita UE critica de a acorda drepturi diferite cetățenilor săi?

Orice deblocare a economiei, prin reducerea carantinărilor și a testărilor, este mai bună decât situația de față, spune europarlamentarul Nicu Ștefănuță, care a participat la scrierea conceptului pentru acest atestat

european de vaccinare, în cadrul grupului politic din care face parte, Renew Europe. În plus, crede acesta, vaccinarea se va accelera. Un certificat care ar fi recunoscut de toată lumea ar duce la niște lucruri bune, la îmbunătățirea situației de acum. Ar duce, de exemplu, la eliminarea nevoii de carantină, la eliminarea nevoii de testare multiplă, care costă câteva sute de lei în România.

Acest lucru ar aduce o îmbunătățire într-o situație grea, este un lucru care ar aduce ceva mai bun decât ceea ce avem în prezent. "De aceea, discuția asta cu pașaport, cu drepturi, cu discriminări și restrângerea drepturilor este greșită, după mine.

Este greșit pusă problema, pentru că suntem într-o situație mult mai gravă. Dacă am lua comparativ cu anul 2017, poate am considera că un certificat de vaccinare este un lucru rău. Dar suntem în 2021, după un an de criză, este o îmbunătățire.

Contraargumentul e că vaccinul anti COVID-19 nu este unul cu acces universal, în acest moment. Altfel spus, un cetățean din România esențial pentru că lucrează, să zicem, într-o instituție de stat și care s-a vaccinat, așadar, va putea merge în vacanță în Grecia, un altul, angajat de rând în sistemul privat, nu a avut acces încă la vaccin, deci nu va putea merge în această vacanță. E sau nu o situație discriminatorie?", se întreabă retoric europarlamentarul român Nicu Ștefănuță.





ȘOFERII DE CAMION CARE STAU SUB 48 DE ORE ÎN UK NU MAI AU NEVOIE DE TEST COVID NEGATIV

Transportatorii rutieri care intră în Franța din Marea Britanie și au petrecut mai puțin de 48 de ore pe teritoriul Marii Britanii nu mai sunt obligați să prezinte un test negativ pentru coronavirus.

Anunțul a fost făcut de guvernul Marii Britanii pe site-ul propriu.

Șoferii care se întorc în Franța din Marea Britanie, la capătul unei călătorii dus-întors și care au petrecut mai puțin de 48 de ore în Marea Britanie nu trebuie să se mai testeze negativ pentru coronavirus înainte de a călători.

Operatorii cross-channel vor oferi șoferilor dovezi ale timpului petrecut în Marea Britanie. Șoferii vor trebui să arate acest lucru la punctul de check-in de întoarcere.

Autoritățile franceze vor recunoaște valabilitatea unui test negativ la coronavirus efectuat în Irlanda dacă testul a fost luat cu mai puțin de 72 de ore înainte de plecarea din Marea Britanie către Franța.

Verifică dacă ai nevoie de un test

Trebuie să vă testați negativ pentru coronavirus înainte de a călători din Marea Britanie către:

Danemarca;

Franța (nu trebuie să faceți un test dacă vă întoarceți în Franța după ce ați petrecut mai puțin de 48 de ore în Marea Britanie);

Germania;

Olanda;

Trebuie să susțineți testul înainte de

a părăsi Marea Britanie. Va trebui să arătați certificatul care face dovada unui test negativ la granița cu Marea Britanie și UE.

Trebuie să faceți acest lucru dacă sunteți:

- un șofer de vehicule grele (HGV) sau un echipaj HGV

- șofer de autoutilitară sau alt vehicul de marfă ușoară (LGV)

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

Dacă aveți rezultat negativ, veți obține un certificat doveditor. Va trebui să arătați acest document înainte de a părăsi Regatul Unit.

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

Ce se întâmplă în Franța

Începând cu data de 31 ianuarie 2021, ora 00:00, toate persoanele cu vârsta de peste 11 ani care sosesc în Franța din țările spațiului european au obligația de a prezenta companiei de transport și autorităților care efectuează controlul de frontieră un test molecular tip PCR cu rezultat negativ pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2, prelevat cu maximum 72

de ore înaintea deplasării.

