

INVESTIGATORUL'S



UNTRR- APEL LA ACȚIUNI PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

PAG.04



OCTOMBRIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



SCHMITZ CARGOBULL:
ROLAND SCHACHT,
MANAGING DIRECTOR,
ȘI GEORGE BADEA,
REGIONAL PRODUCT
MANAGER
PG.11

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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



Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina ANTON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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



Revista TIR este
semnată de
Cartea Europeană a
Siguranței Rutiere

S u m a r



07 CAMION FEST REVINE! EDIȚIA DE TOAMNĂ 2023



14 SCANIA DUCE ELECTRIFICAREA LA NIVELUL URMĂTOR: O NOUĂ GENERAȚIE DE VEHICULE ALIMENTATE CU BATERII ELECTRICE



17 RAPORT. CELE MAI MARI PROVOCĂRI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER TRANSFRONTALIER



22 VOLVO - REȚEA NAȚIONALĂ DE STAȚII PUBLICE DE ÎNCĂRCARE RAPIDĂ PENTRU CAMIOANELE GRELE ELECTRICE



UNTRR FACE APEL LA ACȚIUNI DIN PARTEA AUTORITĂȚILOR ROMÂNE PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

Accidentele rutiere grave din ultima perioadă sunt un semnal de alarmă pentru siguranța rutieră, consideră Uniunea Națională a Transporturilor Rutiere din România (UNTRR).

"UNTRR face apel la acțiuni urgente, concrete și coordonate din partea autorităților române și la o abordare sustenabilă a serviciilor de transport.

Accidentele rutiere grave din ultima perioadă reflectă o lipsă îngrijorătoare a siguranței rutiere pe drumurile din România, cauzată de un cumul de factori pe care UNTRR - Uniunea Națională a Transporturilor Rutiere din România îi semnalează de mult timp autorităților române.

1. Starea infrastructurii rutiere, lipsa parcărilor pentru camioane și timpii mari de așteptare la frontiere
În primul rând, infrastructura

rutieră a României continuă să fie deficitară, atât din punct de vedere al dezvoltării acesteia, cât și al calității celei existente. Nu avem autostrăzi, nu avem drumuri rapide care să susțină activitățile economice, turismul și operarea în siguranță a transporturilor rutiere cu camioane și autocare. Deși vorbim de borna de 1000 km de autostradă, trebuie să subliniem calitatea slabă și semnalizarea extrem de deficitară de pe rețeaua rutieră, lipsa marcajelor rutiere care solicită conducătorii auto și contribuie determinant la creșterea accentuată a oboselii tuturor șoferilor și implicit a riscurilor de pe șosea, cu consecințele deosebit de grave, pe care le constatăm din

păcate zilnic.

În același timp, precizăm că industria transporturilor rutiere se confruntă cu un deficit semnificativ de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane, ceea ce afectează condițiile de muncă și odihnă ale șoferilor profesioniști. Spațiile de parcare sigure și securizate sunt esențiale pentru respectarea prevederilor legislației naționale și europene privind siguranța rutieră și timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, fiind necesare pentru a asigura șoferilor odihnă de calitate în condiții de securitate și siguranță, în timp ce au acces la un nivel minim de servicii. Totodată, semnalăm stresul și

condițiile dificile de muncă ale șoferilor profesioniști, cauzate de timpii mari de așteptare la frontierele României, atât cele non-UE cât și cele Schengen (cel puțin o zi lucrătoare la o cursă externă, dar s-a ajuns și la un maxim istoric de 5 zile de așteptare).

Pe durata staționării la frontieră, șoferii întâmpină diverse dificultăți:

- lipsă grupuri sanitare;
- lipsă spații de alimentație publică și stații de alimentare;
- nu se pot odihni.

În plus, depășirea timpilor de conducere, strict reglementați în UE, din cauza timpilor de așteptare în coadă la trecerea frontierei poate duce la sancționarea șoferilor profesioniști români de către autoritățile de control.

2. Criza de șoferi profesioniști

Un alt factor important este criza de șoferi profesioniști, care creează o presiune foarte mare pe șoferii existenți, atât pentru operarea transporturilor rutiere de mărfuri, cât și a celor de persoane. UNTRR solicită autorităților să dea șansa României să rămână în competiția europeană.

Astăzi, în timp ce în Polonia sunt angajați 106.000 șoferi extracomunitari și în Lituania - 67.000 șoferi extracomunitari, în România avem numai 350 șoferi extracomunitari!

De 5 ani România se află pe locul 3 în UE la operațiunile internaționale de transport rutier (transporturi rutiere internaționale de tip crosstrade operate de un transportator din România între alte două State Membre UE+transporturi rutiere de tip cabotaj operate de un transportator din România între două locații de încărcare/descărcare pe teritoriul altui Stat Membru) după Polonia și Lituania, dar într-o continuă scădere și foarte probabil va pierde curând această poziție în lipsa unor măsuri imediate și clare ale autorităților din România. Autoritățile din România, astăzi, frânează dezvoltarea transporturilor rutiere prin lipsa de implicare, indiferență și poziționare anacronică pe subiectele actuale.

3. Lipsa de responsabilizare a expeditorilor care pun presiune pe transportatori

Din păcate, în România nu au fost implementate prevederile legislației europene privind co-responsabilizarea expeditorilor, în cazul în care aceștia au cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale legislației. Lipsa de responsabilizare a expeditorilor conduce la situații dificile pentru transportatorii rutieri, precum încălcări prin supraîncărcarea vehiculelor sau impunerea unui timp foarte scurt de efectuare a cursei, care pune în pericol siguranța circulației prin obligarea șoferului de a încălca viteza legală și timpul de conducere și odihnă.



Probleme

- 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.



4. Pregătirea profesională

Pregătirea profesională pornește de la școala de șoferi și aici sunt mari carențe de formare începând cu obținerea permisului de categoria B. Iar un șofer profesionist care și-a luat categoria C nu este obligat să facă (,) cursuri de formare profesională, trebuie să dea doar un examen.

Nu în ultimul rând, trebuie precizat că, deși operarea transporturilor rutiere este un domeniu extrem de reglementat la nivel național și european, fiind impuse standarde europene ridicate șoferilor de camion atât pentru calificarea profesională inițială cât și periodică—cu toate acestea calitatea formării profesionale din România este foarte slabă. Pregătirea profesională este precară atât pentru obținerea permisului de conducere cât și pentru calificarea profesională — cum de altfel este situația și în celelalte domenii.

În aceste condiții, precizăm că firmele fac training cu șoferii pentru că nu își permit să îi trimită în cursă doar în baza cursurilor obligatorii.

5. Lipsa unei abordări sustenabile

Presiunea clienților pe tarife duce la imposibilitatea pregătirii și operării corespunzătoare și credem că trebuie ca, și în România, clienții de transport să renunțe la practicile primitive de cel mai redus preț chiar în zona ilegală și ar trebui să își reconsidere abordarea spre una sustenabilă pentru întreg lanțul logistic. Plata unor tarife sub costuri

nu poate avea alte consecințe decât cele pe care le vedem în mod regretabil că se întâmplă din ce în ce mai frecvent.

CONCLUZII:

Toate aceste probleme—infrastructura rutieră, lipsa parcarilor pentru camioane și timpii mari de așteptare la frontiere, criza șoferilor și pregătirea profesională precară generează situațiile grave pe care le constatăm pe șosele, afectând siguranța tuturor participanților la trafic, inclusiv a șoferilor.

Deși aparent șoferii sunt vinovați, aceștia sunt de fapt primele victime ale cumulului de factori alarmanți ai acestui sistem disfuncțional. Creșterea numărului de accidente, a gravității acestora prin numărul de victime și pagubele materiale înregistrate reflectă pe deplin, din păcate, lipsa de acțiune a autorităților române. Măsurile dispuse pompieristic sunt ineficiente și nesustținute constant pentru a îndrepta situația gravă în care s-a ajuns.

UNTRR solicită autorităților române acțiuni concrete, coordonate, cu caracter permanent și nu ocazional, precum și alocarea de resurse în mod corespunzător tuturor autorităților care au un rol în aplicarea legislației.

În acest sens, reamintim principalele măsuri solicitate de industria transporturilor rutiere de mult timp autorităților române:

- Dezvoltarea infrastructurii rutiere și alocarea de fonduri pentru construirea spațiilor de parcare

sigure și securizate pentru camioane;

- Transpunerea în legislația românească a normelor prevăzute de legislația comunitară privind condițiile pe care trebuie să le îndeplinească expeditorii, agenții de expediție, contractanții și subcontractanții pentru nerespectarea legislației din transport;

- Transpunerea Directivei nr. 2561/2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto în ceea ce privește numărul de ore pentru formarea profesională, actualizarea cerințelor minime privind calificarea și formarea continuă și a subiectelor care trebuie atinse în procesul de formare profesională;

- Măsuri de atenuare a crizei șoferilor profesioniști prin facilitarea angajării șoferilor extracomunitari la firmele românești de transport rutier;

- Modernizarea infrastructurii la punctele de trecere a frontierelor cu țările UE și non-UE, măsuri urgente de coordonare instituțională atât națională, cât și transfrontalieră pentru reducerea timpilor de așteptare în frontiere și fluidizarea traficului;

- Accelerarea procesului de aderare la spațiul Schengen.

În lipsa unei abordări sustenabile, tragediile se vor înmulți și nu se vor reduce. România trebuie să treacă de etapa de capitalism sălbatic și să abordeze calea sustenabilității pentru o dezvoltare sănătoasă.", se spune în comunicatul UNTRR din 25 septembrie 2025.



CAMION FEST REVINE! EDIȚIA DE TOAMNĂ 2023

- Cefin Trucks a organizat o nouă ediție a evenimentului Camion Fest, întâlnirea tradițională a tuturor celor interesați de oferte speciale pentru achiziția/trade-in-ul vehiculelor comerciale rulate
- Cefin Trucks dezvoltă noua divizie de camioane Ford Trucks rulate
- AIC Trucks dezvoltă portofoliul de mărci reprezentate, pentru a completa oferta către clienții interesați de produse din mai multe segmente, vehicule comerciale noi și uzate

Cefin Trucks, unul dintre cele mai mari parcuri de vehicule comerciale și semiremorci rulate multi-brand din România și unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat la București, pe 13 octombrie 2023,

o nouă ediție a tradiționalului eveniment Camion Fest.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:
După 10 ani de Camion Fest, care

sunt așteptările dumneavoastră la această ediție?

Stefan Albarosa, CEO, AIC Group: Când un eveniment se repetă atât de mulți ani, este un

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





eveniment de succes. Ne permite să ne legăm cu clienții noștri, într-o formă informală și prietenească. Să petrecem momente plăcute împreună. Dar e și o oportunitate pentru afaceri unice, deoarece zilele acestea vehiculele sunt promovate la prețuri excepționale. Legăm plăcerea cu datoria noastră, de a da cel mai bun produs la cel mai bun preț clienților noștri.

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

Am văzut vehicule Piaggio în curte. Aveți noutăți în acest sens?

Stefan Albarosa, CEO, AIC Group:

Felicitări pentru spiritul de observație. Este o surpriză. O să lansăm foarte curând activitatea noastră de importator al Piaggio Comercial în România. E un vehicul complementar cu celelalte game pe care le oferim, Ford Trucks pentru vehicule peste 16 tone și Atlas, pentru vehicule mijlocii de la 10 la 15 tone.

