

INVESTIGATORUL'S

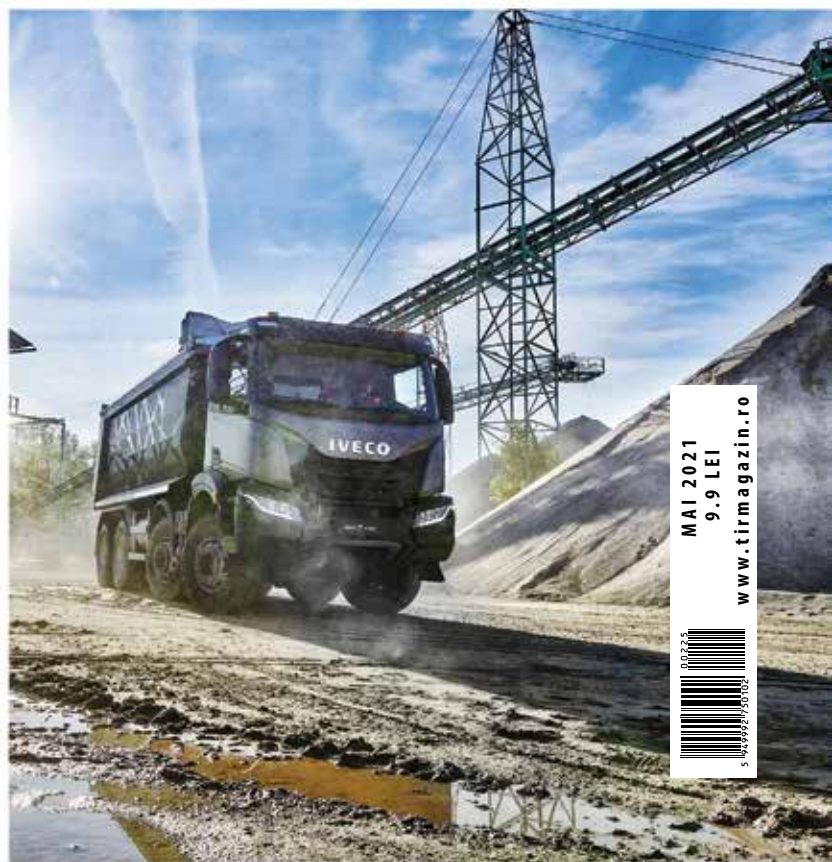
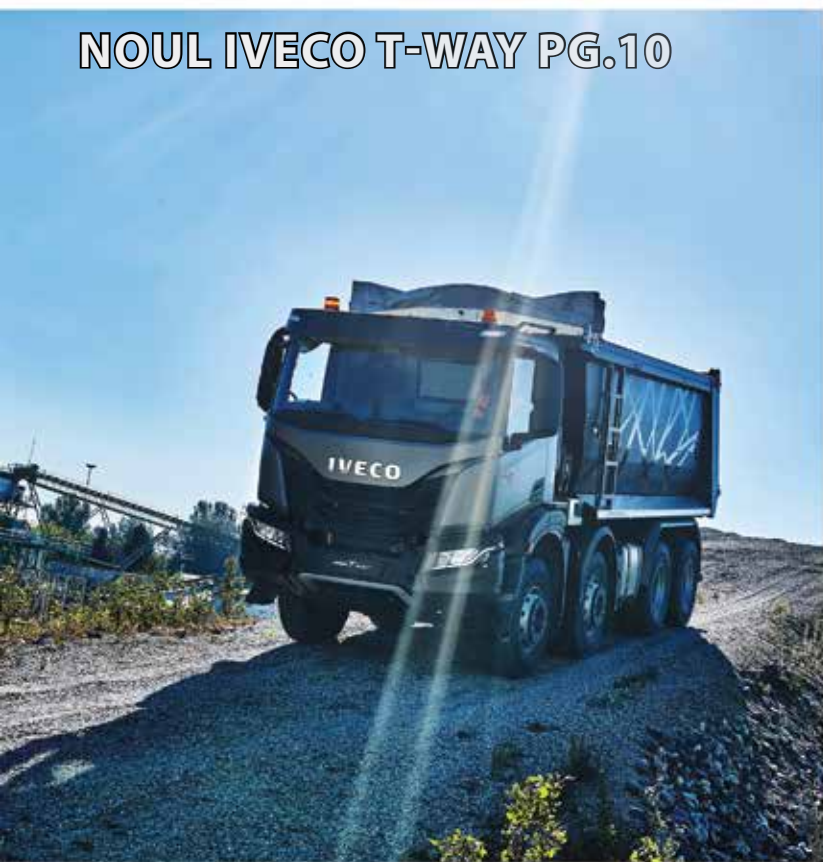


DIURNA ȘOFERILOR - ÎNCADRATĂ CA VENIT SALARIAL

PG.04



NOUL IVECO T-WAY PG.10



MAI 2021
9.9 LEI

www.tirmagazin.ro



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

S u m a r



08 IMPOZITAREA
DIURNELOR ȘOFERILOR:
PRIMUL PROTEST
DE STRADĂ AL
TRANSPORTATORILOR
ROMÂNI



16 GIRTEKA - REDUCERI
DE PÂNĂ LA 35% LA
TRANSPORT TIMP DE 15
ZILE



20 ȘERBAN POPESCU,
DIRECTOR GENERAL
LAGERMAX
AUTOTRANSPORT: "ȚINEM
PERMANENT UȘILE
DECHISE DORITORILOR
DE UN SERVICIU SIGUR ȘI
BINE PLĂTIT"



32 COMPANIA VOLVO
TRUCKS ESTE PREGĂTITĂ
SĂ ELECTRIFICE O
MARE PARTE DIN
TRANSPORTURILE DE
MĂRFURI



UNTRR: DE ZIUA TRANSPORTATORILOR, DIURNA ȘOFERILOR - ÎNCADRATĂ CA VENIT SALARIAL

De ziua transportatorilor, în loc de ajutor sau recunoaștere, autoritățile române tratează operatorii de transport rutier cu indiferență, nepăsare și, "ca bonus", reîncadrează diurna șoferilor ca venit salarial, spune UNTRR.



"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) transmite, cu ocazia prăznuirii Sfântului Mucenic Hristofor - Patronul Spiritual al transportatorilor rutieri, tuturor transportatorilor români sănătate, fericire, prosperitate și succes în afaceri.

Transportatorii rutieri din România îl sărbătoresc, în data de 9 mai, pe Sfântul Mucenic Hristofor, în calitate de patron al călătoriilor, care îi protejează pe credincioși de vremea rea, de inundații, fulgere și de boli care se pot agrava atunci când se parcurge un traseu cu peripeții.

De menționat că, la solicitarea UNTRR, Sfântul Sinod al Bisericii Ortodoxe Române, reunit la 18 august 2014, sub președinția Preafericitului Părinte Patriarh Daniel, a decis ca Sfântul Mucenic Hristofor să fie ocrotitor (patron spiritual) al transportatorilor rutieri din România.

De atunci, în fiecare an, de 9 mai, data la care se prăznuiește Sfântul Mucenic Hristofor, transportatorii

celebrează această zi ca o sărbătoare a profesiei și a muncii tuturor celor care activează în transporturile rutiere.

Având în vedere că industria de transport rutier de mărfuri este afectată serios de pandemia de COVID-19 și de Pachetul Mobilitate 1, UNTRR solicită autorităților române să acorde o atenție sporită nevoilor acestei industrii, în condițiile în care transportul rutier nu a beneficiat de niciun stimulent sau ajutor financiar din partea statului. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Industria de transport rutier de mărfuri a înregistrat o cifră de afaceri de peste 11 miliarde euro și angajează aproximativ 350.000 de oameni (șoferi profesioniști, personal auxiliar).

În schimb, cadoul făcut de autorități este ghilotina reîncadrării diurnei - abordare care încheie orice firmă de transport și scoate în stradă toate cele 40.000 de firme



existente.

Deși Guvernul României a precizat că ar dori să se comporte cu industria de transport rutier la fel ca în alte țări, momentan operatorii de transport rutier au primit lipsă de atenție, apreciere, sprijin și bonus, o bombă cu reîncadrarea diurnei. În alte țări, firmele de transport rutier beneficiază de scheme de ajutor de stat, granturi și finanțări pentru vehicule comerciale ecologice, precum Franța, Germania sau Ungaria, iar în România autoritățile seamănă panică și disperare și aduc transportatorii rutieri în stradă, ca ultimă soluție în lipsa dialogului real.

UNTRR solicită intervenția de urgență a Guvernului pentru

clarificarea controalelor fiscale pe diurnă, având în vedere verificările recente la firmele de transport rutier, precum și emiterea unor procese verbale care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani. Tensiunea creată prin reîncadrarea diurnelor ca venit salarial este maximă și este total contraproductivă pentru Guvern și industria de transport rutier. Clarificarea trebuie făcută urgent pentru că o mare parte din firmele controlate în ultima perioadă pe diurnă și care au avut în ultimii 5 ani control fiscal de fond nu au fost notificate în RIF de inspectorii fiscali că ar fi o problemă cu plata

diurnei. Transportatorii nu înțeleg cum, la o distanță de 2-3 ani după terminarea controlului de fond, ANAF revine cu un control inopinat și reîncadrează retroactiv diurnele ca venit salarial. Acest lucru nu este normal deoarece o rezoluție a unui control inopinat să schimbe retroactiv rezoluția controlului de fond, efectuat de același organ fiscal.

UNTRR solicită Guvernului României să promoveze, să susțină și să investească în industria care are cea mai mare contribuție la exportul de servicii, de peste 22,3 miliarde euro în ultimii 4 ani de zile.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 7 mai 2021.



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

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





UNTRR - ACTIVAREA GRUPULUI DE LUCRU PE TEMA DIURNEI

UNTRR solicită Ministerului Finanțelor, ANAF, Ministerului Muncii și Protecției Sociale și Inspecției Muncii activarea grupului de lucru pe tema diurnei. Transportul rutier este numărul 1 la exportul de servicii în ultimii ani, fără sprijin de la stat, afirmă UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Ministerului Finanțelor, Agenției Naționale de Administrare Fiscală (ANAF), Ministerului Muncii și Protecției Sociale și Inspecției Muncii activarea grupului de lucru pe tema diurnei, așa cum a fost stabilit în cadrul întâlnirii din data de 24.03.2021, și o implicare proactivă pentru a identifica soluții viabile pentru industria de transport rutier din România.

În 2020, transportul rutier a fost principalul contributor la exportul de servicii al României (pondere de 24,23%), cu un total de 5,68 miliarde euro, din care 5,53 miliarde euro transport rutier de mărfuri, 31 milioane euro transport rutier de pasageri și 121 milioane euro alte servicii de transport rutier. Transportul rutier generează un sfert din exportul total de servicii al României și reprezintă peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii. Reamintim că România a înregistrat anul trecut un deficit de cont curent de 10,9 miliarde euro, al doilea cel mai mare din UE. În 2019, sectorul de transport rutier a contribuit cu 6,26 miliarde euro din exportul total de servicii al României, din

care 6,1 miliarde euro transport rutier de mărfuri, 51 milioane euro transport rutier de pasageri și 114 milioane euro alte servicii de transport rutier.

În 2018, sectorul de transport rutier a contribuit cu peste 5,58 miliarde de euro, din care 5,44 miliarde euro transport rutier de mărfuri, 39 milioane euro transport rutier de pasageri și 99 milioane euro alte servicii de transport rutier.

În 2017 transportul rutier de mărfuri a contribuit cu 5,05 miliarde euro, din care 4,88 miliarde euro transport rutier de mărfuri, 34 milioane euro transport rutier de pasageri și 140 milioane euro alte servicii de transport rutier.

Totodată, industria de transport rutier de mărfuri a înregistrat o cifră de afaceri de peste 11 miliarde euro, deținea aproximativ 350.000 de angajați (șoferi profesioniști, personal auxiliar), pentru care au fost achitate venituri (salarii, diurne, bonusuri, contribuții sociale) de 4 miliarde euro.

La nivel de camion, statul român încasează anual, doar de la transportator, un minimum de 10.000 de euro ca taxe și impozite directe. Potrivit studiului KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1

asupra sectorului de transport rutier de marfă, peste 60.650 de camioane românești operează transport internațional în Uniunea Europeană. Dacă jumătate dintre acestea nu vor mai fi operate de firmele românești, atunci impactul asupra bugetului României va fi de peste 1,5 miliarde de lei, aproape cât costul construirii unui spital regional. În fiecare an!

În acest sens, UNTRR solicită autorităților identificarea de soluții viabile pentru asigurarea continuității și dezvoltării industriei de transport rutier, care este primul contributor la exportul de servicii al României, în condițiile în care înregistrăm deficit comercial, iar sectorul de transport rutier nu a beneficiat de niciun stimulent sau favoare precum industria construcțiilor sau IT.

În ciuda aparențelor care arată că transportul de mărfuri continuă să opereze, impactul crizei actuale asupra acestui sector este major. Evoluțiile negative recente la nivel european, determinate de adoptarea Pachetului Mobilitate 1 și de criza Covid-19, afectează semnificativ transporturile rutiere românești, amenințând competitivitatea și chiar supraviețuirea



multor firme care operează în acest sector economic important.

Controalele realizate în ultimele luni la firme de transport rutier, care au avut ca și consecință reîncadrarea diurnei ca venit de natură salarială, produc o îngrijorare maximă în rândul firmelor de transport rutier din România, mai ales în lipsa unor informații publice transparente clare, care să constituie o referință neinterpretabilă, atât pentru agenții de control, dar și pentru firmele controlate. Astfel, UNTRR solicită elaborarea și publicarea unei Note de orientare/ Note de bune practici, care să clarifice care sunt situațiile în care diurna plătită de firmele de transport rutier internațional conducătorilor auto nu face subiectul reîncadrării ca venituri de tip salarial, și, de asemenea, situațiile în care poate face acest subiect.

Majoritatea firmelor de transport au trecut în contractele de muncă ale șoferilor că locul de desfășurare a activității este la sediul firmei/ punctul de lucru (așa cum este definit în OG 27/2011). Totodată, șoferii sunt delegați conform art. 43 din Codul Muncii, iar firmele au acte adiționale semnate pentru perioade succesive de 60 de zile calendaristice pentru prelungirea perioadei de delegare și șoferii își desfășoară activitatea în baza ordinelor de deplasare de la sediul firmei la locul de încărcare/ descărcare a mărfii. Cu toate acestea, ANAF a considerat că aceste documente nu sunt suficiente pentru a demonstra delegarea și a reîncadrat diurna ca fiind venit salarial.

Diurna trebuie clarificată astăzi deoarece sunt controale, iar firmele de transport rutier sunt afectate pe o perioadă de 5 ani în spate din cauza reîncadrării diurnei ca venit de natură salarială. Mai mult, având în vedere faptul că, din februarie 2022, se vor aplica noile norme specifice privind detașarea conducătorilor auto care operează transport rutier intracomunitar de tip crosstrade și cabotaj, este necesară clarificarea faptului că diurna rămâne valabilă pentru operațiunile de transport bilateral, național și extracomunitar.

Reîncadrarea diurnei ca venit salarial și taxarea retroactivă va duce la falimentul imediat al firmelor de transport rutier, în condițiile în care sunt situații în care deciziile de impunere sunt în cuantum cel puțin egal cu cifra de afaceri anuală a companiei.