Măsura se aplică pentru toate tipurile de deplasare: aeriană, maritimă, rutieră și feroviară.

Sunt exceptați de la această măsură transportatorii rutieri, lucrătorii transfrontalieri și rezidenții din zonele frontaliere, pe o rază de 30 de kilometri în jurul domiciliului lor

Totodată, toți pasagerii trebuie să prezinte companiei de transport și autorităților de la controlul la frontieră o declarație pe propria răspundere, diferențiată pe categorii de vârstă.

Astfel, persoanele cu vârsta de peste 11 ani trebuie să prezinte o declarație care atestă faptul că nu prezintă simptome de infectare cu virusul SARS-CoV-2, că nu au cunoștință să fi intrat în contact cu o persoană confirmată cu COVID-19 într-un interval de 14 zile anterior deplasării și acceptă ca un eventual test pentru detectarea infecției cu virusul SARS-CoV-2 să fie efectuat la sosirea pe teritoriul francez. Persoanele cu vârsta de sub 11 ani trebuie să prezinte o declarație care atestă faptul că nu prezintă simptome de infectare cu virusul SARS-CoV-2 și nu au cunoștință să fi intrat în contact cu o persoană confirmată cu COVID-19 într-un interval de 14 zile anterior deplasării.



Leave

Remain

DOUĂ DIN 3 CAMIOANE CARE TRAVERSEAZĂ DIN UK SPRE FRANȚA SUNT GOALE. EXPORTURILE: MINUS 68%

Exporturile din Marea Britanie în Uniunea Europeană au scăzut cu 68% în ianuarie, din cauza perturbărilor produse la încheierea perioadei de tranziție a Brexitului, potrivit unei asociații a transportatorilor rutieri.

De la începutul acestui an, companiile și firmele de transport au fost nevoite să se adapteze la noile reglementări comerciale, inclusiv la noi sisteme pentru companii și oficiali în Irlanda de Nord.

Unele companii au avut probleme cu noile declarații vamale și certificate de sănătate, în condițiile în care și pandemia de coronavirus afectează firmele.

Membrii internaționali ai Asociației Transportatorilor Rutieri (Road Haulage Association - RHA) au raportat o scădere de 68% a exporturilor în ianuarie, a anunțat asociația pe Twitter.

"Consider că este extrem de frustrant și deranjant că miniștrii au ales să nu asculte industria și experții", a declarat directorul general al RHA, Richard Burnett, publicației The Observer.

Guvernul a afirmat că discută cu sectorul și că "nu recunoaște cifra referitoare la exporturi".

"Datorită muncii grele a transportatorilor și a comercianților pentru a se pregăti pentru schimbare, perturbările de la frontieră au fost minime, iar transporturile de mărfuri se apropie de nivelurile normale, în pofida pandemiei de Covid-19", a anunțat guvernul într-un comunicat.

Majoritatea camioanelor călătoresc goale din Marea Britanie către UE prin Calais și Dunkerque, ceea ce sugerează că comerțul a fost întrerupt semnificativ de la momentul Brexit.

Potrivit cifrelor pentru săptămâna care s-a încheiat pe 24 ianuarie, o medie de 3.400 de camioane pe zi au călătorit prin Portul Dover și Eurotunnel către nordul Franței.

Două din trei - 65% - erau goale. La începutul lunii ianuarie rata era de 75%.

În aceeași săptămână, 4.000 de camioane au călătorit spre Marea Britanie

Transport de mărfuri, cu probleme

Datele, furnizate de Prefectura Hauts-de-France și du Nord, arată că traficul, general, de vehicule grele în ambele sensuri de-a lungul Canalului Mânecii a scăzut cu 30% față de fluxurile normale.

Au existat, de asemenea, probleme cu respectarea normelor vamale.

La frontiera franceză, doar unul din 10 certificate de sănătate la export - care sunt acum necesare pentru loturile de alimente, inclusiv carne și pește - au fost completate corect.