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

Ce noutăți avem în acest an la Camion Fest?

Paul Drăniceanu, Director Divizie de Vehicule Rulate, Cefin Trucks:

Ca în fiecare an, la Camion Fest ne așteptăm clienții cu diferite surprize plăcute. Anul acesta avem un stoc de vehicule comerciale rulate, cu prețuri speciale. Facem acțiuni de trade-in, în care omul poate da o mașină second-hand să ia un camion second-hand mai nou. Avem și un serviciu de plată în rate pe care îl folosim pentru clienții ce nu au toți banii. Printr-un avans de 40-50% îi putem ajuta să își ia camionul dorit. Suntem o firmă stabilă și avem în parc și vehicule marca Piaggio, Otokar, care, alături de Ford, ne ajută să dezvoltăm afaceri cu toată gama de clienți, pe toată gama de la 3,5 tone la 72 de tone.

A XX-a ediție

Evenimentul organizat de Cefin Trucks de două ori pe an, ajuns la a XX-a ediție, a devenit deja locul tradițional de întâlnire al specialiștilor din piața vehiculelor comerciale rulate. Peste 250 de camioane rulate multibrand, oferte speciale și o atmosferă de festival i-au așteptat pe vizitatori. În cadrul târgului au fost expuse camioane rulate, autotractoare, semiremorci, autobasculante, autobetoniere și utilaje de construcții.

Activitatea Diviziei Camioane Rulate Cefin Trucks integrează servicii



de achiziții, trade-in și vânzarea de camioane și semiremorci rulate aparținând tuturor mărcilor. AIC Trucks deține și o divizie de



Camion Fest venim cu noutăți către clienții și partenerii noștri, strângând pe parcursul perioadei premergătoare toate cerințele pieței, nevoile și facilitățile la care putem răspunde prin oferta Cefin Trucks. Este un prilej de a reîntâlni cu parteneri din industrie și cu clienții noștri care așteaptă oferte speciale. Obiectivul nostru este să menținem permanent un parc de produse cu multe variante pentru clienți. Iar planul de dezvoltare la nivel de companie AIC Trucks,

consultanță în servicii financiare, AIC Financial Services, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania AIC Trucks este un partener stabil care vine în întâmpinarea tuturor cerințelor acestora și ale pieței, prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele de activitate.

„Cu fiecare ediție a evenimentului



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cantum de 600 litri

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





ne ajută să menținem acest nivel, având în vedere și extinderea portofoliului de produse noi, de mărci, de posibilități de trade in, dar și serviciile de consultanță pentru finanțare și rețeaua de service”, a declarat Paul Drăniceanu, Directorul Diviziei de Vehicule Rulate, Cefin Trucks.

AIC Trucks are o vastă experiență, de peste 25 de ani, în distribuția de vehicule comerciale și autobuze, precum și în servicii integrate pentru adăugarea de valoare clienților săi: rețea extinsă de service-uri proprii, servicii financiare, divizie de vehicule comerciale second hand multibrand.

După lansarea cu succes a brandului Ford Trucks în România -cu peste 3.500 de unități livrate până în prezent, lider de piață în segmentul vehiculelor de construcții și specializate- și a brandului Otokar (autobuze și camioane ușoare Atlas), AIC Trucks a anunțat, cu ocazia evenimentului Camion Fest, în premieră, și noul brand intrat în portofoliul companiei: Piaggio Commercial, ca importator și distribuitor în România, acoperind astfel și segmentul de până la 2,8 t, reprezentat de camionul urban Piaggio NP6.

Portofoliul AIC Trucks oferă astfel clienților soluții comerciale pentru o gamă largă de greutatea transportate: până la 2,8 T GVW cu Piaggio Commercial, între 7-15 T GVW cu Otokar Atlas, respectiv, peste 18 T GVW cu Ford Trucks. Pentru transportul de persoane, portofoliul include și gama Bus, oferită de Otokar.

AIC Trucks include și cel mai mare service de camioane din România și unul dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, parte din rețeaua proprie de service-uri, AIC Service Network. Acesta oferă servicii de reparații mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie complexe pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci.

Despre AIC Trucks

Compania are o istorie de 28 de ani în sectorul automotive românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca fiind unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule



comerciale.

AIC Trucks este orientat către client și își adaptează constant strategia pentru a satisface cerințele clienților și pentru a adăuga valoare afacerilor lor prin ofertele integrate de produse și servicii.

Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România. Începând cu anul 2023, compania și-a adăugat în portofoliu și mărcile Otokar (autobuze și camioane Atlas) și Piaggio Commercial.

Ford Trucks este lider de piață, în România, atât pe segmentul de vehicule specializate, cât și pe cel de construcții, cu un plan ambițios de a-și extinde cota de piață în segmentul autotractoroare pentru



transport internațional.

Cefin Trucks, divizia de camioane rulate, parte a AIC Trucks, integrează servicii de cumpărare, trade-in și vânzare de camioane și semiremorci second hand multibrand.

AIC Financial Services, este divizia de consultanță în servicii financiare, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

AIC Service Network, parte a Grupului AIC, este cea mai mare rețea proprie de service pentru camioane din România și una dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, cu opt locații deținute. Oferă servicii complexe mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci. Cifra de afaceri a AIC Trucks în 2022 a fost de 82 de milioane/euro, iar operațiunile totale din grupul de automotive au depășit 120 de milioane/euro. Numărul total de angajați este de aproximativ 400.





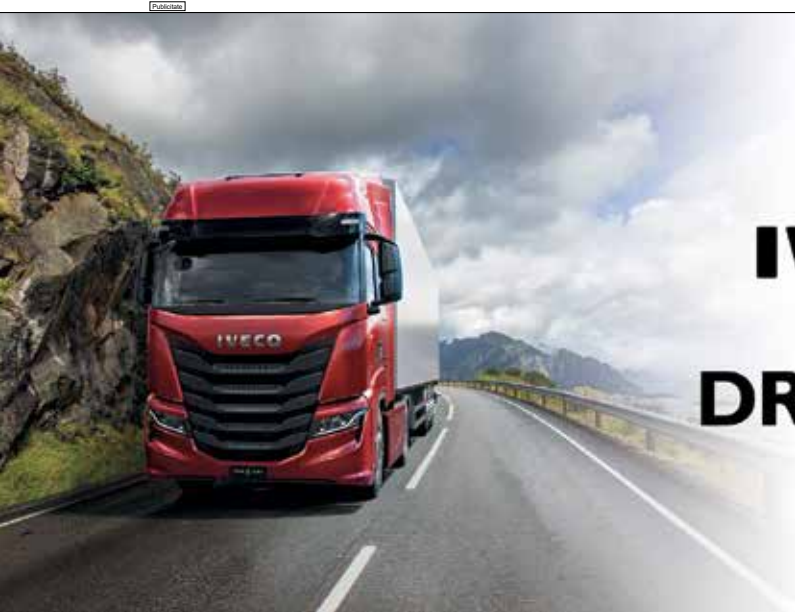
OKTOBERFEST LA SCHMITZ CARGOBULL ROMÂNIA 2023

Liderul pieței europene de remorci, Schmitz Cargobull, a revenit și în 2023, în România, cu deja tradiționalul Oktoberfest.

Sărbătoarea, care a avut loc la 12 noiembrie 2023, a fost un excelent prilej pentru echipa Schmitz Cargobull România de a se întâlni cu proprii clienți într-o atmosferă neprotocolară și de a-și prezenta cele mai noi produse și servicii.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin: Care sunt planurile de viitor pentru Schmitz Cargobull?

Roland Schacht, Managing Director Schmitz Cargobull România: Da, viitorul, marea întrebare pentru noi toți. Noi suntem evident pregătiți cu toate produsele noastre. Avem foarte multe inovații



IVECO  -WAY
DRIVE THE NEW WAY.



În pregătire, vorbim despre remorci inteligente, remorci electrice, remorci ușoare. Acestea ne vor ajuta pentru provocările din anii următori.

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

Ce înseamnă sărbătoarea de azi, Oktoberfest, la Schmitz Cargobull?

Roland Schacht, Managing Director Schmitz Cargobull

România: Suntem aici să celebrăm cel de-al treilea Oktoberfest al nostru și 20 de ani de Schmitz Cargobull în România. Suntem aici din 2003. Evident, cu multe dificultăți, provocări, dar ne-am descurcat. Suntem în continuare liderul pieței și avem multe inovații să vă arătăm aici, azi. Vă invit să le vedeți alături de noi!

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

Care este istoria Schmitz Cargobull?



Roland Schacht, Managing Director Schmitz Cargobull

România: Avem deja o istorie de 130 de ani în domeniu. Am ajuns în acest timp numărul 1 în Europa, producătorul numărul 1 de remorci, oferind soluții, inovații clienților noștri din întreaga lume.

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

Ce noutăți ne prezentați la această ediție a Oktoberfest?

George Badea, Regional Product Manager Schmitz Cargobull:

Anul acesta am decis să întregim portofoliul cu toate vehiculele disponibile în piață dar și cu cele pe care le dorim în viitor. Am venit cu o remorcă full electrică frigorifică, cu o semiremorcă basculabilă de cereale cu gât de lebădă, cu o semiremorcă basculabilă de oțel pentru anumite aplicații mai dure. Pentru prelate, am venit cu ambele semiremorci Eco și anume Eco Varios și Eco Flex. Amândouă vin în variantele noi, cu îmbunătățiri. Pentru partea de suprastructuri, am adus trei vehicule aparținând celor trei domenii de maxim interes: curierat, carne pe cârlige și marfă la temperatură controlată.





De 20 de ani în România

"Sărbătorim azi nu numai
Oktoberfest ci și 20 de ani de



Schmitz Cargobull în România!",
a spus, în discursul său de la
eveniment, Roland W. Schacht,
Managing Director la Schmitz
Cargobull România.
"Ce avem pentru voi azi sunt multe



inovații pe care noi le-am dezvoltat
pe parcursul acestor ani!
Un lucru pe care în mod clar trebuie
să îl vedeți ceva mai târziu este
semiremorca frigorifică electrică.
O numim S.KOe, de la electric.", a
adăugat Schacht.
Petrecerea a fost un excelent prilej
pentru prietenii Schmitz Cargobull
de a vedea noi semiremorci și de
a se bucura de specialități culinare
germane.