De asemenea, reîncadrarea diurnei ca venit salarial mai aduce o povară bugetului statului, întrucât firmele de transport nu au de unde să plătească acești bani, iar una din măsurile autorităților prevede obligativitatea trecerii șoferilor din delegare în detașare în Declarația 112, chiar dacă firmele dețin ordine de deplasare pentru conducătorii auto. Astfel, firmele de transport rutier vor intra în faliment (situații reale), iar statul va suporta toate taxele neplătite

de angajator și diferența de sumă la calcularea punctelor de pensie.

UNTRR solicită activarea grupului de lucru pe tema diurnei, întrucât industria este extrem de sensibilă la acest subiect, care poate face diferența pentru firmele de transport rutier între a exista și a dispărea din piață.

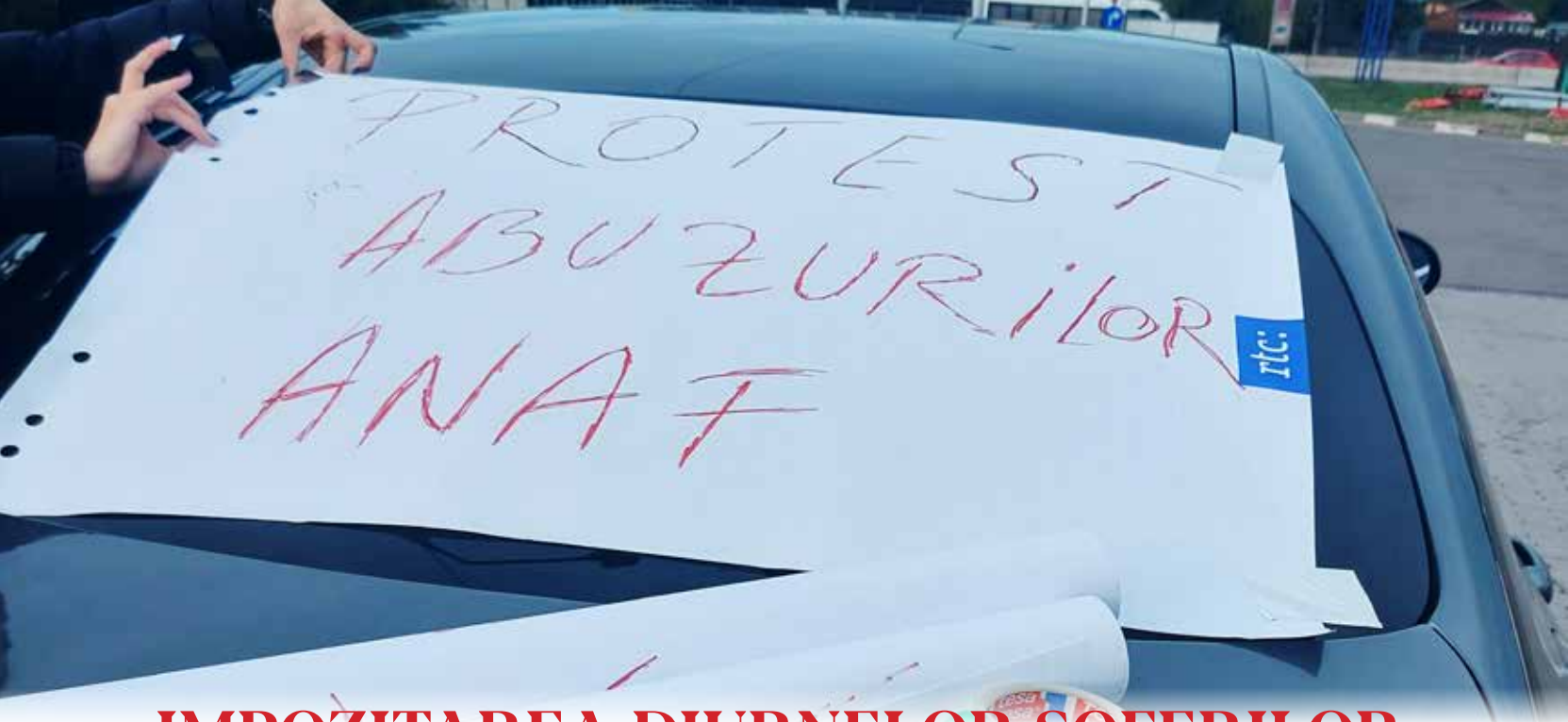
UNTRR solicită Ministerului Finanțelor și Ministerului Muncii și Protecției Sociale un punct de vedere asumat în legătură cu locul de muncă și deciziile de delegare în cazul șoferilor profesioniști, având în vedere situația reală din piață și nevoia de dezvoltare a industriei de transport rutier și a economiei României.", se spune în comunicatul UNTRR din 29 aprilie 2021.

PUBLICITATE

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

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



IMPOZITAREA DIURNELOR ȘOFERILOR: PRIMUL PROTEST DE STRADĂ AL TRANSPORTATORILOR ROMÂNI

Mai mulți transportatori au protestat cu mai multe camioane, pe 07 mai 2021, împotriva a ceea ce ei numesc impozitarea abuzivă de către ANAF a diurnei șoferilor.

„Organizare proteste spontane în toată țara.

Haideți să ieșim cu toții în stradă, cu mașini mici, cu dube, camioane, tot ce se poate.

Inspectorii ANAF nu țin cont de măsurile dispuse verbal de către ministru și impozitează tot, distrug firmele de transport și economia țării. Dacă vom sta degeaba și nu vom ieși în stradă, nu vom rezolva nimic, cum s-a întâmplat, de altfel, și în anii anteriori. Asociațiile de transport nu ne-au ajutat cu nimic și nu ne vor ajuta.

Vom ieși zilnic pe Centura București, zona de nord Otopeni-Chitila-București-Ploiești-Cheia și Brașov-Cheia, dar și în alte regiuni ale țării.

Punctele susținute vor fi :

- stoparea impozitării diurnei externe;
- un preț de referință/ minim pe kilometru pentru transportul intern;
- ajutorul guvernului și măsuri cu privire la Pachetul de mobilitate;
- aspecte cu privire la infrastructura României, grăbirea refacerii podului de la Azuga, altfel camioanele peste 7,5 t sunt nevoite să ocolească pe la Cheia;
- urgentarea construirii autostrăzilor A7 și A 8,” se arată în manifestul organizatorilor.

Revista TIR Magazin a fost prezentă în zona Mogoșoaia de pe Centura București unde a început protestul. În



final, camioanele au ajuns la Vălenii de Munte venind de la Ploiești și Brașov.

ANAF merge doar peste transportatorii mici

Denisa Olteanu a explicat, din partea organizatorilor, demersul: „Protestăm împotriva abuzurilor ANAF, a impozitării diurnei. Suntem transportatori și am fost în situația în care inspectorii ANAF au venit, au controlat firma și au văzut că nu este nimic în neregulă.

Au întocmit un proces verbal de inspecție și nu s-a luat nicio măsură împotriva noastră pentru că totul a fost în regulă.

S-au gândit, apoi, să impoziteze diurnele. Au pretextat vorbind de legea Macron, Milong, de formularul A1. Ne-au încadrat la articolul 76 și nu vor să țină cont de directivele europene legate de impozitarea diurnelor.

Vor să ne încadreze la detașare, de fapt este delegare, avem dreptul să dăm diurne. Peste 80% din transportatorii internaționali oferă diurnă.

ANAF merge la câteva firme mai mici, nu la cele cu 100 de camioane și impozitează diurnele. Sunt câteva controale prin fiecare județ și, fiind dispersate, firmele nu se unesc să iasă în stradă”.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chisina
+40 21 200 60 00 | info@ford-trucks.ro





NOUL IVECO T-WAY: CEL MAI ROBUST VEHICUL, CONCEPUT PENTRU MISIUNI OFF-ROAD EXTREME

IVECO completează gama de mare capacitate IVECO WAY cu noul camion off-road, conceput pentru cele mai dure misiuni în condiții extreme, preluând ștafeta de la legendarul TRAKKER.

Noul IVECO T-WAY prezintă o nouă transmisie automatizată HI-TRONIX, cu funcții special dezvoltate pentru mobilitate off-road. Noile frâne disc spate, sistemul de suspensie spate de mare capacitate pentru punți tandem, masa proprie mai mică și o suită de caracteristici cum ar fi sistemul HI-TRACTION, împreună cu o conectivitate înaltă, servicii digitale și o cabină de înalt confort contribuie la o eficiență și profitabilitate remarcabile. IVECO T-WAY a fost lansat prin intermediul unui eveniment digital live, special conceput pentru IVECO Live Channel, pentru a oferi participanților o experiență unică. IVECO a prezentat, pe 28 aprilie 2021, noul vehicul off-road de mare capacitate IVECO T-WAY rețelei sale de distribuitori și reprezentanților presei comerciale internaționale, în cadrul unui eveniment digital. IVECO T-WAY se bazează pe moștenirea robusteții și fiabilității vehiculelor off-road de top tradiționale pentru brand și introduce soluții tehnologice de ultimă generație, pentru a depăși

toate așteptările în ceea ce privește productivitatea, sarcina utilă, siguranța și confortul șoferului. IVECO a ales o abordare inovatoare pentru lansarea virtuală, special creată pentru IVECO LIVE Channel, relatând o poveste captivantă, alcătuită din conținut video și interacțiuni live. Invitații au fost transpuși într-o călătorie de descoperire prin lumea off-road IVECO, dezvăluind „noul-născut” ca demn succesor al importanței sale „dinastii” de camioane legendare. Luca Sra, Chief Operating Officer IVECO Truck Business Unit, a spus: „Astăzi deschidem un nou capitol în extraordinara istorie off-road a IVECO, prin lansarea IVECO T-WAY, moștenitorul tronului deținut anterior de TRAKKER, în calitate de «cel mai puternic dintre grei». Acest vehicul extra-robust, un campion adevărat al performanței, robusteții și durabilității, va consolida în continuare prezența IVECO în sectorul off-road de mare capacitate. IVECO T-WAY completează reînnoirea gamei noastre de mare capacitate IVECO

WAY, care este, acum, una dintre cele mai proaspete, bogate și inovatoare game de pe piață.” Thomas Hilse, IVECO Brand President, a menționat: „Anterior, am «zguduit» industria cu IVECO S-WAY on-road. Astăzi, facem acest lucru, din nou, în sectorul off-road. Suntem pe cale să transpunem sectorul camioanelor în viitor și în acest segment, iar viitorul începe astăzi, cu IVECO T-WAY. Am proiectat modelul IVECO T-WAY cu ambiția de a stabili noi standarde în ceea ce privește robustețea, fiabilitatea, eficiența, manevrabilitatea, flexibilitatea șasiului și serviciile conectate – și ca stil, un element obligatoriu pentru un brand italian. Numele spune totul: T de la Tare!”

„T” DE LA TARE: conceput și proiectat pentru robustețe și fiabilitate

The IVECO T-WAY a fost conceput pentru a oferi cea mai bună performanță din clasa din care face parte pentru orice aplicație off-road. Se evidențiază prin performanța sa

off-road, prin robustețe și rigiditate torsională. Preia de la predecesorii săi robustețea legendară a șasiului din oțel de înaltă rezistență, cu o grosime de 10 mm și rezistență torsională superioară în segmentul său, de 177 kNm. Axa frontală oferă o capacitate maximă de până la 9 tone. Reducția în butuc pe puntea spate reprezintă o dotare standard pentru a maximiza puterea și performanța. Noul sistem de suspensie spate de mare capacitate, pentru punți tandem, optimizează greutatea vehiculului și îmbunătățește performanța off-road cu o gardă la sol mai înaltă și un unghi de degajare mai bun.

IVECO T-WAY asigură întreaga putere necesară pentru tracțiune și PTO (priză de putere), prin intermediul motorului fiabil și eficient IVECO Cursor 13 (13 litri), care dezvoltă până la 510 CP – depășind performanța TRAKKER cu 10 CP. Pentru configurații cu o masă mai mică, este, de asemenea, disponibil un motor Cursor 9.

Acestea sunt cuplate cu o cutie de viteze automatizată HI-TRONIX cu 12 și 16 trepte, care este, acum, echipată și cu noi funcții special concepute pentru mobilitate off-road. Vehiculele includ funcția Hill Holder, pentru asistență la pornirea din rampă, Rocking Mode pentru recuperarea tracțiunii pe terenuri alunecoase, și Creep Mode, pentru deplasarea cu viteză redusă, la ralanti. Pentru secțiunile on-road ale misiunii de transport, sistemul IVECO HI-CRUISE îmbunătățește și mai mult eficiența transmisiei. Acesta include schimbarea

predictivă a treptelor de viteză, control predictiv al vitezei de croazieră și o funcție eco-roll, care folosește inerția vehiculului atunci când acesta coboară o pantă. Cu acești noi algoritmi, HI-TRONIX asigură strategia perfectă de schimbare a vitezelor pentru orice aplicație.

PRODUCTIVITATE ȘI EFICIENȚĂ: camion complet conectat, oferind o sarcină utilă mai mare

IVECO T-WAY a fost conceput pentru eficiență și productivitate, cu o masă proprie mai mică și cu noi caracteristici telematice și servicii digitale. Vehiculul oferă o nouă soluție de economisire a combustibilului, pentru aplicații care necesită tracțiune integrală temporară (AWD): sistemul de tracțiune hidrostatic HI-TRACTION pentru modele 6x4 rigide și articulate. Acesta operează la viteze de până la 25 km/h și este activat automat, pentru a oferi tracțiune suplimentară hidraulică pe puntea față, atunci când este necesar. Sistemul oferă beneficii semnificative în termenii consumului de combustibil și ai sarcinii utile, în comparație cu soluția AWD clasică. O creștere suplimentară a sarcinii

utile este asigurată de masa proprie, redusă cu 325 kg în comparație cu TRAKKER, datorită noului design al suportului pentru puntea tandem spate, care este, acum, o componentă turnată într-o singură piesă.

IVECO T-WAY are cea mai bună conectivitate în clasa sa, fiind un punct de reper al gamei WAY, prin Connectivity Box standard. Sistemul de conectivitate oferă telediagnosticare și mentenanță predictivă. Acesta permițându-le managerilor de flote să monitorizeze de la distanță performanța fiecărui vehicul, în orice moment, pentru un maximum de eficiență. Portofoliul serviciilor de conectivitate IVECO ON, aflat în continuă extindere, se concentrează pe maximizarea productivității clienților și pe durabilitatea vehiculului, precum și pe minimizarea timpilor neplanificați de imobilizare a vehiculului.

FLEXIBILITATE EXTREMĂ: cel mai convertibil camion off-road

IVECO T-WAY urmează să devină favoritul carosierilor, datorită flexibilității sale extraordinare. Cu versiuni rigide și articulate, are cea mai largă ofertă de opțiuni de grupuri motopropulsoare de pe



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



pieță: tracțiune parțială, pe modele rigide și articulate 6x4 și rigide 8x4; precum și tracțiunea integrală, pentru versiunile 4x4 și 6x6 rigide și articulate și 8x8 rigide. Gama cu

Versatilitatea extremă, dimensiunea gamei și oferta extensivă de variante fac din IVECO T-WAY camionul perfect pentru toate tipurile de aplicații.