Canalul Mânecii este o cale vitală de transport de marfă. Mai mult de jumătate din toate mărfurile trimise

din Marea Britanie către UE, cel mai mare partener comercial al Londrei, călătoresc între Portul Dover / Eurotunnel și nordul Franței.

Aceste cifre indică o scădere îngrijorătoare a activității, care se speră că este temporară, anunță itv.com consultat de revista TIR.

Care ar fi cauzele

În mod tradițional, Marea Britanie importă mai mult decât exportă, astfel încât nu este neobișnuit ca o parte din camioane să se întoarcă în Franța cu containere goale. Dar, în luna ianuarie, procentul a fost mai mult decât dublul ratei „normale” de 30%.

Există o serie de motive care ar putea explica scăderea accentuată a mărfurilor expediate.

Multe companii au făcut depozite, din timp, înainte de Brexit, în așteptarea cozilor la frontieră. Decizia francezilor de a solicita șoferilor să facă un test Covid negativ înainte de trecerea frontierei a adăugat întârzieri și complicații.

Ar fi greșit să spunem că noile reguli vamale impuse prin Brexit sunt de vină exclusiv pentru scăderea comerțului, dar sunt în mod clar un factor semnificativ. Transportatorii se plâng de o confuzie generală cu privire la noile



reguli și de o lipsă de agenți vamali care să proceseze formularele solicitate. Ei spun, de asemenea, că sistemele IT ale guvernului nu sunt fiabile și au tendința de a nu mai funcționa.

Richard Burnett CEO al Road Haulage Association (RHA) spune: „Acest lucru nu ne surprinde: am avertizat guvernul de luni de zile despre lipsa lor de pregătire.

O prăbușire uluitoare

Volumul exporturilor dinspre Regatul Unit către Uniunea Europeană a scăzut în mod spectaculos, cu 68%, luna trecută, comparativ cu ianuarie anul trecut, în mare parte ca urmare a problemelor dezastruoase cauzate de Brexit asupra comerțului dintre cele două părți, transmite The Guardian.

Scăderea dramatică a volumului exporturilor transportate pe feriboturi și prin tunelul din Canalul Mânecii a fost raportată de către Asociația de Transport Rutier, după un sondaj realizat printre membrii săi.

Într-o scrisoare datată cu 1 februarie, directorul executiv al asociației, Richard Burnett, l-a informat pe Michael Gove, responsabilul de coordonarea Cabinetului britanic, că a avertizat cu privire la situația exporturilor, însă a fost ignorat. În mod specific, el spune că a avertizat anul trecut că este urgent să crească numărul de agenți vamali, în contextul în care firmele au acum nevoie de munți întregi de acte suplimentare. Numărul actual al angajaților, care se situează la 10.000, este

de numai o cincime din ceea ce asociația consideră că este necesar pentru a face față creșterii masive a documentelor cu care se confruntă exportatorii.

Burnett mai spune că, pe lângă scăderea cu 68% a exporturilor, aproximativ 65% -75% din vehiculele care veniseră din UE se întorceau goale, deoarece nu existau mărfuri cu care să se întoarcă, din cauza întârzierilor cauzate de partea britanică și pentru că unele companii britanice au oprit temporar sau definitiv exporturile către UE.

„Mi se pare extrem de frustrant și enervant faptul că miniștrii au ales să nu asculte industria și experții”, a spus el, potrivit The Guardian. Potrivit datelor Camerei Comunelor, exporturile Marii Britanii către UE au fost de 294 miliarde de lire sterline în 2019 (43% din totalul exporturilor din Marea Britanie), în timp ce importurile din Marea Britanie din UE au fost de 374 miliarde de lire sterline (52% din total). Majoritatea covârșitoare a exporturilor către UE din Marea Britanie trec prin porturi mai degrabă decât pe cale aeriană.