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

detasaretransport.ro





SCANIA DUCE ELECTRIFICAREA LA NIVELUL URMĂTOR: O NOUĂ GENERAȚIE DE VEHICULE ALIMENTATE CU BATERII ELECTRICE

- Scania produce următoarea generație de vehicule alimentate cu baterii electrice (BEV): camioane electrice cu putere, autonomie și capacitate de încărcare pentru operațiuni zilnice fără efort într-o varietate de sarcini de transport urban și regional
- Sunt introduse actualizări majore pentru soluțiile Scania BEV urbane, cu șasiu adaptat, baterii noi și sisteme auxiliare optimizate
- Camioanele sunt echipate cu celule de baterii sustenabile furnizate de Northvolt și cu pachete produse în fabrica de asamblare a bateriilor inteligente Scania din Södertälje
- Scania are o ofertă amplă care include soluții de încărcare, finanțare, R&M și vânzări consultative, împreună cu servicii digitale premium
- Serviciul Scania Charging Access permite încărcarea convenabilă pe traseu în 12 țări, cu prețuri predictibile, administrare minimă și o rețea în continuă creștere, pregătită pentru camioane

Scania a prezentat pentru prima dată următoarea generație de camioane regionale cu baterii electrice și emisii zero în iunie 2022. Producția va începe în Södertälje, Suedia, pentru camioanele cu cabinele R și S, echipate cu motoare de 400 sau 450 kW, putere suficientă pentru o gamă extinsă de aplicații în transportul rutier. Prin intermediul vehiculelor electrice cu baterii actualizate pentru mediul urban, care includ noile pachete de baterii ecologice și șasiuri adaptate pentru electrificare, alături de

servicii precum Scania Charging Access, oferta Scania a ajuns la un nivel de dezvoltare care o face atractivă și de referință pentru un spectru larg de clienți, indiferent de sarcinile lor de transport. „Operarea camioanelor cu emisii zero nu mai este un privilegiu rezervat doar grupurilor restrânse”, afirmă Fredrik Allard, Senior Vice President & Head of E-mobility la Scania. „Oferta Scania acoperă acum o gamă extinsă de aplicații și cerințe ale clienților, în timp ce furnizează servicii care reduc

pragul pentru o transformare către transporturile fără emisii de carbon, disponibile pentru un număr mai mare de utilizatori.” Oferta de vehicule cu baterii electrice de la Scania se extinde rapid. Odată cu introducerea noilor soluții actualizate, o mare parte din operatorii de camioane au oportunitatea de a conduce camioane electrificate, indiferent de aplicația lor. Nici autonomia și nici procesul de încărcare nu mai reprezintă o problemă, iar cu o putere de până la 450 kW



disponibilă, puterea cu siguranță nu este o preocupare. Un punct forte pentru Scania este abordarea sustenabilă în lanțul de aprovizionare pentru materiile prime necesare, de la baterii la oțel și electricitate pentru producție. Următoarea generație de camioane regionale cu baterii electrice Scania are cifre impresionante: greutatea totală a ansamblului poate fi de până la 64 de tone, autonomia este de până la 390 de kilometri, capacitatea de încărcare este de până la 375 kW, iar nivelurile maxime de putere – 400 sau 450 kW (circa 610 CP) – sunt considerabil mai mari decât cele prezentate de majoritatea camioanelor convenționale. „Cu excepția operațiunilor de transport pe distanțe lungi, puțini cumpărători nu găsesc astăzi ceea ce au nevoie din punct de vedere operațional”, spune Allard. „Desigur, există încă anumite aplicații care sunt mai puțin susceptibile să treacă la propulsia electrică în viitorul apropiat, dar mulți cumpărători vor fi uimiți când își vor da seama de ce sunt capabile aceste camioane și eficiența lor, împreună cu serviciile

noastre digitale.” Cele mai recente camioane electrice Scania sunt disponibile atât în varianta camion rigid, cât și în cea de cap tractor. Sunt disponibile ambele cabine din seria R și S. Autonomiile vor varia, ca întotdeauna, în funcție de greutatea încărcăturii, modul de operare, condițiile meteo, stilul de conducere și așa mai departe, dar o autobasculantă de 27 de tone cu șase baterii poate atinge o autonomie de până la 350 de kilometri între încărcări. O oră de încărcare va adăuga ulterior 270 de kilometri de autonomie. Și nu sunt necesare cele mai puternice stații de 350 kW pentru a obține timpi de încărcare rezonabili: un încărcător de 130 kW va adăuga 100 de kilometri de autonomie într-o oră pentru un camion care consumă 1,3 kWh/km. „Avem o fixație pentru a nivelul de alimentare de la 10% la 100%, așa cum facem cu motorina”, spune Allard. „Cu vehiculele cu baterii electrice, mentalitatea ar trebui să fie să încărcăm doar pentru autonomia necesară: dacă aveți de parcurs 120 de kilometri până la

stația de încărcare de acasă, ar fi inutil să încărcăți pentru o distanță mai mare.”

Soluții urbane actualizate și vehicule electrice noi

Primele camioane cu baterii electrice de la Scania au apărut pe piață începând cu anul 2021 și au condus tranziția către transporturile fără combustibili fosili, în principal în aplicațiile urbane. Scania își intensifică acum oferta pentru aplicații precum camioanele de distribuție și autobasculantele ușoare. Cu adăugarea șasiurilor adaptate pentru electrificare, bateriilor de la Northvolt și noilor sisteme auxiliare care vor adăuga funcționalitate sporită și mai puțină complexitate, se deschid noi oportunități.

În paralel, Scania introduce o gamă de noi vehicule electrice, familia EM C1-4, cu nici mai mult, nici mai puțin de cinci niveluri de putere diferite. Se așteaptă ca EM C1-4 să devină modelul cu cel mai mare volum de vânzări pentru Scania, datorită flexibilității sale și celor cinci niveluri diferite de putere.

„Prin această completare,

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



introducem oportunitatea de a personaliza și vehiculele cu baterii electrice, în funcție de operațiunile lor reale”, afirmă Allard. „Cu cele cinci niveluri diferite de putere și cele patru trepte de viteză, acest vehicul electric este flexibil din toate punctele de vedere. Cu această bază, putem ghida fiecare client către configurația potrivită privind numărul de baterii și serviciile noastre, astfel încât să se potrivească cu adevărat nevoilor lor.”

Baterii care fac diferența

Scania utilizează celule de baterii de la producătorul suedez Northvolt, care au capacitatea de a alimenta camioane pe o distanță de 1,5 milioane de kilometri. Amprenta lor de carbon este de aproximativ o treime din referința comparativă a industriei.

Una dintre principalele calități ale bateriilor Scania este caracteristica lor de încărcare. Spre deosebire de multe alte pachete de baterii, bateriile Scania pot fi încărcate repetat până la 100% a ferestrei SOC fără niciun impact asupra duratei lor de viață. De asemenea, au o curbă de încărcare constantă, ceea ce înseamnă că se încarcă cu aceeași viteză atunci când sunt aproape pline ca atunci când sunt aproape goale. Această curbă de încărcare constantă oferă timpi de încărcare previzibili, iar durata lungă de viață a bateriilor asigură un cost total de proprietate redus.

Scania a realizat aceste capacități rare, asigurându-se că bateriile au întotdeauna temperatura potrivită. Împreună cu Northvolt, a adaptat tehnologia bateriei pentru vehiculele grele cu o capacitate mare de încărcare în raport cu așa-numitul C-rate (curentul la care o baterie este încărcată și descărcată).

„Credem că problemele legate de încărcare vor fi considerate mai puțin problematice pe măsură ce oamenii învață mai mult despre modul în care bateriile funcționează”, afirmă Allard.

„Atunci când analizăm tiparele de operare, devine adesea evident că majoritatea au o

autonomie suficientă, cu o marjă. Autobasculantele și alte ansambluri cu șasiu rigid desfășoară adesea mai puțin de 200 de kilometri pe zi atunci când operează în zone urbane. Dacă ar alege să le încarce la stația de acasă și s-ar alătura serviciului Scania Charging Access pentru completări, autonomia nu ar reprezenta o problemă pentru ei.”

Tranziția către transportul sustenabil, fără emisii cu efect de seră, este un proces în desfășurare în care liderii precum Scania au un rol important. Scania consideră că schimbarea este iminentă, pentru început în Europa și SUA. Aceasta este determinată de o combinație de cerințe de sustenabilitate din partea clienților, reglementări suplimentare și faptul că se așteaptă ca vehiculele electrice să atingă paritatea de costuri – sau chiar să fie mai avantajoase – în comparație cu cele diesel.

„Interesul pentru soluțiile cu baterii electrice este imens; clienți potențiali sunt peste tot”, spune Allard. „Faptul că unii sunt precauți și se limitează la câteva camioane pentru flotele lor este pe deplin înțeles, deoarece vor să acumuleze experiență mai întâi. Dar cu portofoliul nostru în creștere și o infrastructură în expansiune, obiectivul Scania de a vinde 50% din totalul volumului nostru de camioane electrice în Europa până în 2030 este cu siguranță realizabil.”

Scania Charging Access – unul pentru toți, toți pentru unul

La începutul acestui an a fost prezentat Scania Charging Access, un serviciu care este acum disponibil. Scania oferă acces fără probleme la o rețea de încărcare la nivel european în 12 țări, cu puncte de încărcare clasificate în funcție de cât de potrivite sunt pentru camioane.

Indiferent de cine operează punctele de încărcare în rețea, clientul va primi doar o singură factură, de la Scania. Serviciul nu implică nicio taxă de înregistrare sau lunară; clientul plătește doar atunci când utilizează serviciul. Singura cerință pentru a se alătura serviciului

Scania Charging Access este să dețină cel puțin un camion Scania, de orice tip.

„Suntem pionieri în furnizarea unui serviciu consolidat pentru vehiculele grele în Europa”, spune Magnus Höglund, Head of Charging Solutions la Scania. „Este în principal conceput pentru încărcarea pe parcurs, misiunea noastră este să facilităm și să simplificăm adevărata electrificare eliminând totul, de la teama privind autonomia la nemulțumirile administrative, și să oferim puncte de încărcare pregătite pentru camioane.”

„Evaluăm și clasificăm manual toate punctele de încărcare existente, atât cele destinate vehiculelor grele, cât și cele destinate autoturismelor. Acest lucru ne ajută să identificăm cele care sunt benefice pentru clienții noștri până când există un număr semnificativ și o rețea extinsă dedicată exclusiv vehiculelor grele.”, susține Magnus Höglund.

Scania este pionier în furnizarea unui serviciu de încărcare consolidat pentru vehicule grele în Europa. Scania Charging Access nu are taxe de înregistrare sau lunare; clienții plătesc doar un preț predictibil atunci când folosesc serviciul. Toate punctele de încărcare din rețea, din Europa, sunt evaluate de Scania, iar rezultatele – cât de bine sunt adaptate pentru camioane și autobuze – și disponibilitatea acestora pot fi filtrate în aplicația Scania Driver sau în contul My Scania.

Chiar dacă rețeaua actuală pentru camioane și autobuze este limitată, Höglund prevede o creștere rapidă: „Se va extinde continuu pe parcursul anului 2024 și ulterior, când operatorii de încărcare precum Milence și alții vor fi operaționali. Prin utilizarea aplicației Scania Driver sau a contului My Scania, se pot filtra punctele de încărcare pe care le-am evaluat ca fiind pregătite pentru camioane și disponibilitatea acestora. Actualizăm în mod constant serviciul, atât cu noi funcționalități, cât și cu mai mulți operatori.”



RAPORT. CELE MAI MARI PROVOCĂRI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER TRANSFRONTALIER

Autoritatea Europeană a Muncii a elaborat un raport care oferă practicienilor din statele membre, partenerilor sociali și experților o imagine de ansamblu a obligațiilor de cooperare transfrontalieră, a provocărilor și a activităților posibile în ceea ce privește sectorul transportului rutier internațional.

Raportul oferă o imagine de ansamblu a legislației-cheie a UE referitoare la aspectele sociale și la obligațiile de cooperare transfrontalieră în sectorul transportului rutier internațional de marfă și de pasageri, urmată de o analiză a practicilor și provocărilor în materie de cooperare interinstituțională între statele membre și în cadrul acestora.