IVECO T-WAY: designul cabinei, concentrat pe confortul și siguranța șoferului

Cabina IVECO T-WAY oferă un design plăcut pentru șofer, cu linii fine, aerodinamice. Disponibilă în două versiuni – cabină scurtă AD și cabină lungă AT, cu acoperiș standard sau înalt – cu caracteristici care trebuie să ușureze munca zilnică a șoferului. Întregul spațiu destinat șoferului a fost conceput pentru a oferi un mediu de trai practic și confortabil. Scaunul ergonomic și confortabil, împreună cu noul concept de volan multifuncțional, asigură un nivel excelent de confort. Siguranța șoferului este esențială, în condițiile dificile de utilizare cu care se confruntă, în mod frecvent, IVECO T-WAY.

Vehiculul este proiectat pentru a oferi protecție maximă, dispunând de sisteme de siguranță care



tracțiune integrală a fost extinsă cu noile modele cu ampatamente de 4, 4,2 și 4,5 metri, care pot transporta sarcini speciale fără modificarea șasiului. Noua arhitectură electrică și electronică HI-MUX este complet compatibilă cu sistemele de comandă de ultimă generație. Noua gamă de prize de putere include o versiune tip sandwich, de înaltă performanță, care asigură un cuplu maxim de până la 2.300 Nm.





depășesc cu mult cerințele omologării de tip. Noul sistem de frânare EBS, ca dotare standard, frânele cu disc sunt disponibile pe modelele PWD (tracțiune parțială) și noile ADAS (Sisteme de Asistență Avansată pentru Șoferi) sunt disponibile pentru întreaga gamă.

IVECO X-WAY: camionul cu utilizare mixtă care completează oferta IVECO off-road

Gama de mare capacitate IVECO X-WAY este ideală pentru aplicații în care camionul operează 90%

din timp pe șosea și este capabilă să facă față și unui traseu în regim off-road, pentru a ajunge la destinația finală. Este concepută pentru flexibilitate, cu o selecție extensivă de șasiuri, cabine și axe, este construită pentru robustețe și fiabilitate, pentru o largă varietate de aplicații și dispune de toate caracteristicile de confort, siguranță și eficiență caracteristice unui vehicul on-road. Este vehiculul perfect pentru piețe cu limite stricte de greutate totală și, în consecință, în care productivitatea depinde de sarcina utilă. Este vorba, în special,

despre versiunea SuperLight, care oferă cea mai mare sarcină utilă din clasa sa.

Cu IVECO X-WAY și IVECO T-WAY, IVECO oferă, în prezent, cea mai completă și cea mai nouă gamă pentru aplicații off-road de pe piață.

GAMA IVECO WAY: o gamă completă, care oferă câte o soluție pentru fiecare misiune de transport de mare capacitate

Lansarea completează gama IVECO WAY, care, acum, oferă vehicule grele de primă mână pentru orice misiune de transport:

- IVECO S-WAY: cel mai eficient camion on-road de mare capacitate, cu cea mai bună performanță din categoria sa.
- IVECO S-WAY Natural Power: primul camion de mare capacitate pe gaz natural, conceput pentru transport pe distanțe lungi.
- IVECO X-WAY: combinația perfectă între excelența de transport pe distanțe lungi și robustețea off-road.
- IVECO T-WAY: cel mai robust vehicul de pe piața camioanelor de mare capacitate, care duce performanța, fiabilitatea și versatilitatea la extrem.



LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR- SOLICITARE ADRESATĂ MINISTRULUI DRULĂ PRIVIND PACHETUL MOBILITATE 1

Industria transporturilor rutiere solicită Ministrului Transporturilor și Infrastructurii să includă în discuțiile din cadrul următoarelor întâlniri la Bruxelles anularea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1 și sprijinirea transportatorilor români afectați de criza COVID19.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a semnalat Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, domnul Cătălin Drulă problematica europeană de actualitate în sectorul transporturilor rutiere și principalele provocări pentru firmele românești de transport rutier, solicitând intervenția urgentă a Ministrului român în cadrul reuniunilor la nivel european la care va participa în perioada următoare, pentru a sprijini supraviețuirea firmelor românești de transport rutier pe piața europeană de transporturi.

Reamintim că industria de transport rutier de mărfuri a fost în ultimii ani principalul contribuitor la exportul de servicii al României, cu o contribuție de 5,53 miliarde euro în 2020, însă evoluțiile negative recente la nivel european, determinate de adoptarea Pachetului Mobilitate 1 și de criza Covid-19, afectează semnificativ aceasta industrie, amenințând competitivitatea și chiar supraviețuirea multor firme care operează în acest sector economic important.

A. PACHETUL MOBILITATE 1

1. Începând cu data de 21 februarie 2022 camioanele românești care operează

în Uniunea Europeană vor fi obligate să se întoarcă în țară la fiecare opt săptămâni, indiferent dacă sunt încărcate sau goale.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii acțiuni urgente împotriva prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care afectează viabilitatea și competitivitatea transportatorilor rutieri români prin:

- prioritizarea acțiunilor României la Curtea de Justiție UE, dar și la nivelul Comisiei Europene și al Consiliului de Transport UE pentru anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, având în vedere impactul negativ asupra transportatorilor estici și asupra mediului, evidențiat de studiul recent al CE privind evaluarea impactului obligației întoarcerii regulate a vehiculului în statul membru de stabilire. Atenționăm că această prevedere discriminatorie a Pachetului Mobilitate 1 afectează grav nu numai industria de transport rutier, ci întreaga economie națională. Per total, obligația întoarcerii acasă a camioanelor introdusă prin acest nou pachet legislativ european 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!

- introducerea unui cost de referință UE pentru transportul rutier după modelul Comitetului Național Rutier din Franța (www.cnr.fr). UNTRR propune această soluție pentru a permite transferarea costurilor generate de cerințele legale către clienți. Așa cum în domeniul bancar se utilizează dobânda de referință EURIBOR + marja băncii, similar ar trebui utilizat în transportul rutier european Costul de referință UE + marja fiecărei firme de transport rutier, alături de eliminarea obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

2. Începând din data de 20 august 2020, se interzice conducătorilor auto să-și efectueze în cabina camionului repausul săptămânal obligatoriu de 45 de ore sau mai mult.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru a se permite efectuarea repausului săptămânal

normal de 45 de ore în cabina camioanelor pe perioada pandemiei și până la dezvoltarea infrastructurii necesare de parcări sigure și securizate la nivel european.

3. Procedurile de control rămân subiective și ne-armonizate în Statele Membre ale Uniunii Europene.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru stabilirea unor proceduri corecte și armonizate de controlare a respectării regulilor europene în domeniul transporturilor rutiere, care să fie respectate în toate Statele Membre. Deși Comisia Europeană a clarificat că autoritățile de control nu trebuie să solicite șoferilor documente din care să rezulte că aceștia nu au efectuat repausul săptămânal în cabina camionului, UNTRR a semnalat Ministrului Transporturilor și Infrastructurii practicile abuzive de control ale unor State Membre (Franța și Belgia, de exemplu) prin care transportatorii români sunt în continuare amendați dacă nu pot prezenta documente precum facturi de hotel, chiar dacă șoferii declară că și-au petrecut repausul săptămânal normal la rude și nu la hotel.

4. Începând cu 2 februarie 2022 transportatorii romani trebuie să-și plătească șoferii în conformitate cu reglementările din Statele Membre unde aceștia desfășoară operațiuni de transport.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la

nivel european pentru asigurarea transparenței reglementărilor naționale privind cerințele sociale/ remunerația din fiecare Stat Membru, prin publicarea pe platforma CE a informațiilor relevante privind remunerația și regulile naționale ale fiecărui Stat Membru sau a link-urilor la sursele de informare ale fiecărui Stat Membru, disponibile în toate limbile UE.

B. CRIZA COVID19

1. Șoferii profesioniști sunt categoria cea mai testată împotriva COVID19, iar testarea acestora creează haos la frontiere și blocaje în lanțurile de aprovizionare UE.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru excluderea șoferilor profesioniști de la testarea Covid19 la frontiere și urgentarea adoptării Pașaportului de vaccinare UE, pentru a permite deplasarea șoferilor profesioniști în UE fără teste.

2. "Formularul de Localizare a Pasagerului" cerut de unele State Membre nu este disponibil în toate limbile UE.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru ca Statele Membre să asigure traducerea în toate limbile de circulație UE a "Formularului de Localizare a Pasagerului" solicitat cetățenilor străini care intră pe teritoriul național.

3. Industria transporturilor rutiere din România, deja pauperizată de contextul economic general, nu are resursele materiale pentru a se redresa și a continua

să contribuie la economia națională.

Solicităm Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să intervină la nivel european pentru alocarea de fonduri europene pentru sprijinirea redresării sectorului transporturilor rutiere după criza COVID-19, respectiv pentru digitalizarea transporturilor rutiere (documente transport eCMR și eTIR) și pentru decarbonizarea transporturilor rutiere având în vedere obiectivele ambițioase ale Pactului Verde UE. Tranziția verde în domeniul transporturilor rutiere este unul din domeniile prioritare pentru România, cu cea mai mare nevoie de sprijin prin finanțarea UE pentru:

- reînnoirea flotei (camioane, autocare și autobuze) cu vehicule funcționând pe combustibili alternativi prin acordarea de subvenții transportatorilor români de până la 50% din costul vehiculului, similare celor acordate transportatorilor din alte State Membre pentru achiziționarea vehiculelor CNG/LNG;
- dezvoltarea unei rețele de stații de alimentare CNG/LNG în România la un nivel similar celorlalte State Membre UE. Majoritatea Statelor Membre UE și-au dezvoltat o rețea de stații de alimentare CNG/LNG, iar în prezent, în Europa sunt 4000 stații CNG - în timp ce în România sunt numai trei stații CNG. În lipsa unor măsuri clare imediate din partea Guvernului României, care să stimuleze achiziția de vehicule comerciale CNG/LNG și dezvoltarea de stații de alimentare CNG/LNG în România, măsuri care vor avea impact pe următorii 7 ani, transportatorii români vor fi discriminați acasă de propriile autorități, iar industria românească de transport rutier va fi penalizată la nivel național și european.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 22 aprilie 2021.

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Preturi super competitive



Rețea 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



GIRTEKA - REDUCERI DE PÂNĂ LA 35% LA TRANSPORT TIMP DE 15 ZILE

Gigantul lituanian a anunțat online, prin intermediul rețelei sociale de afaceri LinkedIn, o promoție temporară la transport, cu reduceri de până la 35%.

Tarifele promoționale au fost lansate pentru două săptămâni, între 28 aprilie și 12 mai 2021. Compania a postat și un link către site-ul său web, către o listă completă a reducerilor disponibile la comanda încărcărilor complete de camioane.

Cele mai mari reduceri, de 35%, sunt oferite la transportul din Franța (Paris, Lyon, Marsilia, Bretania) către Benelux, Italia, Germania de Vest sau Spania. Reduceri de la 15 la 25% sunt disponibile pentru transportul din anumite regiuni din Germania și o

reducere de 20% la mărfurile din centrul Spaniei.

Toate aceste reduceri vor fi calculate din prețurile medii de piață. De exemplu, prețul mediu de la Paris la Madrid este de 1.200 euro (1 euro pe kilometru). Având în vedere reducerea de 35%, Girtaka vrea să o facă pentru 780 € (65 de cenți pe kilometru). La întoarcere, va fi puțin mai scump, datorită reducerii de doar 20%.

Întrebarea este ce se află în spatele tuturor acestor anunțuri?! Fie este o formă foarte îndrăzneță de marketing,

care ar trebui să deschidă calea pentru dezvoltarea ulterioară, fie Girtaka este în căutare disperată de muncă pentru o flotă care a crescut prea repede. În ultima perioadă, Girtaka a comandat camioane "vrac", ajungând de la 4.000 la 8.000 de capete tractoare, în mai puțin de patru ani.

Între timp, această acțiune a scandalizat Occidentul. Tarifele date de Girtaka provoacă deja mari controverse, pe lângă cele legate de condițiile precare de angajare a șoferilor profesioniști.

OLANDA. GREVA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI - PARTICIPARE SUB ĂȘTEPTĂRI

Sindicatele olandeze FNV și CNV au chemat toți șoferii profesioniști la o grevă de 24 de ore, care a avut loc vineri, 8 mai 2021.

Principalele revendicări au fost o creștere de 3,5% a salariilor pentru șoferi, precum și ca aparatele de aer condiționat pentru staționarea în parcare să fie incluse în lista echipamentelor obligatorii pentru camioane. Aceste modificări ar fi incluse în „convenția colectivă” (contractul colectiv de muncă, n.red.), care acoperă 150 de mii de angajați.

Când transportatorii au refuzat să accepte oricare dintre aceste cerințe, uniuniștii au anunțat un protest. Acțiunile

au început săptămâna trecută și punctul culminant al acestora urma să aibă loc vineri.

Cu toate acestea, după cum au anunțat sindicatele, din 150.000 de persoane potențial interesate, doar 500 s-au alăturat acțiunii. Un număr mare de șoferi au participat, de asemenea, la protest doar pentru o perioadă limitată de timp, nu pentru 24 de ore.

Între timp, Comisia Europeană a anunțat că nu va include aparatele de aer condiționat de parcare în lista echipamentelor necesare în toate statele membre. Ceva de genul acesta a fost confirmat de directorul general adjunct pentru mobilitate și transport al Comisiei

Europene. El a afirmat într-un interviu că transportatorul trebuie să analizeze rutele din punct de vedere al sănătății și siguranței șoferilor și, pe această bază, să ia o decizie de cumpărare a unui aparat de aer condiționat.

Conform unor cercetări germane, temperatura internă optimă din cabină este de 22 de grade. O temperatură de 27 de grade contribuie la epuizare și concentrare slabă, crescând probabilitatea unui accident cu 11 la sută. Dacă temperatura este de 32 de grade, probabilitatea unui accident crește la 22 la sută.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



IVECO, NIKOLA ȘI OGE - ACCELERAREA IMPLEMENTĂRII INFRASTRUCTURII DE ALIMENTARE CU HIDROGEN

IVECO, Nikola și OGE au anunțat colaborarea în scopul stabilirii unei structuri comerciale a transportului de hidrogen, printr-o rețea de conducte, de la sursele de producție, la stațiile de alimentare.

Colaborarea a fost anunțată printr-o scrisoare de intenție, care are rolul de a defini și formaliza rolurile și responsabilitățile părților, alături de sprijinul autorităților locale, necesar implementării proiectului.

„Ecosistemul de transport se va transforma, iar modelele de afaceri actuale de-a lungul lanțului valoric se vor schimba odată cu introducerea camioanelor electrice alimentate cu hidrogen. Colaborarea noastră este un prim pas important în lansarea unor parteneriate pentru a transforma acest deziderat în realitate, aici, în Europa”, a declarat Gerrit Marx, Președinte pe vehicule comerciale și speciale, CNH Industrial.

Obiectivul principal al acestei colaborări este de a dezvolta în continuare soluții de alimentare cu hidrogen în Germania, în sprijinul sistemului european de transport comercial, și de a lucra cu partenerii din industrie pentru instalarea unor amplasamente sigure, fiabile și rentabile de depozitare și alimentare pentru FCEV.