Din iunie va fi mai rău

Un oficial britanic din domeniul transporturilor a spus că unele probleme, dar nu toate, cu hârtiile suplimentare care au cauzat întârzieri ar putea fi depășite în timp, deși a avertizat că unele companii din ambele părți vor căuta noi piețe, mai degrabă decât să încerce să facă față fricțiunilor suplimentare. Ballantyne a prezis, de asemenea, un nou set de

difficultăți în lunile următoare, întrucât infrastructura necesară în momentul în care Marea Britanie introduce controale complete de import pentru bunuri din UE la 1 iulie, în opinia sa, nu ar fi gata la timp.

Acest lucru ar veni cu un set complet nou de probleme care afectează importurile. Ca parte a deal-ului Brexit, guvernul britanic a decis să ofere o perioadă de grație de șase luni importurilor, ceea ce înseamnă că gama completă de controale fizice nu va fi necesară până în iulie. Experții în comerț au declarat că o parte din motivul scăderii accentuate a exporturilor a fost coincidența Brexitului și a pandemiei. Mulți se tem, însă, de mai rău.

„Ceea ce mă îngrijorează cu adevărat este că între aprilie și iulie am putea să ne confruntăm cu o furtună perfectă”, afirmă Shane Brennan, director executiv al Cold Chain Federation, organismul pentru companiile care mută și stochează alimente congelate și refrigerate. „Vom avea o economie care încearcă să iasă din lockdown în același timp în care Marea Britanie impune o serie de controale la import pentru întreprinderile din UE, care ar putea să nu fie la fel de nepregătite ca până acum. Criza completă a Brexitului pe care o preziceam ar putea intra în vigoare în acel moment”, afirmă el.

În ultimele săptămâni, sute de companii britanice au decis fie să oprească exporturile către UE, fie să înființeze depozite sau filiale în UE, astfel încât să poată distribui mărfurile mai ușor.



DRULĂ VREA SĂ REÎNVIE COMPANIA DE INVESTIȚII RUTIERE, FALIMENTARĂ TIMP DE 2 ANI, NECONSTITUȚIONALĂ DIN 2018

Ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, a anunțat că pentru el prioritară este înființarea unei noi companii de infrastructură rutieră care să fie una de „elită” și care să se ocupe de autostrăzi și drumuri expres.

„Operaționalizarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere cu asistența tehnică a experților Băncii Europene de Investiții și a experților celei mai de succes companii similare din Europa și a celei de administrare a rețelei existente, prin eficientizarea și reformarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii din România (C.N.A.I.R.); C.N.I.R. se va ocupa de implementarea proiectelor viitoare de autostrăzi și drumuri expres”, se menționează și în Programul de Guvernare 2021 - 2024.

Să plecăm în aventură

"Pe primul loc între prioritățile mele este operaționalizarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere. Pe această cale fac un apel către profesioniștii care sunt și în sistem și cărora le spun de pe acum că găsesc un partener în mine, pentru că există oameni buni care lucrează la stat și în administrația publică, în ciuda a ceea ce se generalizează câteodată. Pe de altă parte, deschid apelul meu către cei care acum sunt în privat, fie pentru că au fost mai de mult în administrația publică, fie pentru că încă nu au făcut acest pas, să ni se alăture într-un proiect, aș îndrăzni să zic, o aventură frumoasă, aceea de a

transforma infrastructura României, și eu îl văd ca un proiect - dincolo de mandatul meu - îl văd ca pe un proiect pe 10 ani. Sper ca acești 10 ani -2020/2030- să rămână, dacă pot să fac o metaforă, în povești, anii ăia în care România și-a făcut autostrăzi. Au existat astfel de decade transformatoare pe care le-au avut alte țări din lumea asta: Portugalia, Malaezia și multe alte țări", a declarat Cătălin Drulă la preluarea mandatului. Potrivit acestuia, dincolo de finanțare, pentru realizarea marilor proiecte de infrastructură este nevoie de capacitate instituțională, de profesioniști care să se asigure că investițiile sunt finalizate la termen.