Raportul conține trei studii de caz specifice care abordează strategiile de cooperare în vederea combaterii companiilor de tip "cutie poștală", schimbul de informații în timpul și după inspecțiile rutiere; nivelurile de cooperare consolidată.

În plus, raportul include

două grupuri de concluzii operaționale:

Acțiuni de sprijinire a autorităților naționale și a autorităților de aplicare a legii din statele membre:

- asigurarea unei coordonări și a unei cooperări sporite și mai eficiente între diferitele autorități competente din statele membre;
- continuarea consolidării capacităților autorităților naționale competente și ale agențiilor de aplicare a legii din statele membre.

Acțiuni de sprijinire a cooperării transfrontaliere între statele membre:

- să promoveze sensibilizarea și înțelegerea practicilor altor state

membre;

- îmbunătățirea și extinderea utilizării sistemelor electronice pentru schimbul de informații;
- acțiuni de cooperare transfrontalieră consolidată în domeniul transportului rutier internațional.

Cele mai importante prevederi

România este menționată de 11 ori. Prima dată este oferită drept exemplu într-o speță privind detașarea șoferilor, unul din cele mai importante puncte din acest raport.

Directiva (UE) 2020/1057 privind detașarea șoferilor de camion

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.



la nivelul transportului rutier internațional

Directiva (UE) 2020/1057 urmărește să contribuie la un transport rutier internațional sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social prin asigurarea unui echilibru între asigurarea unor condiții de muncă adecvate și a protecției sociale pentru conducătorii auto și condiții adecvate pentru afaceri și pentru o concurență loială pentru operatorii de transport rutier. Acest lucru se reflectă atât în prevederea unor norme privind domeniul de aplicare, care sunt adaptate la sectorul transporturilor și care derogă de la detașarea de bază Directiva 96/71/CE și (2) introducerea unui mecanism de control separat sub forma declarațiilor de detașare. Directiva (UE) 2020/1057 se aplică numai conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite într-un stat membru care sunt detașați în alte state membre în cadrul unui contract de servicii care a fost încheiat de către întreprindere. În cadrul acestui tip de detașare, conducătorii auto rămân sub autoritatea directă a angajatorului lor inițial și prestează serviciile către întreprinderile care au nevoie de transportul mărfurilor. Aceste operațiuni pot consta în transporturi bilaterale, transporturi interprofesionale sau operațiuni de cabotaj. În plus, un șofer poate conduce și prin un alt stat membru fără a-și încărca sau descărca vehiculul (operațiuni de tranzit). Directiva (UE) 2020/1057 nu se aplică conducătorilor auto care sunt detașați de o întreprindere de muncă temporară sau conducătorilor auto care sunt detașați în cadrul unei grup sau concern de întreprinderi.

Ce tipuri de transport rutier se pot efectua

Transport prin Germania fără a încărca sau descărca mărfuri în Germania. Operațiunea de transport pe teritoriul Germaniei este caracterizată ca fiind un transport de tranzit. O operațiune bilaterală este un transport efectuat cu un

vehicul care este înmatriculat în țara A (statul membru de stabilire) și care circulă pe ruta dintre țara A și B sau invers. De exemplu: o companie de transport poloneză care transportă marfă din Polonia în Germania.

O operațiune de comerț încrucișat este un transport efectuat de un vehicul înmatriculat în țara A, care își încarcă mărfurile în țara B și le descarcă în țara C. De exemplu: o companie de transport maghiară care transportă marfă între Germania și Țările de Jos.

Exemplu cu o companie românească

O operațiune de cabotaj este un transport efectuat de un vehicul înmatriculat în țara A și care circulă pe o rută între mai multe locuri sau locații din țara B. De exemplu: o companie de transport din România care transportă marfă între Trier și Berlin în Germania.

Un alt tip de detașare considerabil diferit în sectorul transportului rutier din UE poate fi întâlnit în situațiile în care întreprinderile de transport își detașează conducătorii auto la alte întreprinderi de transport, inclusiv prin transfer de autoritate, pentru a lucra direct sub autoritatea angajatorului și în beneficiul operațiunilor de transport ulterioare ale acestuia.

A doua mențiune se referă la Registrele electronice naționale privind operatorii de transport. Statele membre au obligația de a înființa și de a ține la zi registre naționale privind operatorii de transport stabiliți pe teritoriile lor respective. În aceste registre naționale sunt înregistrate diferite tipuri de informații și date despre întreprinderile de transport rutier și conducerea acestora, despre operațiunile și cu privire la ratingul de risc al acestora.

În plus, registrele naționale ar trebui să conțină informații despre cazurile de întreprinderi care au făcut obiectul unor condamnări sau sancțiuni pentru încălcări grave și a cazurilor de transporturi în care managerul de transport/

administratorul executiv al unui operator de transport a fost declarat inapt în conformitate cu reglementările naționale. Statele membre nu sunt obligate doar să păstreze aceste registre privind condamnările/ sancțiunile în registrele lor naționale atunci când acestea au fost emise pe teritoriul lor de către autoritățile/ instanțele naționale ci și atunci când acestea au fost impuse în alte state membre. De asemenea, statele membre sunt obligate să păstreze și să actualizeze înregistrările privind numerele de înmatriculare ale vehiculelor operate de întreprinderea de transport, privind numărul de persoane angajate și cu privire la ratingul de risc al întreprinderilor de transport. Aceste date ar trebui să fie "disponibile în permanență" pentru a facilita controalele rutiere care se efectuează în întreaga UE.

Cum funcționează

Registrele naționale funcționează ca principale baze de date sau instrumente de sprijinire a acțiunilor statelor membre. Obligația statelor membre de a face schimb de informații cu alte state membre cu privire la operatorii de transport rutier se face prin intermediul ERRU și IMI.

Se pot distinge două categorii principale de date care trebuie să fie înregistrate în registrele naționale.

(1) date referitoare la (a) identificarea operatorilor de transport/societăților de transport (nume, personalitate juridică, adresa societății) și a conducerii acestora (nume), și (b) date privind autorizațiile naționale necesare și licența comunitară (numărul de serie) pentru transportul internațional operatorii de transport rutier internațional. Aceste date ar trebui să fie accesibile publicului; (2) date privind (a) operațiunile întreprinderii de transport, cum ar fi numerele de înmatriculare ale vehiculelor și numărul de persoane angajate la data de 31 decembrie a anului precedent, (b) ratingul de risc al întreprinderii și (c) numărul,

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





categoria și tipul de încălcări grave care au dus la o condamnare sau la o sancțiune în ultimii doi ani și numele persoanelor declarate inapte să conducă o întreprindere de transport, inclusiv reabilitarea, măsurile de reabilitare aplicabile (datele trebuie să fie păstrate până la restabilirea bunei reputații). Aceste site-uri cu informații sunt accesibile numai agenților de control care sunt înzestrați în mod corespunzător cu atribuții de supraveghere, competențe de supraveghere/impunere a sancțiunilor, în timp ce aceștia sunt ținuti de o obligație de confidențialitate. La momentul redactării prezentului raport (ultima revizuire, iunie 2023), din informațiile disponibile reiese că nu au fost publicate toate linkurile către registrele naționale din statele membre. Site-ul cu informațiile privind registrele naționale ale Croației, Ciprului, Luxemburgului, Maltei, României și Spaniei lipsesc. Acest lucru poate însemna fie că aceste registre naționale nu sunt disponibile online pentru public și/sau că link-ul online nu au fost pus la dispoziție pentru a fi încorporat în raportul Comisiei.

Practici de cooperare interinstituțională în cadrul transportului rutier

Într-o serie de state, schimbul de informații este standardizat și reglementat prin lege. În general, acesta este posibil să se distingă mai multe categorii de instrumente de coordonare, cooperare, schimb de informații. În primul rând, reiese din rapoartele de țară că autoritățile competente din statele membre au instituit reuniuni, grupuri de lucru, panouri de coordonare (cvasi-)permanente. De exemplu, în Germania, au fost menționate mai multe grupuri de

coordonare. Un exemplu este așa-numitul grup de lucru privind problemele poliției rutiere, AGVPA. Printre altele, acest grup face schimb de experiență și elaborează proiecte armonizate în domeniul controalelor de trafic. În afară de forumuri precum acestea, controalele efectuate de către autoritățile respective sunt de obicei predate autorităților de urmărire penală competente. În plus, diferite autorități efectuează controale comune în diferite domenii ale legii. În România, reuniuni periodice sunt organizate între Ministerul Transporturilor și partenerii sociali cu privire la aspecte legate de domeniul de transportului rutier. În Cipru, impunerea de amenzi administrative este decisă de către un comitet format din trei membri, alcătuit din funcționari publici din diferite ministere. În plus, multe state membre au instituit acorduri sau protocoale privind schimbul de informații în vigoare, standardizând astfel, într-o anumită măsură, fluxul de informații între diferitele autorități competente.

Cum se fac controalele

De exemplu, în Italia, la nivel local, acordurile au fost încheiate între poliția rutieră și inspectoratele provinciale de muncă pentru a asigura prezența inspectorilor de muncă atunci când au loc controale specifice în traficul comercial, astfel încât inspectorii de muncă să poată dobândi direct elemente utile pentru a ghida activitatea de inspecție la sediile societății. În Bulgaria, s-a raportat că Agenția Executivă de Administrare a Transportului Rutier și Agenția Executivă Inspecția Generală a Muncii planifică un acord bilateral pentru a asigura aplicarea normelor de către întreprinderile cu grad

ridicat de risc, precum și cu privire la procedura de efectuare a controalelor pe șosele și în întreprinderi pentru respectarea legislației muncii.

O altă provocare recurentă prezentată în rapoartele de țară este legată de lipsa de uniformitate a interpretării cadrului juridic. În Portugalia, autoritățile intervievate au subliniat că lipsa unei interpretări uniforme a cadrului normativ în domeniul transportului rutier constituie o problemă în sistemul lor. Crearea unui grup de lucru interinstituțional care să stabilească orientări de interpretare a fost avansată ca posibilă soluție.

Lacune relevante în România

În mod similar, în România, s-a evidențiat faptul că este nevoie de informații complete cu privire la legislația aplicabilă la nivelul UE și a statelor naționale pentru aplicarea legilor privind detașarea conducătorilor auto. S-a raportat că, deși România are obligații legislative cu privire la furnizarea de informații accesibile, exacte și ușor de utilizat, standardele diferite în ceea ce privește calitatea și accesibilitatea informațiilor furnizate pot cauza lacune relevante. În Polonia, s-a subliniat faptul că cooperarea dintre Inspecția Națională a Muncii și Inspectoratul pentru transport rutier este împiedicată în primul rând de provocările reprezentate de îndoielile privind aplicarea dispozițiilor privind timpul de lucru al conducătorilor auto și schimbul de informații cu privire la experiențele desfășurate pentru eliminarea pericolelor din transportul rutier. Răspunsul de țară al Cehiei a menționat că principala provocare pare să fie reprezentată de faptul că noile norme au intrat în vigoare abia la 1 august 2022, iar autoritățile

locale sunt încă în curs de perfecționare a proceselor. Oarecum asemănător, părțile interesate letone intervievate au subliniat faptul că cel mai mare dezavantaj pentru controlul și de aplicare a legii provine din faptul că legislația UE aplicabilă nu este încă pe deplin pusă în aplicare. S-a raportat că Ministerul Transporturilor lucrează la elaborarea de acte juridice pentru punerea în aplicare practică a Pachetului mobilitate I.