„Nikola se angajează să furnizeze și să promoveze producția, distribuția și furnizarea de hidrogen de vârf în industrie. Credem că această colaborare, în special, reprezintă o soluție foarte convingătoare de distribuție a combustibilului pe termen lung, care să promoveze adoptarea tehnologiilor FCEV în industrie și pe piață în general”, a declarat Pablo Koziner, președintele Nikola pentru Energie și Comerț.

„Suntem mândri că jucăm un rol esențial

în dezvoltarea stațiilor de alimentare, prin capacitățile rețelei noastre, și contribuim la decarbonizarea economiei. OGE se angajează să creeze o infrastructură de conducte pentru transportul hidrogenului de la sursele de producție către punctele critice de distribuție”, a declarat dr. Thomas Hüwener, Director tehnic la OGE. Părțile implicate vor pune accentul în implementarea infrastructurii necesare de realimentare și distribuție a hidrogenului, pe asigurarea condițiilor de siguranță care să ofere fiabilitate și rentabilitate transportatorilor.

DESPRE CORPORAȚIA NIKOLA

Corporația Nikola transformă la nivel global industria transporturilor. Ca proiectant și producător de vehicule cu emisii zero (vehicule electrice pe baterie-BEV și vehicule electrice cu hidrogen-FCEV), componente de vehicule, sisteme de stocare a energiei și infrastructură a stațiilor de hidrogen, Nikola este motivat să revoluționeze impactul economic și de mediu al comerțului așa cum îl cunoaștem azi.

DESPRE IVECO

IVECO este un brand CNH Industrial N.V., lider mondial în bunuri de capital listate la Bursa de valori din New York și pe Mercato Telematico Azionario al Bursei italiene. 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 sa largă de produse include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de 3,3-7,2 tone, Eurocargo de 6-19 tone și în segmentul greu de peste 16 tone - Trakker (dedicat misiunilor off-road) și gama IVECO WAY cu IVECO S-WAY pentru drumuri și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. IVECO deține aproape 21.000 de angajați la nivel global, prezenți în cele 4200 de puncte de vânzare și prestări servicii din peste 160 de țări. Expansiunea la nivel global a companiei garantează calitatea serviciilor de vânzare și asistență tehnică. Compania gestionează unități de producție în 7 țări din Europa, în Africa, Asia, Oceania și America Latină, astfel că producția de vehicule este realizată cu cele mai noi și avansate tehnologii din domeniul auto.

DESPRE OGE

OGE este unul dintre principalii operatori de sisteme de transport din Europa. Cu o rețea de conducte care măsoară aproximativ 12.000 de kilometri, firma transportă gaze în toată Germania. Datorită poziției sale geografice, OGE conectează rețelele de gaze de pe piața internă europeană. Cei 1.450 de angajați ai firmei susțin securitatea aprovizionării. OGE își pune rețeaua la dispoziția tuturor actorilor de pe piață într-un mod nediscriminatoriu și transparent și în conformitate cu cerințele pieței. Firma modelează aprovizionarea cu energie, atât astăzi, cât și în cadrul parteneriatelor energetice ale viitorului.



TRANSPORTATORII ROMÂNI ECONOMISESC PÂNĂ LA 10.000 DE EURO ANUAL DIN FOLOSIREA COMBUSTIBILILOR ALTERNATIVI

Transportatorii din România care folosesc camioane alimentate cu combustibili alternativi economisesc între 5.000–7.000 euro pe an, doar din reducerea taxelor de drum, aferente rutelor dintre România și Franța, Germania sau Benelux.

La acestea se adaugă și economiile provenite din reducerea costului cu combustibilul, de până la 20%. IVECO România își continuă implicarea în problema calității aerului și a emisiilor de gaze cu efect de seră și anunță achiziția a 10 camioane IVECO S-WAY NP alimentate cu gaz natural (LNG) de către o altă companie din vestul țării, Transmec Group.

„În ultimii ani, legislația europeană s-a concentrat pe reducerea emisiilor poluante și a poluanților fonici, cu scopul de a proteja comunitățile locale, oferind diverse stimulente financiare, precum scutirea transportatorilor de taxele de drum. IVECO S-WAY NP maximizează avantajele celui mai ecologic combustibil. Cu unul dintre cele mai puternice motoare din industrie, de 460 CP și două rezervoare LNG, cu cea mai mare autonomie de pe piață, de peste 1.600 kilometri, gama noastră reprezintă o alternativă viabilă în termeni de costuri totale de operare”, a declarat Andrei Gagea, directorul general IVECO România.

Conform datelor furnizate de DRPCIV, în primul trimestru al anului 2021, IVECO România este lider de piață al segmentului vehicule transport marfă de peste 3,5 tone, alimentate cu combustibili alternativi (cotă de 58%). De asemenea, datele înregistrează o creștere cu 250% față de aceeași perioadă a anului anterior, a înmatriculărilor acestui tip de vehicule, în România. Acest lucru denotă interesul din ce în ce mai mare al transportatorilor

români de a economisi bani prin achiziționarea camioanelor alimentate cu combustibili alternativi și de a se alinia, astfel, unor standarde europene premium.

„Flota noastră de vehicule este reînnoită permanent, în conformitate cu reglementările stricte de mediu ale Comunității Europene și cu standardele europene de siguranță: flotă Euro VI și 80% din semiremorci ecologice (din totalul de 700 de remorci). Acest lucru ne permite reducerea consumului de carburant și a emisiilor, datorită utilizării celor mai bune tehnologii disponibile. De asemenea, am reușit optimizarea costurilor de operare, anumite țări acordând scutiri de taxe pentru aceste camioane. Un alt beneficiu pentru șoferi este faptul că acest model de camion asigură tranzitarea zonelor restricționate din Europa, în anumite intervale orare”, a declarat Montecchi Massimo, Administrator Transmec Group. Chiar dacă, la nivelul României, infrastructura locală de alimentare cu combustibili alternativi (CNG/ LNG) nu

este aliniată la standardele rețelelor din alte țări din Europa, transportatorii români pot beneficia de sursele de alimentare din țările vecine, precum și de pe coridoarele de tranzit uzuale, care leagă România de restul Europei.

Despre Transmec

Transmec Ro face parte din grupul Transmec, grup prezent în Europa, Asia, America Centrală și de Sud, cu o experiență de peste 160 de ani, specializat în servicii de logistică și de transport, combinând rute feroviare, maritime, aeriene și rutiere, pe trei continente. Transmec oferă transporturi pentru diverse tipuri de marfă din diferite sectoare de business și se diferențiază prin optimizarea costurilor de transport, pe care, de exemplu, un simplu transportator rutier nu le poate scădea din cauza rutelor. Astfel, termenele de livrare nu sunt afectate în ceea ce privește cantitățile mari de marfă, transportate pe distanțe foarte lungi și rute intermodale.





ȘERBAN POPESCU, DIRECTOR GENERAL LAGERMAX AUTOTRANSPORT: "ȚINEM PERMANENT UȘILE DESCHISE DORITORILOR DE UN SERVICIU SIGUR ȘI BINE PLĂTIT"

Director general Lagermax Autotransport, Șerban Popescu, a avut amabilitatea să ne acorde un interviu, în cadrul căruia ne-a vorbit despre trecutul, prezentul și viitorul companiei pe care o conduce.

Ce înseamnă Lagermax, în acest moment, în Europa, cu trecut, prezent și viitor?

Grupul Lagermax împlinește anul acesta 100 de ani de existență pe piața logisticii europene. Cred că asta spune totul. În particular dacă discutăm, Lagermax este o forță mai ales în FVL (finished vehicle logistic). Prezența noastră în opt țări europene (Austria, Slovacia, Slovenia, Croația, Ungaria, România, Serbia, Bulgaria) cu parcuri logistice, flote importante care însumează circa 600 de camioane proprii plus tot atâtea ale subcontractorilor, ne permite să oferim clienților toată plaja de servicii necesare, în câteva cuvinte, tot ceea

ce se întâmplă cu un autoturism după ieșirea de pe banda de fabricație și până la livrarea către clientul final.

Care este istoria Lagermax Autotransport în România?

În România, Lagermax Autotransport a fost înființată, în 1997, la Cluj-Napoca, apoi, în 2001, s-a mutat la Curtici, unde am deschis primul parc logistic pentru autoturisme. În momentul de față, putem parca simultan în Curtici 12.000 de autoturisme. Parcul dispune de trei linii de cale ferată interne, precum și toate facilitățile cerute de către clienții noștri, inclusiv stații de încărcare pentru autoturismele electrice. Operăm, în acest

moment, o flotă de 165 de transportoare specializate plus circa 100 de subcontractori integrați, care lucrează exclusiv pentru noi, sub culorile noastre și în aceleași condiții de calitate ca și flota proprie. Având în vedere poziția geografică favorabilă, la intrarea în țară dar și în vecinătatea unor importante fabrici de autoturisme, atât din România cât și din țară vecină Ungaria, intențiile noastre de dezvoltare anuală sunt evidente, investițiile în Curtici depășind 100 de milioane de euro până acum.

Ce număr de angajați are, în acest moment, Lagermax Autotransport și câți dintre ei sunt șoferi profesioniști?

În momentul de față, avem 360 de angajați, din care circa 175 sunt șoferii transportoarelor specializate pentru transport mașini.

Câte posturi de șoferi profesioniști aveți și care sunt principalele avantaje pe care le au cei care se angajează la dumneavoastră?

Cum spuneam, dorința noastră de dezvoltare continuă ne face să ținem permanent ușile deschise doritorilor de un serviciu sigur și bine plătit. În momentul de față avem deschise 6-7 poziții pentru șofer pe transport internațional.

Care sunt veniturile pe care le poate obține un șofer profesionist care se angajează la Lagermax Autotransport?

Fără să spun cifre, vă asigur că plătim probabil cel mai bine în domeniu. Pot să vă spun că șoferii noștri sunt plătiți la oră în țările în care operăm, diurna fiind adițională și în plus se dau bonusuri pentru calitatea muncii depuse, pentru vechimea în muncă și în firmă. Noi operăm atât în țări comunitare cât și extracomunitare. De aceea, sunt bineveniți șoferi din toată țara, chiar și din țări extracomunitare ca Serbia, Turcia sau Moldova, noi prestând transporturi în volume importante către aceste țări.

De asemenea, mai precizez că angajăm și șoferi începători, fără experiență, având un program de training specializat, atât pentru procedurile de încărcare/ descărcare cât și pentru conducerea camionului.

Ce trebuie să facă un șofer profesionist care ar dori să se angajeze la dumneavoastră?

Pur și simplu să ne trimită un CV la adresa de email dispo@lagermax.ro sau să sune la 0741092334. De asemenea, pot și să lase un mesaj pe pagina noastră de Facebook, Lagermax Autotransport România. Mesajul va fi imediat preluat de către colegii mei și contactată persoana respectivă.



ANGAJĂM ȘOFERI PROFESIONIȘTI



Str. Teilor Nr. 2
Curtici 315200

Telefon: 0741092334

Email: dispo@lagermax.ro

Lagermax



VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E05: UN PATRON DE FIRMĂ DE TRANSPORT RUTIER NEMULȚUMIT

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții.

I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse. Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

Patronul spune că este foarte greu, în România nu sunt autostrăzi, nu sunt parcări, sunt probleme mari cu timpii de conducere și odihnă.

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi.

Prețurile oferite de bursele de transport, de intermediari sunt foarte mici. Am fost oprit în Franța și am fost felicitat pentru că sunt în regulă. Dacă ești serios poți face afaceri și în România. Dar viitorul nu sună bine. O să plecăm toți într-o zi. E vorba de banii cu care rămâi la final, foarte puțini, cât să îmi întrețin familia. Jumătate din banii câștigați îi bag în camion. Am dat 2.000 de lei pe un cauciuc, am luat două, am schimbat placa de la podea și anul acesta nu mai merg în vacanță”, spune patronul.

Șoferul a fost în regulă cu actele și a fost felicitat de inspectorul ISCTR.

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi rețin unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

Șoferul ucrainian nu vorbește nicio limbă străină. Inspectorul îi explică modul în care trebuie să ia pauza obligatorie. Îi spune că nu a făcut





pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză. I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se rețin. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.

Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amendă, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amendă, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. 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.

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

amendaților, 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 02: DIVERSIFICAREA FLOTEI

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea 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:

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Societatea noastră dispune de aproximativ 100 de basculante, din care 60 sunt cap tractor cu semiremorcă și 40 autobasculante 8X4. În acest an, am reînnoit flota cu aproximativ 15 basculante 8X4 din care 9 Ford și restul Volvo.

Marian Ciocazan Nedelcu,

director general Construcții

Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

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.

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.





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**



„UBER PENTRU CAMIOANE”, FOLOSIT DE 1,2 MILIOANE DE VEHICULE

Aplicația de succes este utilizată de 1,2 milioane de camioane și 12.000 de companii, inclusiv de producătorul de bere Heineken sau Unilever.

Până în prezent, antreprenorul a strâns peste 200 de milioane de dolari SUA din fonduri precum Goldman Sachs, George Soros și Blackstone și este pe punctul de a deveni un unicorn.

Compania Cargo X este un pionier în domeniu și se extinde rapid. Următorul obiectiv pentru patronul companiei, Federico Vega, este să își extindă afacerile în Argentina, propria sa țară.

Afacerea constă în conectarea camioanelor cu companiile care au de transportat marfă, iar acest lucru s-a petrecut cu mult înainte de apariția principalilor concurenți nord-americani, precum Uber Freight (creat în 2016) și Convoy, al cărui sediu este aproape de Amazon în Seattle și care a primit investiții de la Jeff Bezos și Bill Gates.

Cargo X are ca țintă America Latină și are baza în São Paulo.

Compania are 570 de angajați. „Am ajuns la 5.500 de orașe și acoperim 97% din municipalitățile din Brazilia”, a declarat omul de afaceri pentru Clarín. Din cauza pandemiei, „în 2020 am crescut cu 75%, iar camioanele au generat încasări de 5 miliarde de dolari SUA prin intermediul platformei”, adaugă el.

Federico Vega s-a născut în Puerto Madryn și apoi, în 2013, s-a stabilit în Brazilia pentru a înființa Cargo X, o aplicație foarte asemănătoare cu Uber, dar pentru camioane și

transport de mărfuri.

Economist de profesie, înainte de a începe proiectul, Vega a trăit la Londra și a lucrat la JP Morgan puțin peste 6 ani. Cu toate acestea, interesul său pentru industria logistică s-a născut mai devreme și aproape întâmplător. „Când locuiam în Patagonia, mergeam mult cu bicicleta și am aflat că mulți șoferi de camion fac călătoria de întoarcere fără încărcătură”, își amintește el. La fel se întâmplă și în Brazilia, unde o mare parte din transportul de mărfuri se face pe drumuri. „Între 40 și 60% din timp camioanele sunt goale”, spune el. Logica de funcționare a Cargo X este aceeași ca la Uber.

Este o aplicație care conectează cererea și oferta pentru a muta produsele dintr-un loc în altul. De exemplu, dacă Heineken (sau orice companie de orice dimensiune) trebuie să trimită pachete de la Porto Alegre la Rio de Janeiro, un utilizator al platformei poate accepta în funcție de spațiul disponibil, să transporte propria marfă cu același camion.

Vega spune că același lucru se întâmplă și în Argentina unde multe camioane circulă fără marfă. A fondat compania în Brazilia acum 7 ani, „fără să vorbească portugheză și fără capital”, spune el.