De ce e nevoie de o nouă companie

„Așa cum spuneam, finanțare din fonduri europene, Planul de Redresare și Reziliență al Uniunii Europene, dar dincolo de finanțare trebuie să avem capacitatea instituțională, oamenii profesioniști, experții, managerii de proiect, inginerii, proiectanții care să gestioneze aceste proiecte și să se asigure că se livrează la timp", a adăugat el. "Perioada următoare o să o dedic construcției de echipe. Avem nevoie

să creștem capacitatea de a livra proiecte pentru România. Îmi doresc să convingem oameni capabili și pasionați să facă pasul către administrația publică și în același timp profesioniștilor din administrația actuală le spun că au partener în mine. Avem o oportunitate unică să dezvoltăm infrastructura în următorii ani, avem linii de finanțare solide, trebuie să construim și capacitatea instituțională pentru managementul acestor proiecte. De aceea, vom operaționaliza noua companie de investiții rutiere care

Sesizare de neconstituționalitate ref. înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere SA. UPDAT

Admitere

in f o t s e

6 Iunie 2018: Curtea Constituțională a României a luat în discuție, în cadrul controlului cu prealabil, obiectul de neconstituționalitate a Legii pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2018 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere SA, pentru modificarea și completarea unor acte normative, alături de proiectul de Proiectare României, mini comunicat.

În urma deliberărilor, Curtea Constituțională, cu majoritatea de voturi, a admis obiectul de neconstituționalitate formulat și a constatat că Legea pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2018 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A., prin modificarea și completarea unor acte normative, este neconstituțională.

Curtea a constatat că legea respectivă instituie derogări de la un act normativ care stabilește regulile necesității bunelor proprietăți publice, cu parte integrată a regiunii juridice și proprietății, astfel încât să impună cu aceasta să fie aplicată prin intermediul unei legi organice potrivit art. 76 alin. (1) din Constituție și cu excepția art. 73 alin. (3) lit. a) din Constituție conform art. 130 alin. (4), și nu cu lege ordinare.

va gestiona proiectele mari de autostrăzi și drumuri expres. Vor începe angajările în curând și vor fi pe bune. Vreau să fie un loc unde inginerii, proiectanții, managerii de proiect, experții să fie mândri să lucreze. Vom reveni cu detalii în perioada următoare", a mai spus



ministrul.

Merge pe aceeași bani

În ceea ce privește operaționalizarea CNIR, noul șef de la Transporturi a precizat că aceasta nu implică niciun cost suplimentar, întrucât presupune un transfer de salariați de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

"Există deja ordonanță de urgență prin care a fost înființată această companie, există compania, este înregistrată la Registrul Comerțului,



doar că nu are angajați. Deci, până la urmă este o chestiune care ține chiar de voința politică a ministrului. Nu implică costuri suplimentare. Așa cum este formulată ordonanța, se transferă o parte din veniturile din rovinietă care merg la CNAIR, la vechea companie. Pe măsură ce sunt angajați în partea cealaltă, se transferă o parte din rovinietă, astfel încât nu creăm o nouă structură a statului român care să consume bani", a explicat Drulă.

Ce a promis Drulă de Crăciun

Proiectul Companiei nu i-a dat pace ministrului nici măcar de Crăciun, când Drulă a anunțat pe Facebook: „Avem o oportunitate unică să dezvoltăm infrastructura în următorii ani, avem linii de finanțare solide, trebuie să construim și capacitatea instituțională pentru managementul acestor proiecte.

De aceea, vom operaționaliza noua companie de investiții rutiere care va gestiona proiectele mari de autostrăzi și drumuri expres. Vor începe angajările în curând și vor fi

pe bune. Vreau să fie un loc unde inginerii, proiectanții, managerii de proiect, experții să fie mândri să lucreze.

Vom reveni cu detalii în perioada următoare.

Până atunci, vă mulțumesc tuturor pentru gândurile bune și vă urez Crăciun Fericit!"

Există din 2016

Înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere nu este o idee nouă. Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) a fost creată pe vremea guvernului condus de Dacian Cioloș. Atunci, Drulă a fost consilierul premierului.

Compania Națională de Investiții Rutiere SA a luat naștere prin Ordonanță de urgență 55/2016.