Numărul de conducători auto rezidenți sau detașați dintr-un anumit stat membru

Răspunsurile țărilor au confirmat faptul că a fost stabilit un nivel mai ridicat de cooperare și cu statele membre în care își au sediul un număr mai mare de conducători auto (Irlanda, Italia), adică în care conducătorii auto au reședința sau sunt rezidenți.

De exemplu, România este țara cu care agențiile de control din Italia colaborează cel mai mult, având în vedere că majoritatea șoferilor detașați sunt trimiși de companii stabilite în România. În mod similar, Irlanda a raportat că s-a stabilit un nivel ridicat de cooperare între agențiile de autorități irlandeze și cele din Regatul Unit.

Executarea transfrontalieră a sancțiunilor și amenzilor

Urmărirea și aplicarea transfrontalieră a sancțiunilor și amenzilor a fost menționată în mod sistematic ca fiind o problemă principală. Pentru că informațiile

obținute rămân destul de limitate și fragmentate, cercetarea demonstrează în mod clar că statele membre au sancțiuni foarte diferite între ele.

În timp ce în unele țări (de exemplu Irlanda), sancțiunile pot fi stabilite numai în fața unei instanțe, majoritatea statelor membre par să aplice sancțiuni și amenzi administrative pe care agențiile de aplicare a legii competente le pot impune și colecta la fața locului pentru încălcările depistate pe teritoriul lor (în timpul controalelor rutiere și/sau la sediile întreprinderilor), pe lângă sancțiunile care rezultă în urma procedurilor judiciare penale.

Cum se imobilizează vehiculul

În răspunsurile mai multor țări s-a menționat posibilitatea ca agențiile competente să aplice imediat amenzi atunci când sunt detectate încălcări în timpul unui control rutier. Aceste amenzi sunt percepute la fața locului și trebuie să fie plătite imediat de către conducătorul auto sau de către întreprinderea de transport (de exemplu, Muntenegru, Ungaria).

Unele rapoarte au menționat posibilitatea ca agențiile de aplicare a legii să imobilizeze vehiculul (de exemplu, Estonia, Franța, Lituania) sau de a confisca documentele întreprinderii (de exemplu, Letonia) până la plata amenzii. Răspunsul din Slovacia a menționat în acest sens că aplicarea amenzilor poate fi problematică dacă șoferul nu are

mijloacele necesare pentru a plăti în timpul controalelor rutiere, iar amenda trebuie să fie colectată în alt loc.

Răspunsurile țărilor au indicat că cele mai multe probleme apar în cazul încălcărilor care sunt imputate managerului/ operatorului de transport. Rapoartele au menționat adesea lipsa cooperării transfrontaliere între autoritățile competente în astfel de cazuri. Răspunsul Lituaniei a menționat că problema colectării amenzilor și a penalităților în alte state membre apare din cauza faptului că ERRU nu conține întotdeauna informații despre managerul de transport, în timp ce diferite țări solicită diferite tipuri de informații pentru a raporta o încălcare.

Fără aceste informații, este uneori imposibil să se emită o amendă. În cele din urmă, unele răspunsuri ale țărilor (de exemplu, Estonia) au menționat că nu este posibilă executarea amenzilor și a sancțiunilor impuse în alte state membre deoarece articolul 13 și următoarele din Directiva 2014/67 nu au fost încă transpuse în legislația națională.

În unele cazuri, problema apare deoarece autoritatea însărcinată cu aplicarea sancțiunii care a fost notificată întâmpină dificultăți în a lua legătura cu autoritatea din celălalt stat membru care a notificat încălcarea, deoarece acestea au notificat și închis deja cazul, nepermițând un schimb de informații cu celălaltă parte (de exemplu, Polonia).



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KoE COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire SCU și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**
Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 • Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.



VOLVO - REȚEA NAȚIONALĂ DE STAȚII PUBLICE DE ÎNCĂRCARE RAPIDĂ PENTRU CAMIOANELE GRELE ELECTRICE

O rețea națională de stații publice de încărcare rapidă pentru camioanele grele electrice se va deschide în Suedia.

Rețeaua de încărcare este alimentată cu energie regenerabilă. Un nou serviciu de la Volvo Trucks face mai ușor pentru transportatori să găsească și să acceseze stațiile de încărcare.

Noul serviciu Volvo le permite transportatorilor să găsească și să acceseze cu ușurință stațiile publice de încărcare pentru vehiculele grele, indiferent de marcă!

O rețea pentru încărcarea rapidă a camioanelor electrice este o piesă cheie a tranziției către un transport greu, mai sustenabil. În Suedia, un total de 130 de stații de încărcare sunt planificate să se deschidă în 2023 și 2024. Stațiile sunt operate de mai multe companii diferite, iar Volvo Trucks este unul dintre partenerii implicați în acest proiect. Volvo Trucks lansează acum un nou

serviciu care le permite operatorilor să găsească și să acceseze stațiile de încărcare. Serviciul va fi lansat mai întâi în Suedia* și vor urma alte piețe din Europa și alte părți ale lumii.

„Acesta este un adevărat pas înainte pentru electrificarea transportului greu. Clienții noștri vor fi capabili să acceseze stații publice de încărcare rapidă pe tot teritoriul Suediei iar, ca rezultat, trecerea la electric este mai simplă ca niciodată,” spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. Noul serviciu este deschis tuturor mărcilor de camioane și afișează toate stațiile de încărcare potrivite pentru vehiculele grele, indiferent de compania care le operează. Utilizatorul poate plăti pentru încărcare prin intermediul noii platforme: în viitorul apropiat, va fi posibilă și programarea unui timp de încărcare.

„Clienții vor putea să obțină





informații pe care să se poată baza, despre locurile unde pot găsi stații de încărcare pentru camioanele electrice grele și pot fi siguri că plătesc un preț corect de piață, fără costuri ascunse. Cu posibilitatea să-și planifice bine rutele în avans și cu minimum de administrare, sunt convins că este un pas important către a face camioanele electrice mai populare în rândul proprietarilor de flote,” spune Roger Alm. Volvo Trucks colaborează strâns cu operatorii de puncte de încărcare din întreaga lume, pentru expansiunea rețelei de încărcare și a serviciului cât mai rapid posibil. Volvo Trucks, parte integrantă a Volvo Group, construiește, de asemenea, infrastructură de încărcare prin intermediul Milence, un joint venture format cu Daimler Truck și Traton Group. Parteneriatul va rezulta în instalarea și operarea a cel puțin 1.700 de puncte de încărcare de înaltă performanță pe și în apropierea autostrăzilor, precum și în hub-urile logistice, peste tot în Europa. Infrastructura va oferi încărcare pentru toate vehiculele electrice grele pe baterii,



indiferent de marcă.

Iată cum funcționează rețeaua de încărcare a Volvo Trucks:

- Serviciul de încărcare este parte a portalului Volvo Connect, interfața Volvo Trucks pentru servicii digitale.
- Clientul poate găsi și plăti pentru încărcare prin Volvo Connect și printr-o aplicație mobilă. O hartă digitală arată stațiile de încărcare și dacă acestea sunt disponibile. În viitorul apropiat, va fi posibilă programarea unui interval de

încărcare.

- La sosirea la stația de încărcare, clientul utilizează un card sau o aplicație mobilă pentru identificare și pentru începerea încărcării.
- Clientul primește o factură consolidată.

*Serviciul de încărcare oferit de Volvo va oferi, în prima etapă, acces fără întreruperi la 29 de stații de încărcare, operate de către OKQ8. Stațiile de încărcare vor fi alimentate cu electricitate „verde”.



VIDEO. VERSUS S03E02: FIDELIZAREA PERSONALULUI DIN FIRMELE DE TRANSPORT RUTIER

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință. Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o

companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparenți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale

noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

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

Episodul 01

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

Alina Anton-Pop, director



Marketing & PR Revista

TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile din România, pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

George Niță, director

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate.

Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie



că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt

cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.





SCANIA SUPER ESTE CEL MAI EFICIENT CAMION DIN PUNCT DE VEDERE AL CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL DE LA ETC

Camionul Scania 420 R echipat cu grupul motopropulsor Super, introdus pe piață în anul 2021, a obținut o victorie hotărâtoare în evaluarea consumului de combustibil din cadrul prestigiosului test german comparativ pentru vehiculele destinate transportului pe distanțe lungi, cunoscut sub numele de European Truck Challenge.

Diferența față de al doilea loc în ceea ce privește consumul mediu de motorină a fost de 4,9%, o marjă extrem de semnificativă în contextul testelor comparative de acest nivel.

- Scania Super a fost cu 4,9% mai eficient din punct de vedere al combustibilului decât primul clasat;
- Sistemul de propulsie Super și îmbunătățirea sistemului Cruise Control cu Active Prediction au fost elementele decisive pentru victorie.

„Aceasta este încă o dovadă a poziției de lider ocupate de Scania în industrie ca fiind cea mai eficientă marcă în ceea ce privește consumul de combustibil”, spune Julian Modro, Head of Industry Solutions, Scania Trucks.

„Testele independente realizate de jurnaliști confirmă ceea ce mii de clienți experimentează în operațiunile lor zilnice: camioanele noastre Super au un avantaj clar în ceea ce privește consumul de combustibil față de concurență și aduc scăderi semnificative ale emisiilor de CO₂.”

Scania Super a câștigat încă o dată un test comparativ prin care își dovedește poziția de vehicul

lider în industrie, inclusiv în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil. În testul comparativ organizat de revista comercială Truck & Trailer Welt, acesta l-a învins pe locul secund, obținând o reducere a consumului de combustibil cu 4,9%.

Anul acesta, testul comparativ ETC s-a concentrat pe camioanele pentru transport pe distanțe lungi cu o putere de până la 450 CP și cuplu în intervalul de 2.200 până la 2.400 Nm. Cei mai importanți producători din Europa au fost invitați să participe la testul german, care a avut loc pe drumurile din sudul orașului Hanovra la sfârșitul lunii mai.

Cu toate acestea, în cele din urmă, au fost trei mărci care și-au adus camioanele la linia de start: Scania, DAF și Mercedes. Scania a ales să participe cu un camion pentru transport pe distanțe lungi de tip 420 R, echipat cu o cabină cu loc pentru dormit. Cu toate că avea cea mai mică putere din teren, Scania s-a remarcat prin cel mai mare cuplu de 2.300 Nm. Greutatea medie a ansamblului format din cap tractor și

remorcă în test a fost de 33,6 tone. „Revista Truck & Trailer Welt organizează European Truck Challenge pe drumurile publice și utilizează o varietate de caracteristici ale drumurilor diferite,” explică Modro. „Testul imită aspectele cu care confruntă șoferii în fiecare zi; singura diferență este că factorii perturbatori, precum blocajele de trafic, sunt eliminați din rezultatele finale. Ce înseamnă acest nivel de economisire la combustibil pentru transportatori care se luptă cu costurile crescute ale combustibilului și cu ratele de dobândă în creștere este evident: pentru un camion de transport pe distanțe lungi care parcurge 150.000 de kilometri pe an, economia la costul combustibilului în comparație cu al doilea cel mai bun camion se situează în jurul valorii de 3.000 de euro.”