De ce ați ales acea țară?: „Argentina este foarte importantă, dar este

o piață mică, cu mari probleme: inflație, instabilitate politică și economică și sindicate puternice”, enumeră el.

Uber și în Germania

În Germania, “Uberul pentru camioane” are deja o serioasă competiție locală, este vorba de un startup cu sediul la Berlin, Sennder, care a obținut recent o investiție de 70 de milioane de dolari și care oferă același gen de servicii.

De altfel, în Europa mai sunt prezenți jucători similari, precum Flexport, firmă americană ce a obținut o investiție de 1 miliard de dolari de la fondul japonez de investiții Softbank, sau firma britanică Zencargo and FreightHub. Toate aceste platforme își propun să digitalizeze transportul de mărfuri, în condițiile în care camioanele circulă goale circa 21% din distanța parcursă până în punctul de destinație. Așa că orice companie sau distribuitor vrea să trimită marfă în cantități mari poate verifica în platformă disponibilitatea camioanelor pe rutele dorite și exact ca în cazul serviciilor de ridesharing pentru pasageri șoferii pot accepta sau nu o cursă.

“Soluția valorificării acestei industrii este să înțelegem cum putem să umplem toți acești kilometri goi”, Nicolaus Schefenacker, co-founder al startup-ului Sennder.



AMENZI DE 50.000 EURO PENTRU ȘOFERII DE CAMION CARE NU AU RESPECTAT CABOTAJUL

Autoritatea Federală pentru Controlul Transportului din Germania (BAG) a efectuat controale în 31 de puncte de control pentru a monitoriza respectarea reglementărilor de cabotaj și pentru a verifica perioada de odihnă săptămânală regulată.

Controalele au avut loc în special pe rute și hub-uri de trafic care au fost puternic utilizate de vehiculele nerezidente. În zona de responsabilitate a sucursalei din Stuttgart, au fost efectuate controale comune cu poliția Heilbronn pe A 81, dar și pe A alături de poliția federală din Offenburg. În zona de responsabilitate a sucursalei Schwerin, controalele au fost efectuate în portul Hamburg. La acțiuni au participat 114 ofițeri de la controlul rutier. În plus, experții din cadrul serviciului de inspecție rutieră au fost folosiți pentru a efectua inspecții tehnice rutiere (TUK). Dintr-un total de 745 de vehicule, 702 au fost verificate pentru respectarea reglementărilor de cabotaj. Au fost descoperite operațiuni de cabotaj neconforme la 46 dintre aceste vehicule. Au fost efectuate verificări pentru respectarea timpilor de conducere și de odihnă. Din totalul de 745 de vehicule verificate, în cazul a 175 de șoferi s-au verificat contractele de muncă și asigurările sociale, iar 68 de șoferi au fost verificați dacă au

respectat programul de condus și odihnă. Controalele au relevat 35 de încălcări ale legislației muncii și 3 legate de respectarea timpilor de odihnă.

Ce înseamnă cabotaj rutier?

Cabotajul rutier este definit în Uniunea Europeană ca fiind transportul național de mărfuri, temporar și contra cost, efectuat de un transportator înregistrat într-un stat membru UE pe teritoriul unei alte țări membre. Spre exemplu, dacă un vehicul al unui transportator român efectuează un transport de

mărfuri între doi clienți stabiliți în Germania, cu punctele de încărcare și respectiv descărcare pe teritoriul Germaniei, această operațiune reprezintă cabotaj. Dacă transportul originează în altă țară decât Germania, în acest exemplu, acea operațiune nu ar fi clasificată drept cabotaj.

Cabotajul a fost reglementat, atât la nivel european cât și național (în statele membre), pentru a eficientiza transporturile rutiere de mărfuri prin reducerea călătoriilor cu vehiculele descărcate, după livrarea transportului inițial.





COMPANIE ROMÂNEASCĂ DE TRANSPORT INTERZISĂ UN AN ÎN FRANȚA

Două companii de transport rutier, una românească și cealaltă bulgară, au fost sancționate după un cumul de încălcări ale regulilor de cabotaj și nerespectarea condițiilor de muncă pentru angajații lor.

Două companii de transport rutier, ale căror sedii sunt situate în România și Bulgaria, au fost supuse unei interdicții de transport de un an, de la 1 martie 2021 pentru una, de la 12 martie pentru cealaltă.

O serie de controale efectuate în perioada octombrie 2017 - decembrie 2020 au evidențiat „acumularea de infracțiuni comise de aceste companii, inclusiv infracțiuni de cabotaj și încălcări ale legislației comunitare referitoare la condițiile de muncă în domeniul transportului rutier”, explică prefectura Bretania.

O companie cu 200 de vehicule

Infracțiunile se referă în special la „nerespectarea perioadelor normale de odihnă săptămânală”. Acest lucru subminează nu numai „demnitatea lucrătorilor”, ci și „siguranța rutieră”. Prefectura susține că aceste încălcări creează „o concurență neloială în comparație cu transportatorii care respectă regulile”. Problema este cu atât mai „serioasă”, având în vedere dimensiunea companiilor implicate. Una dintre cele două companii are „în jur de 200 de vehicule”.

Pentru prefectură, aceste sancțiuni „reflectă hotărârea de a lupta împotriva nesiguranței rutiere, a concurenței neloiale, a cabotajului neregulat și a dumpingului social în transportul rutier de mărfuri și pentru a asigura respectarea condițiilor de siguranță rutieră și o concurență sănătoasă între transportatorii din statele membre”.

Timpul de lucru săptămânal

Dacă angajați lucrători pentru activități de transport rutier, trebuie să vă asigurați că aceștia respectă timpul mediu de lucru săptămânal de 48 de ore. Această durată poate fi extinsă uneori până la 60 de ore, dar numai dacă media pe 4 luni consecutive rămâne de 48 de ore pe săptămână. Se consideră că un lucrător activează în domeniul transportului atunci când:

- desfășoară activități în domeniul transportului rutier (condus, încărcare, descărcare, asistarea pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul, curățenie și întreținere tehnică, monitorizarea activităților de încărcare și descărcare, formalități administrative);
- nu are timp liber și este obligat să aștepte la postul de lucru/ în vehicul, de exemplu în timpul încărcării sau descărcării;
- ca angajator, nu uitați că personalul poate conduce maximum 9 ore pe zi. În mod excepțional, de două ori pe săptămână, angajații au voie să conducă până la 10 ore pe zi. Nu pot conduce însă mai mult de 56 de ore pe săptămână, iar pe o perioadă de două săptămâni timpul total de condus nu trebuie să depășească 90 de ore.

Pauzele pe durata zilei de lucru

Angajații nu ar trebui să lucreze mai multe de 6 ore consecutive fără pauză. Dacă lucrează între 6 și 9 ore, trebuie să ia o pauză de cel puțin 30 de minute. Dacă lucrează mai mult de 9 ore, pauza ar trebui să fie de cel puțin 45 de minute.

După o perioadă de condus de 4,5 ore, șoferii trebuie să ia o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute, dacă nu este prevăzută o perioadă de odihnă. Dacă dorec, angajații dumneavoastră pot împărți cele 45 de minute în două: o primă pauză de cel puțin 15 minute, urmată de una de cel puțin 30 de minute.

Perioadele de odihnă

Trebuie să le garantați angajaților dumneavoastră o perioadă zilnică de odihnă de cel puțin 11 ore consecutive, care poate fi redusă la 9 ore de maximum 3 ori pe săptămână. Perioada de odihnă zilnică poate fi împărțită în două: o perioadă de cel puțin 3 ore și una de cel puțin 9 ore. În cazul în care optați pentru această variantă, suma celor două perioade de odihnă trebuie să fie de cel puțin 12 ore.

Angajații dumneavoastră ar trebui să aibă o perioadă de odihnă neîntreruptă de 45 de ore pe săptămână, care poate fi redusă la 24 de ore o dată la două săptămâni. Dacă reduceți perioada de odihnă săptămânală, trebuie să le oferiți angajaților măsuri compensatorii. Angajații dumneavoastră trebuie să beneficieze de odihnă săptămânală după 6 zile consecutive de muncă. Dacă șoferii de autocar transportă ocazional pasageri și conduc cel puțin 24 de ore consecutiv în altă țară din UE sau din afara UE, perioada de odihnă săptămânală poate fi amânată. Șoferii pot amâna odihna săptămânală timp de maximum 12 zile, începând de la sfârșitul ultimei perioade de odihnă săptămânală pe care au luat-o.

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





PESTE 2.400 DE CAMIOANE SE FURĂ, ANUAL, ÎN ITALIA. DOAR 40% SUNT RECUPERATE

Informația apare în noua ediție a Ghidului de siguranță al grupului Viasat, care urmează să fie publicat în curând.

Potrivit datelor statistice, în Italia, - conform ultimelor date de la Poliția de Stat - 2.435 de camioane au dispărut în anul 2020. Nimic nu se schimbă în comparație cu anii trecuți în ceea ce privește cele mai „periculoase” regiuni: Puglia continuă să fie cea mai expusă riscului din Italia, cu 541 de furturi pe an. Urmează Lombardia (331) și Campania (282). Treptat, se aliniază toate celelalte: Lazio (272), Sicilia (188), Emilia Romagna (133). Doar 40% din camioanele furate sunt recuperate, o cifră în conformitate cu anii trecuți. Doar Puglia, Marche și Molise au un procent egal sau mai mare de 50% de camioane recuperate. Toate celelalte sunt mult mai jos. Chiar și atunci când camionul este recuperat, acesta a fost deja „curățat” de bunurile pe care le transporta.

„Întregul sistem conectat la transportul rutier de mărfuri - comentează Gianni Barzaghi, șeful flotei BU din Viasat - a fost întotdeauna puternic afectat de pierderile mari cauzate de bandele organizate de hoți, tâlhari, bandiți care reprezintă o frână reală și principală a comerțului rutier”.

Italia: hoții sparg camioane

La 10 februarie a avut loc o operațiune de amploare a poliției în Italia pentru prinderea unei bande de tâlhari care a dat mai multe lovituri anul trecut. Hoții spărgeau

camioanele parcate în diferite zone din nordul Peninsulei, iar în două dintre atacuri, infractorii i-au și sechestrat pe șoferi. Printre cei cinci suspecți reținuți se numără și români.

Cum acționează hoții

„Ni se fură motorina, se fură faruri, se fură semnalizatoare, se fură baterii, se fură roțile de rezervă. Se fură din mers, se fură marfa în parcare, ni se taie prelatele. Se deschid ușile, se forțează, se ia marfa. Se fură din cabină. Foarte mulți colegi de-ai noștri au pățit-o, și eu am pățit. Și mie mi s-a furat și motorină, și marfă. Ne sparg ușile camioanelor, intră noaptea și iau tot ce prind, inclusiv hainele. De obicei, hoții au ponturi, dar pot și să urmărească mașinile care încarcă marfă de la anumite firme, în general firme mari, producătoare de telefoane, televizoare sau parfumuri. Au fost cazuri când au dispărut camioane întregi încărcate cu parfumuri”, a detaliat un șofer de camion.

Bande specializate în metode și rute

Bandele de hoți care vizează camioanele sunt cumva specializate în metoda folosită.

În Spania, de pildă, șoferii de camion știu că se fură foarte mult din cabină, în Franța, pe ruta către Italia, în zona Nice, la fel, se fură foarte mult din cabină, chiar și în

plină zi, iar noaptea sunt foarte multe parcări în care se fură motorină.

„Pur și simplu ți se sparge rezervorul și gândești-vă că un camion cu rezervorul plin are până la 1.500 de litri de motorină, care înseamnă foarte mulți bani. Nu este problema furtului în sine, cât este problema pagubei pe care o fac hoții când sparg rezervoarele, pentru că în general firmele au încercat să se protejeze, au tot felul de sisteme antifurt, dar hoții întotdeauna sunt cu un pas înaintea noastră”, spun șoferii profesioniști.

„Eu mi-aduc aminte de un caz întâmplat acum trei sau patru ani în Spania, când o bandă care se ocupa și cred că încă se mai ocupă cu furtul paleților - camioanele transportă în portapaleți dedesubt paleții pe care îi dau la schimb la descărcare; nu costă mult un palet, 8 euro, dar sunt oameni care se dedică în a-și completa veniturile mergând prin parcări și furând paleții. Ei bine, în acest caz trist de acum trei sau patru ani, colegul nostru, șoferul, a coborât din cabină pentru că a auzit mișcare, și și-a pierdut viața încercând să apere niște paleți de o valoare de 100 de euro probabil. A încercat să se ia la trântă cu hoții, l-au împins, a căzut, s-a lovit la cap și a murit. Nu este singurul caz”, a povestit un șofer de camion.

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.



Three Volvo electric trucks, labeled 'ELECTRIC', are parked in a row on an asphalt surface. In the background, there is a modern building with a glass facade and a construction crane. The sky is overcast with soft light.

COMPANIA VOLVO TRUCKS ESTE PREGĂTITĂ SĂ ELECTRIFICE O MARE PARTE DIN TRANSPORTURILE DE MĂRFURI

Odată cu punerea în vânzare, în acest an, a trei noi modele de camioane integral electrice, Volvo Trucks consideră că este momentul potrivit pentru o intensificare rapidă a electrificării transportului rutier de mare tonaj.

A Volvo electric truck is driving on a highway, passing under a large red bridge. The truck is white with a blue Volvo logo on the front. The bridge has two orange and white striped pillars. The sky is blue with some clouds.

Această perspectivă pozitivă se bazează pe capacitatea autocamioanelor electrice Volvo de a satisface o varietate largă de necesități de transport. De exemplu, în UE, aproape jumătate din transporturile efectuate cu autocamioane ar putea fi deja electrificate în viitorul apropiat. Odată cu adăugarea a trei produse noi, portofoliul de camioane electrice Volvo Trucks aduce o contribuție importantă la reducerea impactului climatic la nivelul transportului rutier. Clienți și beneficiari majori de soluții de transport, la nivel național și internațional, manifestă un interes susținut pentru vehiculele electrice. Acest lucru este determinat de propriile obiective climatice ambițioase, precum și de solicitările

consumatorilor pentru reducerea emisiilor de carbon și transporturi mai curate.

„Din ce în ce mai multe companii de transport înțeleg că trebuie să înceapă procesul de electrificare chiar acum, atât din grijă față de mediu, cât și din motive competitive, pentru a satisface cerințele clienților pentru un transport sustenabil. Oferta noastră în această privință este amplă și complexă, prin urmare este absolut fezabil ca mult mai multe companii de transport să adopte soluții electrice”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

Completarea gamei electrice cu încă trei noi autocamioane grele

Odată cu punerea în vânzare a noilor modele electrice Volvo FH și Volvo FM, transportul electrificat este acum posibil nu numai pentru zonele urbane, ci și pentru traficul regional interurban. În plus, noul model electric Volvo FMX oferă noi posibilități de a transforma operațiunile de transport în domeniul construcțiilor, în soluții mai silențioase și mai curate. Producția noilor modele electrice pentru Europa va începe în a



doua parte a anului 2022. Acestea se alătură modelelor Volvo FL Electric și Volvo FE Electric pentru transporturile urbane, care au intrat în producția de serie din 2019, în Europa. În America de Nord, vânzările modelului Volvo VNR Electric au început în decembrie 2020. Cu începerea vânzărilor noilor modele de autocamioane, Volvo Trucks dispune acum de o gamă formată din șase autocamioane electrice pentru transport de tonaj mediu și greu, devenind cea mai completă gamă de autocamioane electrice comerciale din industrie.