Ea stipula că:

„Se înființează Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.I.R., ca societate pe acțiuni potrivit prevederilor Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu personalitate juridică, de interes strategic național, care se organizează și funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, cu respectarea legislației în vigoare, și care va asigura serviciul public de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere pentru satisfacerea nevoilor de transport rutier ale cetățenilor și a mărfurilor în condiții de siguranță a circulației, timp de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și confort în trafic. Serviciul public asigurat de C.N.I.R. este parte din serviciul public care asigură circulația populației și a mărfurilor pe rețeaua națională de transport.

1) C.N.I.R. are ca obiect principal de activitate:

a) proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, executarea lucrărilor de remediere pe perioadele de garanție tehnică până la data predării către C.N.A.I.R., a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor

naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră care fac parte din structura rutieră, astfel cum acestea sunt aprobate prin documentele strategice la nivel național sau fac obiectul unor decizii ale autorităților publice naționale în domeniul transporturilor;

b) executarea de lucrări în regie proprie de natura celor prevăzute la alin. (1), cu respectarea prevederilor legale în domeniul ajutorului de stat și al achizițiilor publice. Pentru aceste categorii de lucrări C.N.I.R. va organiza evidență contabilă distinctă în condițiile legii;

c) executarea lucrărilor în regie proprie, pentru care există piață concurențială, poate avea loc în situații excepționale, cu caracter de urgență, atunci când este necesară asigurarea implementării unui proiect pe baza unei analize de necesitate, sau în situația în care, pe baza unui studiu de rentabilitate, rezultă că pentru statul român este mai eficientă executarea acestor lucrări în regie proprie;

d) coordonarea dezvoltării unitare și echilibrate a infrastructurii de transport rutier în acord cu sursele de finanțare disponibile și cu documentele strategice aprobate la nivel național."

În Ordonanță se preciza și ce bani va înghiți comoania: „Capitalul social inițial al C.N.I.R. este în valoare de 50.000.000 lei și este subscris și integral vărsat în numerar, până la data de 30 noiembrie 2016, de statul român în calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și își îndeplinește obligațiile prin Ministerul Transporturilor, în calitate de reprezentant legal al statului român. Capitalul social al C.N.I.R. este divizat în 5.000.000 de acțiuni cu o valoare nominală de 10 lei fiecare, deținute în totalitate de statul român prin reprezentant legal Ministerul Transporturilor."

Un eșec total

În anul 2017, digi24.ro scria într-un articol: „Având doar șefi, Compania

de Investiții Rutiere va fi desființată”.
Și menționa:

„Nici nu s-a înființat bine noua
Compania Națională de Investiții
Rutiere (CNIR) că este pe cale
să fie desființată. Creată de fostul
Guvern Ciolos, compania nu are nici
acum angajați.

Are doar un Consiliu de
Administrație, iar fiecare din cei 7
membri primește lunar peste două
mii de lei.

Din informațiile Digi24.ro compania
are însă și un director general,
anume Valentin Urian, foarte bine
plătit. Acesta ar fi refuzat însă
semnarea contractului său de
mandat. Reprezentanții CNIR spun
că mai au nevoie de cinci luni ca
să o pună pe picioare. Ministrul
Transporturilor lasă însă de înțeles
că nu-i vede rostul noii instituții.
Gândită ca salvare a infrastructurii
României de Guvernul Ciolos,
Compania de Investiții Rutiere este
la un pas de desființare.

„Procedura de organizare a
ei în vederea funcționării ei a
fost începută la jumătatea lunii
decembrie. Procedură este
anevoioasă. Țin să subliniez că în
ceea ce privește companiile de stat
nu ne putem aștepta ca procedura
să se desfășoare ca în cazul unui
SRL”, spune Ana Ruscior, membru
în Consiliul de Administrație al
CNIR.”.

Refuzată de PSD

Guvernul Grindeanu nu a fost
dornic să păstreze nouă companie.
Semnalul a fost dat de ministrul
Transporturilor, Răzvan Cuc.
„M-am uitat un pic pe grila de
salarizare a acestei instituții. A fost
primul lucru care mi-a atras atenția.
Am văzut salarii colosale. Eu cred
că un salariu de peste 30 de mii de
lei pentru un director general este
un salariu destul de mare. Nu mai
vrem companii cu salarii imense și
să nu știm exact ce rezultate avem.
Această instituție în momentul de
față blochează scoaterea la licitație
de noi proiecte”, spune ministrul.