Scania a primit premiul pentru cel mai eficient camion din punctul de vedere al consumului de combustibil în cadrul unei ceremonii de premiere organizate de revista Truck & Trailer Welt, în colaborare cu NUFAM din Karlsruhe, Germania.



SCANIA. SMART DASH DESCHIDE NOI PERSPECTIVE PENTRU ȘOFERII DE CAMIOANE

Noul panou de bord digital Smart Dash de la Scania deschide calea pentru experiențe de conducere mai inteligente, mai sigure și mai bune pentru toți șoferii.

Structura sa modulară și cele mai recente soluții digitale conferă camioanelor Scania o atmosferă sigură, conectată și confortabilă în spatele volanului. Șoferii Scania vor avea un control excelent asupra camionului și a împrejurimilor lor, primind semnale discrete de la companionul lor inteligent de camion atunci când se anticipează un pericol sau se solicită o acțiune. Scania Smart Dash este cea mai recentă piesă a puzzle-ului Scania în căutarea lor de a transforma industria transporturilor, făcând-o mai inteligentă și mai durabilă.

Oportunități nelimitate pentru personalizarea experienței de conducere, având întotdeauna la dispoziție cele mai recente date și informații.

O combinație sănătoasă de controale manuale și afișaje digitale oferă suport de primă clasă și o experiență simplificată pentru șoferi.

Scania a depus eforturi considerabile pentru a face sistemele de suport și siguranță intuitive și cât mai puțin invazive posibil pentru șoferi.

"Dincolo de o privire de ansamblu excelentă și posibilități nelimitate de personalizare a stației șoferului, Smart Dash-ul nostru este și pârghia pentru comunicare și digitalizare în jurul camionului", spune Stefan Dorski, Senior Vice President and Head of Scania Trucks.

"Camioanele Scania pot fi acum strâns integrate cu totul, de la sistemul de gestionare a flotei până la mediul de conducere real și o gamă de servicii bazate pe cloud pentru o siguranță, timp de funcționare și productivitate

îmbunătățite.", afirmă Dorski.

Smart Dash de la Scania reprezintă cea mai avansată dintre soluțiile de interfață între om și mașină pentru stațiile șoferilor din camioanele grele. Șoferul poate alege ce informații să afișeze sau să omită, iar întregul set-up este făcut pentru a fi intuitiv și ușor de utilizat, cu o combinație inteligentă de controale fizice și digitale care oferă o privire de ansamblu și liniște, fără a suprasolicita cognitiv.

Stația șoferului Smart Dash include întotdeauna două afișaje: Afișajul șoferului în fața șoferului și Afișajul de Informații Central (un ecran tactil disponibil în două dimensiuni - 10,1 sau 12,9 inch). Șoferul poate introduce informații prin intermediul ecranului tactil, apăsând butoane sau prin comenzi vocale. Scania a optat pentru o combinație echilibrată între controale fizice și digitale, evitând greșeala obișnuită de a ascunde funcțiile vitale la unul sau două niveluri într-un meniu.

"Cele mai utilizate funcții ar trebui, desigur, să fie disponibile imediat," spune Eduardo Landeo, Product Manager, Scania Trucks. "Este vorba despre oferirea șoferilor a celei mai bune experiențe posibile și asigurarea faptului că noua tehnologie îi susține întotdeauna pe șoferi în loc să-i enerveze sau să creeze suprasolicitare cognitivă. Sau chiar, în scenariile cele mai rele, să creeze situații în care atenția lor se abate de la drum și de la viziunea directă pentru a ajusta lucruri de bază precum temperatura interioară.", afirmă Landeo.

Generația recentă de camioane Scania oferă numeroase funcții de siguranță ca

standard când sunt vândute pe piețele europene. Alte funcții sunt opționale și de fapt depășesc standardele minime legale. Un exemplu este Sistemul Avansat de Frânare de Urgență pentru Utilizatorii Vulnerabili ai Drumului (AEB VRU); în loc să avertizeze doar că se află un pieton în fața camionului, vehiculul efectuează și frânarea efectivă când este necesar.

"Cu această introducere, deschidem un spectru digital și conectat care va aduce beneficii atât șoferilor, cât și proprietarilor de flote și managerilor de flote," spune Landeo. "Camioanele inteligente și sigure vor aduce o productivitate sporită, mai puține accidente și o siguranță mai mare pentru șoferi. Șoferul va simți că instrumentul său de lucru îl susține cu adevărat, oferind totul, de la informații despre camion și pericole posibile până la orientare generală și un sistem de sunet de înaltă calitate."

Așteptările clienților cu privire la vehiculele conectate și caracteristicile active de siguranță cresc constant. Smart Dash de la Scania răspunde acestor tendințe cu interfața sa digitală modulară și ușor de utilizat, care include atât actualizări prin aer, cât și potențialul 5G. Suportul fără sfârșit pe care îl oferă sistemele de siguranță este cel mai bun instrument al șoferului pentru a evita accidentele grave.

"Oricât de experimentat sau atent ar fi un șofer, cu tot timpul pe care îl petrece pe drumuri, va veni întotdeauna o zi când, el sau ea, va fi etern recunoscător pentru avertizarea oferită de unul dintre sistemele de avertizare," spune Landeo.



CUM A AJUNS TRANSPORTUL INTERMODAL NESUSTENABIL

Un raport despre transportul intermodal publicat de Curtea Europeană de Audit arată că ambițiile europene în acest sector sunt prea înalte și nerealiste.

Transport rutier reprezintă peste 70% din transportul de marfă din Uniunea Europeană, chiar dacă emisiile de CO₂ pe tonă-kilometru sunt de 137 grame, de 5,5 ori mai mult decât transportul feroviar de marfă (24 grame CO₂ pe tonă-kilometru) și de peste patru ori față de transportul pe căile navigabile interioare (33 grame CO₂ pe tonă-kilometru), se arată în raportul publicat de Curtea Europeană de Audit (ECA) cu privire la transportul intermodal.

Nevoia de infrastructură specifică

"Transportul rutier este cel mai flexibil mod de transport de mărfuri, deoarece asigură deplasarea mărfurilor «door to door». Pentru multe tipuri de mărfuri, este adesea cea mai rapidă și cea mai ieftină modalitate de expediere, chiar și pe distanțe lungi.

În medie, și în absența unor măsuri de sprijin, transportul intermodal de marfă este cu 56% mai scump decât alternativa bazată doar pe transportul rutier. Spre deosebire de transportul rutier, alte moduri de

transport, cum ar fi cel feroviar sau pe căile navigabile interioare, sunt mai lente și mai puțin flexibile. Ele necesită, de asemenea, o infrastructură specifică, care nu poate fi reprodusă la fiecare loc de expediere. Un avantaj însă al acestor moduri este că oferă o siguranță mai mare și o mai bună performanță din punctul de vedere al mediului și pot reduce din presiunea pusă pe drumurile aglomerate. Intermodalitatea înseamnă valorificarea punctelor forte relative ale diferitelor moduri de transport", afirmă auditorii europeni, arătând practic de ce transportul rutier de marfă este ales de companii, în detrimentul celorlaltor tipuri de transport.

Pentru un impact ecologic mai bun

Cu toate acestea, ei precizează că un transfer modal de la transportul rutier și o utilizare sporită a transportului intermodal pot juca un rol esențial în îmbunătățirea impactului ecologic al transportului de mărfuri în Europa.

În raportul ECA se menționează

că, în Carta Albă 2011 - "Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor", Comisia Europeană a stabilit pentru prima dată obiectivul reducerii cu 60% până în anul 2050, comparativ cu datele din 1990, a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor.

„Cu toate acestea, spre deosebire de alte sectoare economice, emisiile de CO₂ din sectorul transporturilor nu au scăzut, ci au crescut cu 24% între 1990 și 2019. Chiar dacă eficiența transportului cu vehicule grele (la nivel de vehicule și logistică) s-a îmbunătățit în perioada vizată, creșterea cererii de transport de marfă a depășit aceste câștiguri de eficiență", susțin experții ECA.

În 2019, în "Pactul verde european", Comisia a făcut apel la o reducere și mai mare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi (și anume cu 90% până în 2050), astfel încât UE să atingă neutralitatea climatică până în 2050, în concordanță cu Acordul de la Paris privind schimbările climatice.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





Ulterior, în 2020, Comisia a publicat "Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă", reclamând un transfer modal substanțial către transportul feroviar, către transportul pe căile navigabile interioare sau către transportul maritim pe distanțe scurte. Transportul maritim pe distanțe scurte înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei.

Deficit de 100 miliarde euro pe an pentru finanțarea transportului intermodal

Cu toate acestea, angajații ECA susțin că niciunul dintre documentele de mai sus nu stabilește ținte specifice în ceea ce privește ponderea transportului intermodal de marfă. Totuși, pentru a se atinge țintele generale stabilite la nivelul Uniunii Europene, o mare parte din volumele suplimentare de transport feroviar și pe apă vor trebui să fie intermodale, întrucât, pentru majoritatea mărfurilor, este nevoie în continuare de utilizarea transportului rutier în primul și ultimul segment al traseului. Analiza Curții Europene de Audit

mai arată că țintele Comisiei din cele două documente nu se sprijineau pe simulări solide cu privire la volumul transferului modal care putea fi obținut în mod realist, având în vedere atât constrângerile existente pe termen lung în materie de infrastructură a transportului feroviar și a transportului pe căile navigabile interioare, cât și barierele în materie de reglementare care afectează competitivitatea transportului intermodal de marfă.

Cum s-au „tăiat”

"De exemplu: evaluarea impactului pentru Cartea albă din 2011 preconiza că pe rețea vor fi permise trenuri cu o lungime maximă de 1500 de metri (contrar cerinței actuale de 740 de metri din Regulamentul TEN-T). Evaluarea impactului care stă la baza strategiei din 2020 făcea referire la un deficit de investiții de 100 miliarde de euro pe an pentru perioada 2021-2030, care ar trebui să fie acoperit pentru ca previziunile aferente acestei evaluări să devină realitate. Ori, Comisia nu a precizat modul în care se va asigura că statele membre pun la dispoziție în timp util fondurile necesare. În plus, estimările Comisiei privind volumele de trafic necesare pentru

transportul feroviar și pe apă pentru ca țintele să fie atinse erau excesiv de optimiste. De exemplu, în Cartea albă din 2011, Comisia a estimat că traficul feroviar de marfă va crește cu 60% între 2005 și 2030 și cu 87% între 2005 și 2050. Este puțin probabil ca această previziune să devină realitate în absența unor noi politici, având în vedere că traficul feroviar de marfă a crescut cu doar 8 % în ultimul deceniu (din 2010 până în 2019). În comparație cu creșterea traficului feroviar de marfă estimată în Cartea albă din 2011, strategia din 2020 a stabilit obiective de volum mai mici pentru 2030 și mai ridicate pentru 2050. Întrucât s-a înregistrat doar o creștere limitată a ponderii transportului feroviar în perioada 2010-2019, ratele anuale de creștere necesare pentru atingerea țintelor fixate în strategia din 2020 sunt acum chiar mai ambițioase decât erau în 2011", se arată în raportul ECA. Astfel, deși Comisia a propus creșteri ale volumelor de transport pe căile navigabile interioare cu peste 30% până în 2030 și cu aproape 60% în 2050, în realitate volumele de marfă efective transportate prin intermediul vaselor și barjelor erau la finalul anului 2021 la aceeași valoare ca în anul 2005, adică 100 tone-

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



kilometru, potrivit documentului citat.