Poate să acopere aproape jumătate din nevoile de transport din UE

Prin adăugarea noilor produse cu capacități de încărcare mai mari, cu lanțuri cinematice mai puternice și cu autonomie de până la 300 km, în prezent, portofoliul electric Volvo

Trucks ar putea acoperi aproximativ 45% din totalul transporturilor de mărfuri din Europa.* Acest aspect face posibilă o contribuție importantă la scăderea impactului climatic al transportului rutier, care, potrivit statisticilor oficiale, generează aproximativ 6% din emisiile totale de CO2 din UE. „Există un potențial uriaș de electrificare a transportului cu autocamioane în Europa și, de asemenea, în alte părți ale lumii, în viitorul foarte apropiat”, spune Roger Alm. „Ca o dovadă în acest sens, ne-am stabilit obiectivul ambițios ca autocamioanele electrice să reprezinte jumătate din vânzările noastre în Europa, până în 2030. Și aceste trei noi modele de autocamioane de mare tonaj pe care le lansăm acum marchează un pas uriaș către atingerea acestui obiectiv.”





Ofertă largă de soluții electrice

Pe lângă vehiculele electrice, programul de electrificare Volvo Trucks include un ecosistem complet, cu numeroase soluții de service, întreținere și finanțare, precum și alte opțiuni care pot facilita și accelera tranziția către transportul electrificat. Abordarea holistică îi va ajuta pe clienți să rămână productivi și să dețină controlul asupra noii lor flote de vehicule electrice.

transporturile de mare tonaj pe distanțe lungi vor putea fi efectuate cu vehicule electrice. Pentru a răspunde acestor solicitări provocatoare atât pentru capacitatea mare de încărcare, cât și pentru o autonomie mai mare, Volvo Trucks intenționează să utilizeze pile de combustie cu hidrogen pentru a genera electricitate.

„Această tehnologie se dezvoltă rapid și obiectivul nostru este, de asemenea, să electrificăm

- Volvo FH Electric, pentru transport regional și interurban.
- Volvo FM Electric, un autocamion flexibil pentru transporturi locale de mare tonaj și pentru distribuție regională.
- Volvo FMX Electric, pentru un transport în construcții mai curat și mai silențios.
- Volvo FE Electric, pentru distribuție locală și urbană și pentru transportul deșeurilor.
- Volvo FL Electric, pentru distribuție locală și urbană.
- Portofoliul include, de asemenea, modelul Volvo VNR Electric pentru piața nord-americană.



„Aceste soluții complete de transport electrificat pe care noi, împreună cu rețeaua noastră globală de dealeri și ateliere de service, le putem oferi, vor juca un rol esențial în asigurarea succesului clienților noștri”, crede Roger Alm.

Urmează autocamioanele electrice cu pilă de combustie cu hidrogen
Gândindu-ne la viitor, chiar și

transportul pe distanțe lungi folosind atât baterii, cât și pile de combustie”, afirmă Roger Alm. „Obiectivul nostru este să începem să vindem autocamioane electrice cu pile de combustie în a doua parte a acestui deceniu și suntem încrezători că o putem face.”

Oferta de vehicule electrice Volvo Trucks pentru Europa
Modele

Date tehnice

• Volvo FH, FM și FMX

Electric: Autonomie de până la 300 km. Putere continuă de 490 kW. Cuplu maxim 2400 Nm. Capacitatea bateriei de până la 540 kWh. Sarcină maximă în combinație (GCW) de până la 44 de tone.

• **Volvo FE Electric:** Autonomie de până la 200 km. Putere continuă de 330 kW. Cuplu maxim de până la 850 Nm. Capacitatea bateriei de până la 264 kWh. Sarcina maximă în combinație (GCW) de până la 27 de tone.

• **Volvo FL Electric:** Autonomie de până la 300 km. Putere continuă de 165 kW. Cuplu maxim de până la 425 Nm. Capacitatea bateriei de până la 396 kWh. Sarcina maximă în combinație (GCW) de până la 16 tone.

*Conform statisticilor Eurostat „Transport rutier de mărfuri pe distanțe lungi” (2018), 45% din totalul mărfurilor transportate rutier în Europa au circulat pe o distanță mai mică de 300 km.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



JUMĂTATE DIN ȘOFERII DE CAMION AU PESTE 50 DE ANI

Un număr mare de șoferi vor părăsi industria pentru a se pensiona în următorii 5-10 ani. Fiecare al doilea șofer de astăzi are peste 50 de ani și aproape 20% dintre șoferii profesioniști au peste 60 de ani. Acest lucru face din nou asociația angajatorilor de transport daneză ATL să încurajeze industria să primească mai mulți tineri.

„Este foarte îngrijorător. Industria se confruntă cu o provocare gigantică în recrutarea și reținerea angajaților, altfel vor fi mult prea puțini șoferi pentru a

conduce camioanele în câțiva ani”, spune directorul ATL, Lars William Wesch.

Acum zece ani, 37% dintre șoferii de camioane aveau peste 50 de ani. Acum numărul lor a crescut la 50%. În 2011, 10% dintre șoferi aveau peste 60 de ani. Astăzi procentul este de 20 la sută.

Mai mulți tineri sunt pe drum

Cu toate acestea, în ultimii ani am reușit să aducem mai mulți tineri în industrie. 13 la sută din șoferii de astăzi au sub 30 de ani. Acum 10 ani erau 11 la sută,

spune Wesch.

Danemarca a făcut un efort uriaș pentru a face publicitate formării șoferilor - atât în școlile, cât și pe rețelele de socializare. Putem vedea că mai multe companii iau ucenici din școală.

„Pur și simplu recrutarea nu merge suficient de repede dacă facem o comparație cu numărul celor care au perspectiva să părăsească industria în următorii ani”, spune Lars William Wesch.

CAMIOANELE ROMÂNEȘTI AU PARCURS PESTE 330 MILIOANE DE KILOMETRI

Oficiul Federal pentru Transportul Mărfurilor (BAG) a anunțat primele cifre privind transportul de mărfuri cu camioanele pe anul 2021.

În primul trimestru al anului 2021, distanța parcursă de camioanele cu o greutate brută a vehiculului de 7,5 tone sau mai mult pe drumurile cu taxă a fost de 10,2 miliarde de km (din care 8,4 miliarde de km pe autostrăzi). Astfel, distanțele sunt ușor peste valoarea corespunzătoare din anul precedent. 57% dintre kilometri au fost parcurși de camioane germane. 17% din distanță a fost parcursă de camioane din Polonia, iar 3,4% de camioane din Cehia. România se află pe poziția a patra. Camioanele înmatriculate în țară sunt responsabile de 3,3% din kilometrii parcurși de vehiculele grele pe drumurile din Germania. Este vorba de 336 milioane de kilometri.





FRANȚA. DIURNA ȘOFERILOR VA FI IMPOZITATĂ

Buletinul Oficial de Securitate Socială din Franța vrea ca diurna ce nu este folosită pentru cazare să fie cuprinsă în baza de impozitare.

Anușul a fost inclus la Capitolul 5, secțiunea 3, B pe care îl puteți găsi în acest document.

Astfel, se arată că „prezența unui pat în cabina unui șofer de camion nu semnifică faptul că șoferii nu pot utiliza indemnizația de cazare de care ar putea beneficia. Cu toate acestea, atunci când șoferul profesionist nu poate demonstra că a cheltuit diurna pentru cazare,

înseamnă că diurna nu a fost utilizată în conformitate cu scopul acesteia și, prin urmare, trebuie reintegrată în baza de salarizare. Care, desigur, trebuie supusă impozitării.



JUMĂTATE DIN ȘOFERII PROFESIONIȘTI DE CAMION MANIPULEAZĂ TAHOGRAFELE

Un raport al Inspectoratului de Transport și logistică din Olanda (ILT) arată că până la 50% din tahographe sunt manipulate. Reprezentanții Inspectoratului au făcut această afirmație într-un webinar. ILT indică faptul că între 5 și 30 la sută din vehiculele interne și străine inspectate au fost certificate că ar fi avut tahographe manipulate. Acest procent este egal cu numărul șoferilor care sunt amendați. Dar ILT spune că nu toți șoferii sunt prinși asupra faptului, astfel că aproximativ 30-50 la sută din tahographele digitale sunt manipulate.

Există fraude ale tahografului bazate pe tehnici avansate (în mod deliberat), cât și erori inconștiente. În același timp, ILT admite că nu are o perspectivă completă asupra întregului sector și că nu îndeplinește standardul legal al controalelor de 3% din camioanele existente în trafic. Tahograful este mijlocul de verificare a timpului de conducere și de odihnă al conducătorului auto. Este în interesul siguranței rutiere, a condițiilor de muncă ale șoferilor și a concurenței loiale ca timpii de condus și de odihnă să fie respectați.

Prin urmare, fraudă cu manipularea tahographele trebuie combătută din greu. Este clar că sunt necesare mai multe verificări fizice în curând, arată oficialii olandezi.

O investigație efectuată de ILT arată că fraudă tahografă este mult mai complexă decât se presupune și că este necesară o investigație tehnică aprofundată pentru a combate această formă de fraudă.



VIDEO. COȘMARUL ȘOFERILOR DE CAMION: PRÔST PLĂTIȚI, ÎNȘELAȚI DE PATRON, OBLIGAȚI SĂ ÎNCALCE LÉGEA

Un documentar de televiziune, distribuit online de o echipă de jurnaliști de investigații, a arătat practici de lucru îngrozitoare în cele mai mari companii lituaniene de transport internațional.

Documentarul a avut un puternic ecou și a generat reacții din partea parlamentului și guvernului lituanian. Condițiile de muncă proaste pentru șoferii de camioane au fost în centrul atenției în mod repetat în ultimii ani, organizații precum Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi cerând acțiuni urgente, reforme legale și o mai bună aplicare a normelor existente.

Girteka, cea mai mare companie din sector, are aproximativ 15.000 de șoferi. Potrivit reporterilor, șoferii sunt atrași de promisiunile unor salarii și condiții de muncă bune în UE, dar realitatea este un salariu redus, opriri inexplicabile din salariu, puține drepturi. Șoferii sunt obligați să încalce legile privind siguranța rutieră și cele legate de timpii de conducere și de odihnă.

alte lucrări, cum ar fi încărcarea vehiculului.

Președinții a două comisii parlamentare, precum și ministrul transporturilor și ministrul securității sociale și ocupării forței de muncă au acordat de atunci interviuri, recunoscând că există probleme și promițând că vor investiga revendicările șoferilor.

Documentarul arată că șoferii sunt obligați în mod regulat să:

- încalce legile rutiere, altfel se confruntă cu sancțiuni financiare interne impuse de angajatorii lor;
- să devieze pe drumurile rurale cu risc mai mare de accidente pentru a evita autostrăzile cu taxă;
- lucreze în weekendul în care ar trebui să se odihnească;
- doarmă întotdeauna în cabină, să facă rost de facturi false de hotel furnizate pentru a arăta că și-ar fi petrecut perioada de odihnă în afara vehiculului;
- petreacă multe luni pe drumuri în unele cazuri.



Jurnaliștii au investigat principalele companii lituaniene de transport care sunt, de asemenea, printre cele mai mari din UE. Aproximativ 77.000 de șoferi sunt angajați în industria lituaniană de transport, dar aproximativ 90% provin din țări terțe din afara UE, inclusiv Ucraina, Belarus și India.

Programul a fost urmărit de peste 400.000 de ori (Lituania are o populație de doar 2,8 milioane). Filmul include interviuri cu șoferi care explică modul în care sunt deseori obligați să încalce regulile cu privire la timpii de conducere și odihnă, prin manipularea tahografului, obligația de a face și





ACORDUL COMERCIAL ȘI DE COOPERARE DINTRE UE ȘI UK - VOT FAVORABIL ÎN PARLAMENTUL EUROPEAN

Parlamentul European a dat un vot favorabil acordului dintre Uniunea Europeană și Marea Britanie, ce stabilește cadrul viitoarelor relații dintre cele două părți.

Acordul a fost aprobat cu 660 de voturi "pentru", cinci voturi "împotriva" și 32 de abțineri, în timp ce rezoluția care prezintă evaluarea și așteptările Parlamentului European a fost adoptată cu 578 de voturi "pentru", 51 de voturi "împotriva" și 68 de abțineri. Conform europa.eu, acordul funcționa deja, cu titlu provizoriu, de la 1 ianuarie, însă era nevoie de aprobarea Parlamentului European pentru ca acordul să funcționeze în mod permanent și după data de 30 aprilie.

Reprezentanții Parlamentului European au precizat: "salutăm călduros încheierea Acordului comercial și de cooperare dintre Uniunea Europeană și Regatul Unit. Acordul limitează consecințele negative ale retragerii Regatului Unit din Uniunea Europeană, considerată o „greșeală istorică” deoarece nicio țară terță nu poate beneficia de aceleași avantaje ca un membru al Uniunii Europene”.

Acordul dintre Uniunea Europeană și Marea Britanie aduce pacea în Irlanda de Nord

De asemenea, eurodeputații au ținut să precizeze că "stabilirea de contingente și tarife la cota zero reprezintă un aspect pozitiv al acordului comercial, iar garanțiile privind normele de concurență loială ar putea servi drept model pentru viitoarele acorduri comerciale". Mai mult, reprezentanții Parlamentului European și-au dat

acordul în legătură cu dispozițiile privind, printre altele, pescuitul, consumatorii, traficul aerian, energia și protecția datelor.

Nu în ultimul rând, trebuie spus și că votul favorabil pe Acordul comercial și de cooperare este văzut drept un moment care să aducă pacea în Irlanda de Nord, unde au fost ample mișcări de stradă din cauza dificultăților cu care țara a ajuns să se aprovizioneze din pricina ieșirii Regatului Unit din Uniunea Europeană.





ȘOFERII DE CAMION NU MAI AU NEVOIE DE PERMISUL DE ACCES KENT ÎNTRE UE ȘI MAREA BRITANIE

Transportatorii nu vor mai avea nevoie de un permis de acces Kent pentru a călători între Marea Britanie și UE începând cu această lună, deoarece comerțul revine la niveluri normale.

Permisul de acces Kent (KAP) a fost eliminat începând cu 20 aprilie 2021, deoarece întârzierile la punctele de control s-au diminuat. Aceasta se întâmplă deoarece volumele de marfă tranzitate între Marea Britanie și UE continuă să se afle la niveluri normale, cele mai recente date arătând o creștere de 46% a exporturilor în februarie. KAP-urile au contribuit la evitarea întârzierilor la frontieră, asigurându-se că șoferii de camioane au documentele în regulă, acest aspect permițându-le să se deplaseze rapid prin porturile Regatului Unit. În luna ianuarie 2021, peste 80% dintre transportatorii care nu sunt din Marea Britanie s-au conformat obligativității KAP, ultimele date arătând că respectarea medie a obligativității KAP este de 86%.

Eliminarea KAP pe 20 aprilie 2021 a însemnat mai puține documente pentru transportatori, ceea ce face mai rapidă și mai ușoară trecerea frontierei, sprijinind în continuare fluxul de mărfuri din Marea Britanie în Europa.