Declarată neconstituțională

Luni, 7 mai 2018, Klaus Iohannis,

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

Pe 6 iunie 2018, Curtea
Constituțională a României a luat
în dezbatere, în cadrul controlului
anterior promulgării, obiecția de
neconstituționalitate a Legii pentru
aprobarea Ordonanței de urgență
a Guvernului nr. 55/2016 privind
reorganizarea Companiei Naționale
de Autostrăzi și Drumuri Naționale
din România SA și înființarea
Companiei Naționale de Investiții
Rutiere SA, precum și modificarea
și completarea unor acte normative,
obiecție formulată de Președintele
României.

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

Concluzie: În pofida faptului că
nu a funcționat niciodată și nu și-a
dovedit capacitatea de a gestiona
lucrări de autostradă. Chiar dacă
Ordonanța de înființare a CNIR a
fost declarată neconstituțională,
ministrul Drulă vrea să facă din

Compania Națională de Investiții
Rutiere motorul construcției de
drumuri din România.

Trecută în programul de Guvernare

Înființarea companiei este
menționată la capitolul
„Transporturi”: „prioritizarea
investițiilor în domeniul
transporturilor astfel încât să
reflecte nevoile de conectivitate
și de mobilitate, de reducere a
aglomerărilor și de asigurare a
fluenței circulației. Totodată, va
fi operaționalizată Compania
Națională de Investiții Rutiere.
Politicele de transport se vor
construi prin promovarea eficienței
instituționale, a simplificării
administrative și vor fi sincronizate
cu realitățile din teren și, în acord,
cu direcțiile de acțiune agreate la
nivelul UE”.

Precedentul catastrofal al lui Dan Șova

În guvernul condus de Victor
Ponta, construcția de autostrăzi și
de drumuri expres a trecut la un
minister nou înființat (cam pe rețeta
lui Drulă).

Timp de 18 luni, Dan Șova a deținut
frâiele infrastructurii de autostrăzi
în România conducând ministerul
„fantomă” numit Ministerul Marilor
Proiecte de Infrastructură. În
ultimele cinci luni, Șova a condus și
întregul minister al Transporturilor.
Șova a reușit să inaugureze doar
autostrăzile începute de miniștrii
dinaintea sa.

A schimbat strategia de autostrăzi
și, în loc să urmeze proiectele
prioritare europene, a propus cioturi
prin țară considerate a fi cadouri
pentru baronii locali. Exemplu:
Autostrada București-Alexandria.



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**

NOUL VOLVO FM



ESTE EXACT
CE ȘI-AU
DORIT
CLIEȚII

Volvo FM a fost mereu apreciat pentru versatilitatea sa în numeroase aplicații de transport regional, însă noul Volvo FM este răspunsul Volvo Trucks la dorințele clienților, pentru un vehicul care să ofere:

- ✓ **Vizibilitate mult îmbunătățită.** Vizibilitatea directă a crescut cu 10% datorită noului design. Se pot conecta până la 8 camere video cu vizualizare pe ecranul lateral din bord.
- ✓ **Interiorul cabinei mai mare cu 1 mc.** Geamurile mai mari și trapa de sticlă accentuează senzația de spațiu.
- ✓ **Mai multe spații de depozitare.** Încă 340 litri pentru cabina Globetrotter (cu peste 50% mai mult spațiu).
- ✓ **Calitate de top.** De la îmbunătățirile aduse la exterior până la noul panou de bord sau selectorul I-Shift – totul în noul Volvo FM inspiră calitate premium.
- ✓ **Un camion mult mai modern.** Noul Volvo FM este un camion complet nou, ce oferă o bună eficiență în privința consumului, un nivel maxim de confort în operare și caracteristici inovatoare de siguranță!

Aflați mai multe pe www.volvotrucks.ro.

TRANSPORT REGIONAL

Volvo Trucks. Driving Progress