Coridoarele de transport paneuropean, neadaptate

Auditorii europeni precizează că țintele UE stabilite în Cartea albă din 2011 și în strategia din 2020 nu sunt obligatorii pentru statele membre. "Curtea a constatat că (...) Comisia nu a convenit asupra acestor ținte ale UE cu statele membre și nici asupra implicațiilor care rezultau pentru ele.

De fapt, concluziile Consiliului privind ambele documente strategice arată că statele membre au avut rezerve cu privire la aceste ținte. În fine, acestea nu au fost defalcate în subținte geografice nici la nivelul statelor membre, nici la nivelul coridoarelor de transport. (...) Curtea a constatat că țintele naționale erau chiar mai ambițioase decât cele ale Comisiei în ceea ce privește rata de creștere anuală necesară (...). Niciunul dintre statele membre, cu excepția Poloniei, nu are stabilite ținte în ceea ce privește ponderea transportului intermodal", afirmă experții ECA.

De aceea, modificările din 2021 în propunerea de revizuire a Directivei europene în materie stabilesc că trenurile de transport marfă vor avea o lungime totală de peste 740 de metri, pentru a valorifica economiile de scară și un gabarit P400, pentru a putea transporta cel mai mare tip de containere. Deși nu există deocamdată nicio cerință pentru un gabarit de încărcare de peste P400, un standard de măsurare

pentru semiremorcile încărcate pe un vagon tip "buzunar", acest indicator este totuși monitorizat. Numai că în acest moment posibilitatea de a opera trenuri cu o lungime de 740 de metri s-ar putea concretiza în teorie pe doar 53% din coridoarele de transport paneuropene, procent care, în opinia Comisiei de la Bruxelles este supraevaluat, deoarece anumite tronsoane de cale ferată pot fi etichetate ca fiind conforme din punct de vedere tehnic cu o lungime a trenului de 740 de metri, chiar dacă trenuri de această lungime pot fi exploatate pe tronsoanele respective numai în perioade limitate.

În plus, un număr mare de terminale nu oferă încă linii de transbordare pentru trenurile cu lungimea de 740 de metri, din această cauză fiind nevoie de proceduri de manevră care necesită mult timp. În ceea ce privește ecartamentul P400 pentru transportarea feroviară a celui mai mare tip de containere cu marfă, deși această caracteristică aduce beneficii considerabile pentru intermodalitate, doar 40% din coridoarele europene de transport îndeplinesc în prezent acest standard, arată experții ECA.

Sprijinul financiar, prea mic

În concluzie, Curtea Europeană de Audit constată că sprijinul financiar și normativ al UE pentru transportul intermodal de marfă nu a fost suficient de eficace, deoarece nu există încă condiții de concurență echitabile în UE pentru transportul intermodal de marfă în comparație

cu transportul rutier.

"Motivele sunt următoarele:

(i) deficiențe în conceperea și monitorizarea țăntelor UE privind transportul intermodal, în contextul înverzirii transportului de mărfuri; (ii) dispoziții normative care contracarează obiectivul de stimulare a transportului intermodal;

(iii) provocări în dezvoltarea terminalelor și a infrastructurii liniare. Competitivitatea transportului intermodal de marfă în UE poate fi îmbunătățită numai dacă aceste probleme sunt remediate urgent", se arată în raportul ECA.

În ceea ce privește țintele nerealiste ale UE privind transportul intermodal, Curtea arată că ipotezele de bază nu s-au bazat pe simulări solide cu privire la cât de mult transfer modal ar putea fi realizat în mod realist, având în vedere constrângerile existente în materie de infrastructură pe termen lung pentru căile ferate și căile navigabile interioare și barierele de reglementare care afectează competitivitatea transportului intermodal.

De aceea, ECA recomandă Comisiei Europene modificarea cadrului legislativ astfel încât transportul feroviar să poată fi o alternativă reală competitivă la transportul exclusiv rutier și să fie implementat transportul combinat, prin extinderea domeniului său de aplicare la transportul intermodal și transportul exclusiv rutier.

Aceste revizui ar trebui să vizeze reducerea diversității în punerea în aplicare de către statele membre,



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



să includă dispoziții privind digitalizarea fluxurilor de informații și să consolideze stimulentele pentru transportul intermodal în comparație cu transportul exclusiv rutier.

CONCLUZIILE raportului

Articolul 49 din Regulamentul TEN-T prevede ca statele membre să trimită planurile și programele naționale de transport la Comisie pentru informare.

Cu toate acestea, acest lucru nu are loc în mod sistematic, deoarece Comisia nu solicită în mod activ transmiterea acestora. În plus, statele membre nu sunt obligate să elaboreze planuri naționale de transport sau să urmeze un program comun de metodologie comună dacă fac acest lucru. Prin urmare, nu există nicio obligație de a include obiective privind transferul modal. Nu am găsit nicio dovadă a unor observații specifice formulate de către Comisie cu privire la obiectivele de transfer modal din aceste planuri și alinierea acestora la obiectivele europene.

Articolul 9 din regulament impune statelor membre să prezinte un

plan național integrat privind energia și clima. Statele membre trebuie să țină seama în mod corespunzător de comentariile Comisiei sau să publice motivele pentru care nu fac acest lucru. Nu există nicio obligație de a include măsuri de transfer modal în aceste planuri. Dintre statele membre, doar Italia a inclus în mod explicit astfel de măsuri. Cu toate acestea, în evaluarea planului de către Comisie nu a inclus o analiză a rezultatelor preconizate ale acestora în raport cu UE.

Comisia a luat în considerare planurile naționale la elaborarea scenariului de bază Green Deal. Cu toate acestea, acest scenariu nu are ca specific proiecții privind transportul intermodal și transferul modal.

Articolul 18 din regulament impune statelor membre să trimită planurile lor de redresare și de reziliență la Comisie în vederea evaluării. În cazul unui rezultat pozitiv, Comisia pregătește un plan de punere în aplicare a deciziei care urmează să fie aprobată de Consiliu.

Dintre statele membre, Polonia (2019) și Spania (2020) primiseră

o finanțare specifică de țară recomandări specifice pentru fiecare țară referitoare la transferul modal. Comisia a verificat faptul că ambele state membre au inclus elemente de reformă și măsuri relevante în planurile lor. Am observat că (,) Comisia nu a făcut niciun comentariu cu privire la planul german, care nu a inclus nicio măsură referitoare la intermodalitate, deși raportul de țară a subliniat punctele slabe în ceea ce privește navigabilitatea și eficiența transportului pe mai multe căi navigabile interioare.

SUMAR

I. Transportul intermodal de mărfuri constă în transportul de mărfuri într-o singură unitate de încărcare (cum ar fi un container) folosind o combinație de moduri de transport: rutier, feroviar, pe căi navigabile sau aerian. Acesta are potențialul de a optimiza punctele forte relative ale fiecăruia dintre aceste moduri de transport în ceea ce privește flexibilitatea, viteza, costurile și performanța de mediu. Pentru perioada 2014-2020, finanțarea totală a UE prin intermediul Fondului european

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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



de dezvoltare regională și de dezvoltare (FEDR), Fondul de coeziune (FC) și Mecanismul Conectarea Europei (CEF) s-au angajat la proiecte care sprijină intermodalitatea s-a ridicat la aproximativ 1,1 miliarde EUR.

II. Am decis să realizăm acest audit pentru a informa factorii de decizie politică și părțile interesate cu privire la eficacitatea sprijinului financiar și de reglementare al UE pentru transportul intermodal de mărfuri, începând cu 2014. În acest scop, am evaluat dacă obiectivele UE privind intermodalitatea, în cadrul strategiei mai largi a UE pentru ecologizarea transportului de mărfuri, au fost bine concepute și monitorizate. De asemenea, am evaluat dacă (.) cadrul juridic al UE a sprijinit transportul intermodal de mărfuri în mod corespunzător și dacă rețeaua de infrastructură a UE era adecvată pentru nevoile de intermodalitate. Ne-am desfășurat auditul în șapte state membre și examinat un eșantion de 16 proiecte care au primit finanțare din partea UE.

III. În general, am concluzionat că sprijinul financiar și de reglementare al UE privind transportul intermodal de mărfuri nu a fost suficient de eficace, deoarece nu a existat încă un nivel de condiții de concurență echitabile pentru transportul intermodal de mărfuri în UE, din cauze ce țin de reglementare

și de infrastructură. Acest lucru înseamnă că transportul intermodal de mărfuri nu poate încă să concureze pe picior de egalitate cu transportul rutier. Am constatat că (.) Comisia nu are o strategie UE dedicată intermodalității. În schimb, intermodalitatea făcea parte din strategii mai ample privind ecologizarea transportului de mărfuri și transferul modal.

IV. Comisia nu a stabilit obiective cantitative pentru ponderea transportului intermodal de marfă și a stabilit obiective nerealiste la nivelul UE pentru 2030 și 2050 în ceea ce privește utilizarea sporită a transportului feroviar și a căilor navigabile interioare pentru transportul de mărfuri. Aceste obiective nu s-au bazat pe simulări solide cu privire la gradul de transfer modal care ar putea fi realizat. De asemenea, am constatat că statele membre și-au stabilit obiectivul de creștere a transportului feroviar de marfă fără a-l alinia la obiectivele UE. Monitorizarea de către Comisie a realizării obiectivelor UE a fost îngreunată în mod semnificativ de lipsa de date de la statele membre.

V. Reglementarea pieței este un factor-cheie în susținerea opțiunilor politice. Cu toate acestea, dispozițiile Directivei privind transportul combinat - singurul act legislativ al UE specific transportului intermodal - sunt depășite. Comisia a făcut mai

multe încercări de revizuire a directivei, dar nu a reușit să obțină acordul statelor membre. Există, de asemenea, dispoziții de reglementare ale UE, în special cele care reglementează transportul rutier, care contracarează parțial obiectivul de a face intermodalitatea atractivă. În sfârșit, Comisia a luat măsuri pentru a simplifica normele privind ajutoarele de stat pentru schemele care vizează un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar, pe căi navigabile interioare sau la transportul multimodal.

VI. Am constatat că unul dintre factorii care îi descurajează pe operatorii logistici să opteze pentru intermodalitatea a fost lipsa de informații ușor de accesat despre terminalele intermodale și despre capacitățile rețelei în timp real. În plus, în timp ce infrastructura adecvată este un alt factor-cheie pentru a permite transportul intermodal, Comisia nu are o imagine de ansamblu asupra terminalelor actuale și a terminalelor care mai trebuie construite sau modernizate pentru satisfacerea nevoilor industriei. Propunerea Comisiei din 2021 de revizuire a regulamentului privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) are potențialul de a îmbunătăți situația: statele membre ar trebui să evalueze nevoile de infrastructură a terminalelor iar Comisia ar putea adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili termene și condiții

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.





pentru punerea în aplicare a unor secțiuni ale rețelei. În cele din urmă, întârzierile statelor membre în asigurarea conformității infrastructurii liniare (cum ar fi liniile de cale ferată sau infrastructurile de navigație interioară, căile ferate sau căile navigabile) cu cerințele tehnice pentru rețeaua TEN-T împiedică competitivitatea transportului intermodal.