Kent Resilience Forum a anunțat, de asemenea, eliminarea barierei mobile pe 24 aprilie 2021. Conceput pentru a permite traficului de pe M20 să continue în ambele direcții, bariera a fost esențială pentru menținerea drumurilor deschise și a circulației în timp ce transportatorii se adaptau noilor cerințe de la frontieră.

Transportatorii vor avea acces continuu la asistență privind cerințele/ documentele de frontieră la oricare dintre cele 46 de puncte de informare și consiliere din Marea

Britanie, cele mai aglomerate fiind planificate să rămână în funcțiune cel puțin până în august. Până în prezent, punctele de consiliere au ajutat la pregătirea a peste 200.000 de transportatori pentru a se adapta la noile cerințe de frontieră de când au fost deschise pentru prima dată în noiembrie 2020.

Ce a reprezentat permisul

Începând cu 01.01.2021, vehiculele grele cu MTMA mai mare de 7,5 tone care efectuează operațiuni de transport rutier din Regatul Unit către statele Uniunii Europene trebuiau să obțină un permis electronic -Kent Access Permit- înainte de a intra în Portul Dover sau Eurotunnel. Permisul ajută la gestionarea traficului, confirmând că șoferii au documentele corecte pentru controalele de import în UE. Permisul era valabil 24 de ore de la achiziționare și trebuia procurat un alt permis de fiecare dată când autovehiculul ieșea din Regatul Unit prin Kent. Lipsa acestui permis se sancționa cu amendă de până la 300 £.





GERMANIA. AMENZI REDUSE CU 50% PENTRU ȘOFERII DE CAMION DIN EUROPA DE EST

Nu toți șoferii de camion care se comportă incorect în Germania primesc o amendă la fel de mare. Șoferii străini de camion din anumite țări plătesc și cu 50% amenzi mai mici decât colegii lor din Germania. Acest lucru reiese dintr-o analiză realizată de BAG (Oficiul Federal pentru Transportul Mărfurilor), arată dvz.de.

Este vorba de o listă de 185 de țări, dintre care 21 de state primesc amenzi reduse. Șapte dintre state sunt membri ai UE.

Șoferii din Polonia, Republica Cehă, Ungaria și Croația primesc fiecare o reducere de 25%, Bulgaria, Lituania și Letonia de câte 50% la amenzi. Șoferii de camioane din Azerbaidjanul bogat în petrol trebuie, de asemenea, să plătească doar 50%. Același lucru este

valabil și pentru Albania, Mongolia, Kazahstan sau Belarus.

BAG a confirmat că o astfel de listă există

Conform BAG, reducerile se aplică exclusiv șoferilor și de la un prag de minim 250 de euro. „Catalogul de reduceri” este acoperit de Legea privind infracțiunile administrative (OwiG). Legea spune că „trebuie să se țină seama de culpa persoanei în cauză, dar și de circumstanțele economice ale persoanei în cauză”. Asociația federală pentru transportul de mărfuri, logistică și eliminarea deșeurilor (BGL) este confuză. „Nu am fost anterior conștienți de acest lucru”, a spus purtătorul de cuvânt al BGL, Dirk Engelhardt, de la DVZ.

În principiu, nu este nimic în

neregulă cu faptul că, potrivit Legii contravențiilor administrative, se ia în considerare performanța economică a conducătorului auto sau a statelor în cauză. Cu toate acestea, se pune întrebarea dacă reducerile de ordinul a 25 sau chiar 50 la sută sunt adecvate, având în vedere cheltuielile nete sau diurnele acordate în aceste țări și, mai ales, luând în considerare puterea de cumpărare din respectivele state.

BGL nu a auzit niciodată de existența unei astfel de liste

În principiu, BGL consideră că amenzile sunt prea mici pentru a combate eficient dumpingul social și concurența neloială. Reducerile, spun nemții, vor duce la adâncirea dumpingului social.

DANEMARCA. 21.000 EURO AMENDĂ PENTRU UN ȘOFER DE CAMION CARE A MANIPULAT TAHOGRAFUL

Un șofer de camion din Bulgaria a fost oprit de patrula poliției din Tungvognscenter Syd pe autostrada Silkeborg lângă Låsby pe când vorbea pe un telefon mobil în timp ce conducea.

O examinare tehnică a camionului a arătat, ulterior, că tahograful camionului a fost manipulat.

Manipularea tahografului a însemnat că dispozitivul înregistra faptul că șoferul era în pauză deși, în realitate, se afla la volan. Pe această bază, șoferul a fost amendat cu 157.500 de coroane, ceea ce înseamnă 21.000 de euro. Șoferul, care este și director al companiei bulgare, a recunoscut

acuzățiile, dar nu a putut obține suma pentru plata amenzii. Prin urmare, camionul a fost sechestrat de poliție. Ulterior, cazul a fost trimis instanței din Horsens. Instanța trebuie să decidă dacă șoferul trebuie să rămână și fără permis.



CÂTE CAMIOANE S-AU VÂNDUT ÎN ROMÂNIA ÎN LUNA MARTIE ȘI DE LA ÎNCEPUTUL ANULUI

În luna martie s-au vândut 561 de camioane, iar de la începutul anului peste 1.400.

FORD TRUCKS: 64 de camioane vândute în luna martie, 150 de camioane vândute în anul 2021.

IVECO: 42 de camioane vândute în luna martie, 77 de camioane vândute în anul 2021.

MAN: 51 de camioane vândute în luna martie, 191 de camioane vândute în anul 2021.

VOLVO TRUCKS: 85 de camioane vândute în luna martie, 277 de camioane vândute în anul 2021.

DAF: 79 de camioane vândute în luna martie, 237 de camioane vândute în anul 2021.

MERCEDES BENZ: 143 de camioane vândute în luna martie, 284 de camioane vândute în anul 2021.

RENAULT TRUCKS: 29 de camioane vândute în luna martie, 89 de camioane vândute în anul 2021.

SCANIA: 57 de camioane vândute în luna martie, 124 de camioane vândute în anul 2021.

TOTAL: 561 de camioane vândute în luna martie, 1.451 de camioane vândute în anul 2021.

Autovehicule comerciale ușoare (inclusiv minibusuri și pick-up)

Această categorie de autovehicule înregistrează, după două luni de scădere în 2021, o creștere, chiar importantă (+10,7%).

Cu toate acestea, după trei luni din acest an consemnăm o scădere generală de 7,0%, aceasta fiind mai puțin abruptă comparativ cu cea înregistrată de autoturisme (-25,8%). În acest context, sunt mărci și modele care sunt în teritoriul pozitiv în raport cu perioada similară din 2020.

Semne bune și în aprilie: creștere de 162%

Pe segmentul înmatriculărilor de vehicule comerciale noi (LCV, HCV, Minibus și Bus, precum și vehicule speciale), după un volum

de 2.410 unități, înregistrat în luna aprilie 2021 (+162% față de aprilie 2020), rezultă un salt general pe ansamblul anului în curs de 26,1%. Înmatriculările de autoturisme noi au scăzut în România cu 14,5%, în primele patru luni ale anului în curs, comparativ cu aceeași perioadă din 2020, până la un volum de 27.624 de unități, arată datele Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV), citate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme (APIA).

La nivelul lunii aprilie 2021 au fost înmatriculate, pe plan local, 9.272 de autovehicule noi (autoturisme și vehicule comerciale, autocare și speciale), cu 76,9% mai multe decât în luna similară a anului precedent. Dintre acestea, 6.862 au fost autoturisme noi, a căror creștere față de luna aprilie 2020 (când au fost înmatriculate 4.321 de unități), este de 58,8%.



3.644 DE FURTURI DIN CAMIOANE ÎN 2021. ÎN 232 DE CAZURI ȘOFERII PROFESIONIȘTI AU FOST BĂTUȚI

Furturile din lanțurile de aprovizionare cu marfă din Europa, Orientul Mijlociu și Africa, în 2020, au produs pagube de peste 172 de milioane de euro.

Acest lucru s-a petrecut în ciuda faptului că majoritatea regiunilor au fost sub diverse restricții, deoarece națiunile au luat măsuri drastice pentru a preveni răspândirea coronavirusului, potrivit Transported Asset Protection Association's (TAPA).

Într-un an în care guvernele își sfătuiau cetățenii să „rămână și să lucreze de acasă”, s-au înregistrat 6.463 de noi furturi de mărfuri într-un număr record de 56 de țări în regiune. Pierderea medie pentru fiecare zi din 2020 este de 471.432 euro.

Numărul rămâne doar o fracțiune din pierderile pe care TAPA consideră că le suferă producătorii/ expeditorii și furnizorii de servicii logistice. Pierderea totală pentru 2020 se bazează doar pe 65,1% din raportările la nivel global.

În 2020, 74,6% din toate incidentele înregistrate au implicat furturi de marfă în Regatul Unit și Germania, cu 3.100 și, respectiv, 1.727 de infracțiuni, pe parcursul perioadei de 12 luni. Alte șase țări au înregistrat rate de incidente de trei cifre:

- Rusia - 307 incidente
- Olanda - 199
- Spania - 178
- Italia - 121
- Africa de Sud 105
- Danemarca - 101

Primele trei tipuri de produse furate în 2020

1. Mâncare și băutură - 536 furturi
 2. Tutun - 403 incidente
 3. Fără sarcină (furt de camion și/ sau remorcă) - 282 de furturi
- Alte produse care au înregistrat rate ridicate de furturi din lanțurile de aprovizionare în ultimul an calendaristic au inclus mobilierul/ aparatele de uz casnic (240 de incidente), îmbrăcăminte și încălțăminte (213), cosmetice și igienă (150), scule/ materiale de construcție (97), metal (87), computere/ laptopuri (68) și produse farmaceutice (67).

Camioanele, remorcile și camionetele pentru livrarea Last Mile au fost de departe cea mai populară țintă pentru hoții de marfă: 3.644 de cazuri de furt de vehicule, adică 56,3% din toate infracțiunile înregistrate

Modul de operare, raportat în 232 de incidente, a fost violența sau amenințarea cu violența. Africa de Sud a înregistrat cel mai mare număr de atacuri violente, urmată de Regatul Unit, Spania și Franța.

Doi șoferi români, bătuți cu ranga

Și românii au fost implicați în furturi. Un șofer român a fost rănit, după ce el și colegul său de echipaj au fost bătuți cu răngile într-o parcare

de camioane din Danemarca de alți șoferi.

O confruntare cu privire la furtul de combustibil din camioane a dus la o confruntare fizică într-o zonă de odihnă lângă Egtved. Potrivit primelor informații, transportatorii danezi au fost cei care i-au atacat pe colegii lor români, supărați de faptul că aceștia ar fi furat motorină de la alte camioane, informează poliția din sud-estul Jutlandiei. Un martor a văzut incidentul și a chemat poliția.

Ofițerii au ajuns în parcare din Ammitsbølvej și au arestat și acuzat trei persoane: doi șoferi români sunt acuzați de furt de motorină, iar un transportator danez este acuzat că a agresat un român cu lovituri cauzate de o bară de metal. Toți trei au fost arestați preventiv de un judecător la Curtea din Kolding, informează șeful de gardă al poliției. Deocamdată nu se știe cum pledează cei trei la acuzațiile aduse. Cazul este investigat în continuare. Acest lucru se aplică și prezumției unui posibil furt organizat de motorină. Printre altele, poliția va investiga dacă a existat un furt folosind instrumente de pompă.



CE VREA SĂ FACĂ MINISTRUL DRULĂ CU CNIR, DECLARATĂ NECONSTITUȚIONALĂ ÎN 2018

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) a lansat în dezbatere publică proiectul Statutului viitoarei Companii Naționale de Investiții Rutiere (CNIR).

Revista TIR Magazin a scris că ministrul Transporturilor vrea să reînvie Compania Națională de Investiții pe care Curtea Constituțională a României o declarase în afara legii. Drulă merge mai departe și a pus în dezbatere publică, la finalul lui aprilie, statutul CNIR.

„După ce Legea nr. 50/2021 (pentru aprobarea OUG 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 n.red.) a intrat în vigoare am început să scriem cadrul normativ care este necesar pentru funcționarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A. Sunt etape care trebuie parcurse, iar în această fază toți cei interesați pot veni cu propuneri sau observații. De astăzi avem în consultare publică proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții Rutiere — S.A și

așteptăm contribuția fiecăruia dintre dumneavoastră, ce poate fi transmisă prin una dintre modalitățile precizate în anunțul publicat pe site-ul MTI”, a declarat ministrul Cătălin Drulă. CNIR este dezvoltatorul de infrastructură de transport rutier de interes public, de natura autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, care fac parte din strategiile naționale sau din documentele strategice aprobate în acest sens, și are drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte, se arată în nota de fundamentare.

Hotărâre privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții Rutiere – S.A.

„În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 62 din Ordonanța 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, cu modificările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 50/2021

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre:

Articol unic - Se aprobă Statutul Companiei Naționale de Investiții Rutiere — S.A., potrivit anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre”. A semnat premierul Vasile Cîțu.

CNIR 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 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; Capitalul social inițial al C.N.I.R. este în valoare de 50.000.000 lei și este subscris și integral vărsat în numerar de statul român, în calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și își îndeplinește obligațiile prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de reprezentant legal al statului român. C.N.I.R. poate participa cu capital, în condițiile legii, la constituirea de societăți cu obiect de activitate similar sau conexe, împreună cu persoane fizice și/sau juridice, române și/sau străine, inclusiv cu instituțiile financiare internaționale, în scopul implementării proiectelor de infrastructură de transport rutier, numai pe baza unei analize de rentabilitate și cu aprobarea adunării generale a acționarilor.

Cine conduce compania

Adunarea generală a acționarilor reprezintă organul de conducere al C.N.I.R. care decide asupra activității acesteia și asupra politicii ei comerciale și economice. Adunarea generală a acționarilor este formată din doi reprezentanți ai statului român prin reprezentatul său legal Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, dacă legea nu prevede altfel, și are atribuții și competențe stabilite prin statut în conformitate cu legislația în vigoare. Ședințele adunării generale a acționarilor se desfășoară cu participarea acționarilor/ reprezentanților acționarilor C.N.I.R., potrivit registrului acționarilor, la data de referință indicată în convocator. Până la privatizarea C.N.I.R. interesele capitalului de stat vor fi reprezentate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin împuterniciții mandatați să reprezinte interesele capitalului de stat în adunarea generală a acționarilor. Pentru validitatea deliberărilor adunărilor generale ordinare ale acționarilor este necesară prezența acționarilor care să dețină cel puțin 51% din numărul total de drepturi de vot. Hotărârile adunării generale ordinare a acționarilor se iau cu majoritatea voturilor exprimate.

Cine administrează

Compania este administrată de către consiliul de administrație format din 7 membri, persoane fizice sau juridice, cu experiență în activitatea de administrare/ management a/al unor întreprinderi publice profitabile sau a/al unor societăți comerciale profitabile din domeniul de activitate al întreprinderii publice. Nu pot fi administratori persoanele care, potrivit legii, sunt incapabile ori care au fost condamnate

pentru infracțiuni contra patrimoniului prin nesocotirea încrederii, infracțiuni de corupție, delapidare, infracțiuni de fals în înscrisuri, evaziune fiscală. Consiliul de administrație delegă conducerea societății unuia sau mai multor directori numind pe unul dintre ei director general care își desfășoară activitatea în baza unui contract de mandat.

Cum se fac angajări

Personalul C.N.I.R. este angajat pe bază de contract individual de muncă încheiat conform legii, numai prin concurs organizat pe baza unui regulament aprobat de consiliul de administrație, la propunerea directorului general al companiei, cu excepția directorului general și directorului financiar, care deține contract de mandat potrivit legii, pentru care se organizează proces de selecție în condițiile legii. Concursurile sau, după caz, procesul de selecție/ recrutare pentru funcțiile de director general, director general adjunct și director executiv, precum și pentru funcțiile de bază din cadrul C.N.I.R. vor avea publicitatea asigurată la nivel național și, în limita posibilităților, dacă este necesar, la nivel internațional. Evaluarea personalului angajat prin concurs pe funcțiile de bază și funcțiile conexe ale C.N.I.R. se va face potrivit criteriilor de evaluare stabilite prin regulamentul de desfășurare a concursurilor aprobat de către consiliul de administrație. Criteriile de evaluare și selecție a personalului sunt cele prevăzute de lege. Personalul C.N.I.R. este supus regulamentului intern. Drepturile și obligațiile salariaților se stabilesc prin contractul individual de muncă.



Un proiect eșuat

Prin adoptarea Legii 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., au fost create toate instrumentele legale care permit operaționalizarea acestei companii atât de necesară pentru dezvoltarea proiectelor majore de infrastructură ale României.

C.N.I.R. se va ocupa de proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier potrivit necesităților de deplasare a cetățenilor și de circulație a mărfurilor în condiții de siguranță, cu atingerea unor timpi de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și asigurarea confortului în trafic. Măsura de înființare a C.N.I.R. va conduce la dezvoltarea pe termen lung a rețelei trans-europene de transport (TEN-T), pentru funcționarea optimă a pieței interne comunitare, în strânsă legătură cu realizarea obiectivelor strategiei europene privind creșterea economică.

Totodată, amintim faptul că operaționalizarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere este unul dintre punctele asumate de Executiv ce a fost

prevăzut în Programul de guvernare. „Nu înființăm o nouă companie care să consume bani publici din bugetul de stat în plus. Îmi doresc persoane cu experiență în guvernanta/managementul corporativ, înțelegerea domeniului de investiții rutiere, abilitate de planificare strategică, organizare eficientă a structurii, orientare către rezultate, având în vedere caracterul multianual al proiectelor mari de investiții. Managementul CNIR va trebui să construiască echipa, să structureze compania și să creioneze viziunea de dezvoltare a acesteia pentru a livra proiectele din Master Planul de Transport al României”, a subliniat ministrul Cătălin Drulă.

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. CNIR a avut câțiva angajați, mulți șefi și nu a finalizat niciun proiect.

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. 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.





SPORURI „DE ANTENĂ” DE MILIOANE LEI PENTRU ANGAJAȚII MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ÎN PANDEMIE

Angajații din cadrul Ministerului Transporturilor nu au fost solidari cu cei care au avut de suferit în perioada pandemiei.

Mulți angajați la privat au fost trimiși în șomaj tehnic, alții și-au pierdut slujbele, cei mai norocoși s-au văzut cu salariile înghețate. La Ministerul Transporturilor, însă, angajații și-au păstrat privilegiile. Nu doar că au rămas cu salariile intacte, dar și cu toate „condițiile de muncă vătămătoare”, un spor immoral acordat, în principal, celor care stau la birouri. TIR Magazin vă prezintă cuatumul salariilor și a sporurilor acordate angajaților de la sediul central Ministerului Transporturilor.

Salariile reflectă situația de la 31 martie 2021.

Secretar general: salariu – 11.992 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 1.684 lei/lună

Director general: salariu – 10.901 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 1.419 lei/lună

Șef serviciu: salariu – 9.725 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 1.090 lei/lună

Auditor: salariu – 7.418 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 870

lei/lună

Consilier : salariu – 9.425 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 839 lei/lună

Consilier personal: salariu – 6896 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 819 lei/lună

Consilier afaceri europene: salariu – 7.211 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 934 lei/lună

Șofer: salariu – 3.557 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 347 lei/lună

Magaziner: salariu – 4.000 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 4000 lei/lună

Casier: salariu – 3.333 lei / lună, spor de condiții vătămătoare – 3000 lei/lună .

Ministerul Transporturilor susține că "sporul pentru condiții de muncă vătămătoare se acordă potrivit Legii numărul 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice. Acordarea sporului se face potrivit determinărilor

efectuate conform HG 917/2017 și are în vedere existența antenelor de pe clădirea în care ne desfășurăm activitatea". Într-o singură lună, ministerul a plătit spor pentru condiții vătămătoare în jur de 200 mii lei.

Ce spune legea

Potrivit art. 23 din Legea - cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, "locurile de muncă și categoriile de personal, precum și mărimea concretă a sporului pentru condiții de muncă prevăzut în anexele nr. I - VIII și condițiile de acordare a acestuia se stabilesc, în cel mult 60 de zile de la publicarea prezentei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I, prin regulament-cadru elaborat de către fiecare dintre ministerele coordonatoare ale celor 6 domenii de activitate bugetară, respectiv învățământ, sănătate și asistență socială, cultură, diplomatie, justiție, administrație, de către instituțiile de apărare, ordine publică și securitate națională, precum și de către autoritățile

	C	D	E	F	G	H	I	J
		FP	S					9727
		FP	S					9075
auditor		FP	S	I	superior		5	7418
auditor		FP	S	I	superior		5	7418
auditor		FP	S	I	superior		5	7418
auditor		FP	S	I	superior		3	7242
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	9425
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	8195
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	8195
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	8094
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	8094
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		5	8094
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		4	7995
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		4	7995
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		3	7800
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		3	7800
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	superior		2	6620
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		5	8103
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		4	5954
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		4	5955
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		3	5809
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		2	5811
consilier, consilier juridic, consilier achiziții publice, expert		FP	S	I	principal		2	5811

publice centrale autonome, care se aprobă prin hotărâre a Guvernului), la propunerea fiecăruia dintre ministere.

Trei feluri de a atenta la sănătatea angajaților

Există, în principal, trei factori de risc care pot fi expertizați în cadrul expertizării locurilor de muncă. Există riscuri chimice și riscuri biologice. Dar mai sunt detectate și riscuri fizice, generate de câmpul electromagnetic. Pentru detectarea acestuia se efectuează măsurători ale intensității câmpului magnetic și ale densității de putere, se calculează și se interpretează rezultatele măsurărilor și se evaluează nivelul de expunere al lucrătorilor la câmpurile electromagnetice conform prevederilor HG 520/2016 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de câmpurile electromagnetice. Printre factorii nocivi asupra sănătății lucrătorilor poate fi identificat câmpul electromagnetic generat de echipamentele IT (de exemplu calculatoare, monitoare, servere, routere WiFi), dar și diverse antene de mare putere cum sunt cele de telefonie mobilă.

Cum se stabilește dacă există „spor de antenă”

Ministerul Transporturilor este cel care, în ultimă instanță, decide dacă acordă sau nu spor de condiții vătămătoare angajaților săi. Pentru a stabili dacă există câmpuri electromagnetice în sediul ministerului e nevoie de un buletin de analize. Cele mai multe astfel de analize sunt elaborate de Radiocom. Societatea Națională de Radiocomunicații S.A. RADIOCOM este plătită pentru a realiza buletinele de măsurători de

determinare a densității și intensității câmpului electromagnetic la solicitarea instituțiilor de mai sus. „În urma efectuării măsurărilor câmpului electromagnetic în locația definită, RADIOCOM emite un Buletin de măsurare, document care include valorile obținute, urmând ca autoritățile competente să interpreteze aceste valori pentru clienți, la cererea acestora. Buletinul de măsurare conține: măsurimile măsurate (intensitatea câmpului electric, intensitatea câmpului magnetic, inducția magnetică); metoda de măsurare; echipamentele folosite; condiții de măsurare (ex. măsurătorile s-au efectuat în condiții normale de funcționare a echipamentelor tehnice); locul de măsurare; echipamentele clientului, identificate și vizibile, care funcționează în punctele de măsurare. Măsurătorile de câmp electromagnetic și evaluarea riscurilor pentru securitatea și sănătatea lucrătorilor au ca scop principal identificarea factorilor de risc, cuantificarea acestora și stabilirea măsurilor, care pot fi măsuri tehnice, organizatorice sau de altă natură, care să protejeze securitatea și sănătatea lucrătorilor și revin în exclusivitate angajatorului”, spune Radiocom.

A. TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII									
LISTA FUNCȚIILOR CORESPUNZĂTOARE PERSONALULUI PLĂTIT DIN FONDURI PUBLICE DIN CADRUL M.T.I.									
la data de 31.03.2021									
Loca de muncă	Funcția de execuție	Tip post	Nivelul studiilor	Clasa	Gradul profesional	Clasa/pa funcții de conducere	Clasifica (consp. înregistrat de vechime)	Spore de baza 31.03.2021	Spore condiții vătămătoare lei
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
DEMIATARI									
FUNCTII PUBLICE									
le general		FP	S					11992	1684
le general adjunct		FP	S					11526	1619
le general		FP	S					10961	1419
le general adjunct		FP	S					10162	1254
le general		FP	S					10162	1254

Cine poate primi sporuri

Funcționarii publici și personalul contractual pot beneficia de un spor pentru condiții periculoase sau vătămătoare de până la 15% din salariul de bază, corespunzător timpului lucrat. Locurile de muncă, categoriile de personal, mărimea concretă a sporului, precum și condițiile de acordare a acestora se stabilesc de ordonatorul principal de credite, având la bază buletinele de determinare sau expertizare, emise de către autoritățile abilitate în acest sens. Sporul pentru condiții deosebit de periculoase, condiții periculoase și condiții periculoase sau vătămătoare de muncă se acordă potrivit buletinelor de determinare prin expertizare a locurilor de muncă, ce se eliberează pe baza următoarelor criterii:

- a) înregistrarea de îmbolnăviri profesionale ca urmare a activității desfășurate la locul de muncă;
- b) gradul de creștere a indicilor de morbiditate la locurile de muncă respective;
- c) înregistrarea unor cazuri de accidente de muncă produse la locul de muncă.





PROGRAMUL „RABLA PENTRU CAMIOANE”: 15.000 DE EURO DE LA GUVERN PENTRU UN VEHICUL NOU

Ministerul german al transporturilor (BMVI) a lansat, anul acesta, un program pentru a promova înlocuirea camioanelor vechi cu altele noi care să nu polueze. Guvernul german subvenționează achiziționarea de camioane noi, care respectă standardele actuale de emisii Euro 6, cu până la 15.000 de euro. Condiția pentru a primi acești bani: casarea unui camion vechi Euro 3, 4 sau 5. Se vor acorda 15.000 de euro pentru casarea unui camion Euro 5, 10.000 pentru unul Euro 4 și 5.000 pentru unul Euro 3 sau o remorcă. Până acum s-au cerut subvenții de 100 milioane euro.

În plus, va fi acordată o subvenție de până la 5.000 de euro pentru achiziționarea de „tehnologie inteligentă pentru remorcă”. Aici sunt incluse: tehnologii pentru măsurarea presiunii în anvelope sau accesorii aerodinamice.

„Scopul nostru este de a reduce în mod durabil emisiile de CO2 provenite din flota de vehicule comerciale, de a păstra locurile de muncă pe termen lung și de a oferi un impuls tangibil economiei”, a spus ministrul transporturilor Andreas Scheuer. Finanțarea se bazează pe rezoluțiile „Acțiunii concertate asupra mobilității” (KAM) - un grup de lucru format din

autorități, industria auto și experți din sector, dedicat schimbărilor structurale pe termen lung în industrie.

Emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor din Germania au rămas la un nivel ridicat ani buni, iar industria a fost adesea numită „copilul problemă” al planurilor de tranziție spre energia verde a țării. Având în vedere decarbonizarea transportului de marfă, soluția o reprezintă camioanele alimentate cu combustibili alternativi și camioanele electrice cu baterii.

AL TREILEA PROTEST CU CAMIOANE ÎN GERMANIA ÎMPOTRIVA COMPANIILOR DE TRANSPORT DIN EST

Neckarsulm. BLV-pro-Initiative a organizat cel de-al treilea protest cu camioane la Berlin.

Acest lucru a fost planificat pentru 25 și 26 martie 2021. Demonstrația a avut ca scop conștientizarea politicianilor cu privire la nemulțumirile din industria transporturilor.

În mod specific, inițiativa BLV-pro solicită crearea unor condiții de concurență echitabile în sectorul transporturilor și stabilirea unor controale stricte în ceea ce privește respectarea regulilor de cabotaj și de odihnă de către toți participanții la piață. Potrivit FSVO, Pachetul Mobilitate 1 este un prim pas în direcția corectă, dar nu funcționează așa cum a fost anunțat. Efectele vizibile nu sunt de așteptat înainte de anul 2025 și numai dacă

respectarea normelor din Pachetul Mobilitate va fi monitorizată și pedepsită.

Un purtător de cuvânt al inițiativei a declarat: „Controalele anterioare au dat o imagine alarmantă: aproape 40% din toate camioanele verificate au încălcat regulile de cabotaj, iar companiile noastre mici și mijlocii nu vor mai putea supraviețui pe această piață ruinită de distorsiunile actuale, de concurența neloială (a companiilor din Est, n.red.). În consecință, industria va avea pierderi”

Potrivit FSVO, doar controalele repetate făcute camioanelor din trafic pot clarifica situația pieței. În plus, expeditorii de marfă sunt puternic împovărați de creșterea prețurilor la motorină și de introducerea taxei pe CO2.

În 2020, au avut loc două proteste ale companiilor de transport, șoferilor de camioane și altor părți implicate în industria transporturilor. Pe 19 iunie 2020 a avut loc, în Germania, un protest al transportatorilor împotriva concurenței neloiale făcută de firmele de transport din Europa de Est pe care le acuză de dumping social.



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 FMX

Acum cu o capacitate de încărcare și mai mare



CU NOUA
PUNTE TANDEM DE
38 TONE
SARCINA UTILĂ
A CRESCUT CU 15%



Pante abrupte și dificile, viraje bruște și spații limitate cu un autocamion încărcat la maximum - toate necesită concentrare maximă și control, dar mai ales un autocamion pregătit pentru asemenea provocări.

Dacă sunteți în căutarea unei soluții durabile pentru a vă maximiza productivitatea prin transportarea unei sarcini utile mai mari, noul **Volvo FMX** este acum disponibil cu o nouă punte tandem cu arcuri cu foi, proiectată special pentru transportul greu, ce poate prelua, cu ușurință, o sarcină utilă de 38 de tone, adică o creștere a sarcinii utile de 5,6 tone (15%) față de modelul anterior. De asemenea, poate gestiona o sarcină maximă în combinație de până la 150 de tone.

Cu noul FMX, cel mai robust autocamion de construcții, Volvo Trucks face încă un pas în viitor.

Aflați mai multe despre **Volvo FMX** pe <http://www.volvotrucks.ro>.

TRANSPORT GREU ÎN CONSTRUCȚII

Volvo Trucks. Driving Progress