VII. Implementarea proiectelor de intermodalitate finanțate

de UE a fost întârziată într-o serie de cazuri din eșantionul nostru. În special, o caracteristică specifică întâlnită în unele proiecte intermodale, și anume o structură complexă de proprietate pentru terminale, a contribuit la întârzieri în implementarea acestora. În plus, finanțarea UE acordată pentru proiectele intermodale proiectelor de infrastructură prin intermediul mecanismului Conectarea Europei, al Mecanismului european nu a fost legată de obținerea unor rezultate specifice în ceea ce privește transferul modal. În cele din urmă, am constatat că monitorizarea acestor proiecte s-a axat pe realizări, mai degrabă decât pe rezultate și impacturi.

VIII. Recomandăm Comisiei:

(1) să stabilească obiective cu privire la ponderea modală de-a lungul coridoarelor rețelei centrale

și să raporteze cu privire la acestea;

(2) să pregătească modificări de reglementare pentru a îmbunătăți competitivitatea transportului intermodal

(3) să pună bazele unei evaluări coordonate de către statele membre a nevoilor de terminale intermodale;

(4) să evalueze potențialul de transfer modal în cadrul analizelor cost-beneficiu pentru proiectele finanțate de UE.

Cum stă România

România devine un pol tot mai important pentru transportul intermodal de mărfuri, în ciuda infrastructurii locale, datorită costurilor scăzute și posibilității de a reduce impactul asupra mediului. Astfel, cererea pentru transport intermodal a crescut cu 50% în prima jumătate din an, comparativ cu aceeași perioadă din anul trecut, cu un interes predominant din domeniile retail, industrial și chimicale, conform unui studiu. În acest context, deși cererea pentru transportul intermodal (feroviar + rutier) este la cel mai ridicat nivel din ultimii ani, potențialul de creștere pe acest tip de transport este limitat de infrastructura feroviară deficitară din țară.

Există interes

Interesul companiilor pentru

transportarea mărfurilor pe rute feroviare și rutiere este la cel mai mare nivel din ultimii 10 ani, transportul intermodal fiind preferat în special pentru mărfuri voluminoase și din categoria ADR. Iar acest interes crescut pentru intermodal este înregistrat chiar dacă nu există o rețea feroviară puternică în România. Cea mai intensă activitate pe transport intermodal este în nodul Curtici, Arad, fiind și cel mai mare nod intermodal din Europa de Est, care este atractiv pentru investitori. Dar Curtici este doar o mică parte din potențialul infinit pe care l-ar avea România privind transportul feroviar. Dacă infrastructura feroviară ar fi modernizată, țara noastră ar putea atrage investiții de milioane sau chiar miliarde de euro, scriu autorii.

Transportul intermodal poate reduce cantitatea de CO2 cu până la 70%

Transportul intermodal este ales de companiile din România pentru disponibilitatea capacității stabile de transport, pentru costurile mai puțin fluctuante comparativ cu cele de transport rutier, pentru capacitatea utilă de încărcare mărită și, în mod special, pentru impactul redus asupra mediului înconjurător. Transportul intermodal poate reduce cantitatea de emisii de carbon cu până la 70%.



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**



CUM POT FI DETECTATE ȘI COMBĂTUTE COMPANIILE DE TIP „CĂSUȚĂ POȘTALĂ” ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Înființarea de societăți de tip "cutie poștală", adică întreprinderi care au domiciliul administrativ într-un stat membru prin intermediul unei adrese poștale, în timp ce își desfășoară activitatea efectiv în alte state membre, este utilizată ca modalitate de reducere a costurilor prin evitarea obligațiilor legale și convenționale.

Un studiu arată de ce sunt aceste „căsuțe poștale” periculoase pentru șoferi și cum pot fi combătute de statele UE.

Sunt afectate impozitarea, securitatea socială, taxa pe valoarea adăugată și salariile. Noile norme introduse în cadrul Pachetului de Mobilitate I, în special noile norme de detașare și noi criterii de stabilire pentru operatorii de transport, au ca scop descurajarea transportatorilor de a utiliza companiile de tip „cutie poștală” pentru a eluda legislația muncii și a securității sociale în transportul rutier.

În plus, noi instrumente, cum ar fi IMI "Transport rutier - Modulul privind condițiile de stabilire", ar trebui să faciliteze procedurile administrative, cooperarea, schimbul de informații și asistența reciprocă între statele membre în vederea urmăririi companiilor de tip "letterbox".

O luptă complicată

Cercetarea națională realizată de un organism independent în toamna anului 2022 a demonstrat că lupta împotriva companiilor de tip "cutie poștală" este încă o prioritate pe

agenda mai multor state membre.

Cu toate acestea, unele țări (de exemplu, Austria, Letonia, Lituania) au menționat că aproape au învins problema firmelor cu cutie poștală pe teritoriul lor.

De un interes deosebit în această privință a fost răspunsul Sloveniei, care a raportat practicile firmelor de cutii poștale stabilite pe teritoriul său și repercusiunile aferente asupra condițiilor de muncă și drepturilor de securitate socială ale șoferilor detașați în străinătate de aceste societăți cutii poștale.

Numeroase societăți cutii poștale detașează șoferi (permanent) în alte state membre. Acești șoferi, care sunt adesea resortisanți ai unor țări terțe din Bosnia și Herțegovina și Serbia primesc doar salariul minim. Vacanțele, concediul medical și alte situații neprevăzute, cum ar fi șomajul temporar din cauza închiderilor de drumuri, sunt costuri suportate de șoferii înșiși, deoarece sunt plătiți de facto pe baza salariului de bază. Raportul menționează, de asemenea, că aproximativ 97% dintre angajatorii sloveni din sectorul transporturilor nu plătesc contribuții suplimentare

obligatorii la asigurarea de pensie pentru șoferii lor (pensionare anticipată).

1 ianuarie, un pic mai bine pentru șoferi

Și că aceștia plătesc de obicei asigurări sociale numai pe baza salariului minim sloven. Cu toate acestea, în urma intrării în vigoare a unei noi legi privind serviciile transnaționale în Slovenia, calculul contribuției la asigurările sociale urmează să se schimbe începând cu 1 ianuarie 2024.

Agențiile de aplicare a legii din mai multe state membre au raportat că se confruntă în continuare cu dificultăți în ceea ce privește societățile de tip "cutie poștală" în context transfrontalier, și anume atunci când acestea sunt stabilite în alte state membre.

Unele dintre răspunsuri au furnizat informații suplimentare cu privire la provocările pe care le întâmpină sau la abordările specifice de combatere a societăților de tip "cutie poștală". Răspunsul Spaniei a confirmat faptul că inspecția și verificarea societăților de tip "cutie poștală" înființate în alte state membre



reprezintă una dintre cele mai mari provocări pentru agențiile de inspecție spaniole și a menționat că procedura actuală de solicitare a retragerii documentului portabil (PDA1) nu este în întregime eficientă, deoarece agențiile de aplicare a legii omologe nu sunt adesea cooperante.

În Spania, Oficiul Național de Luptă Antifraudă preia conducerea în lupta împotriva companiilor de tip cutie poștală. Oficiul Național de Luptă Antifraudă deschide o investigație pentru a determina statul membru în care șoferul plătește impozite, primește asistență medicală și/sau își trimite copiii la școală, în vederea stabilirii care este statul membru de origine al șoferului.

În cazul în care, pe baza evaluării, statul membru este chiar Spania, ar trebui retras PDA1 eliberat de un alt stat membru, dar acest lucru este adesea refuzat de către statul membru în cauză, stat care a emis PDA1.

Cum reduci riscul la minim

Răspunsul din Cipru a raportat că riscul societăților de tip "cutie poștală" este redus la minimum prin efectuarea unor controale serioase și prin sondaj la toți angajatorii

care solicită un PDA1, care este eliberat de către serviciile de asigurări sociale. Pentru a obține PDA1, angajatorii sunt intervievați, iar aceștia trebuie să prezinte documentația necesară, cum ar fi declarațiile financiare, fișele de angajare și ale clienților, contracte de muncă și contracte cu clienții. În cazul în care companiile nu îndeplinesc aceste cerințe, Serviciile de asigurări sociale comandă o inspecție la sediul întreprinderii. Pentru a combate sau a preveni abuzurile prin intermediul companiilor de tip cutie poștală, Departamentul de protecție socială din Irlanda are acces la rapoartele și dosarele companiilor de la Biroul irlandez de înregistrare a societăților, care includ informațiile detaliate furnizate la punctul de constituire a societății. Atunci când este necesar, aceste informații sunt utilizate pentru a cerceta sau investiga acuratețea informațiilor furnizate în ceea ce privește locația sediilor comerciale, istoricul, directorii societății și activitățile societății care se declară a fi desfășurate în Irlanda. Scopul acestor verificări este de a se asigura că societățile care doresc să utilizeze posturile au activități

substanțiale în Irlanda.

Problema persoanei de contact

Danemarca a sugerat că este adesea dificil să se găsească persoana de contact potrivită într-un alt stat membru pentru o anumită problemă specifică sau pentru a obține informații despre societățile cutii poștale din alte state membre. Aceeași dificultate a fost reluată în raportul Franței, care a raportat că este deosebit de complexă obținerea de informații de la Polonia și Luxemburg, în timp ce cooperarea cu Germania, Italia și Belgia, pe de altă parte, este foarte dificilă. Răspunsul Spaniei a indicat o altă posibilă provocare conexasă legată de existența unor companiilor de tip "cutie poștală" în sectorul transportului rutier internațional din UE. Acordarea de licențe comunitare pentru operatorii de transport rutier internațional este gestionată de autoritățile de acordare a licențelor din statele membre, dar procedurile, practicile și controalele aferente aplicate de serviciile de inspecție diferă de la un stat membru la altul. Unele state membre aplică condiții și inspecții mai stricte decât altele,



iar aplicarea procedurilor de obținere a unei licențe comunitare sunt foarte diferite de la un stat membru la altul. În cazurile în care o licență comunitară a fost acordată fără a se efectua verificările corespunzătoare asupra solicitantului de transport, devine mai complicat să se detecteze și să se abordeze posibilele practici frauduloase în context transfrontalier.

Cum verific o companie dacă e „căsuță”

Pentru a respecta cerința de "stabilire clară și efectivă", întreprinderile de transport rutier de mărfuri care operează pe piața europeană a transporturilor trebuie să demonstreze (prin furnizarea de documente adecvate, de la contractele de muncă și până la documentele de gestionare a personalului) că își desfășoară operațiunile în mod efectiv și continuu, cu echipamente și instalații tehnice adecvate, la un centru operațional în statul membru în care sunt înregistrate. În plus, statele membre pot să solicite ca întreprinderile să aibă personal administrativ calificat în mod corespunzător la sediul din țara de stabilire, ca managerul de transport să poată fi contactat în timpul orelor obișnuite de lucru sau să aibă infrastructură operațională suplimentară (de exemplu, locuri de parcare), pe lângă infrastructura

tehnică necesară.

O nouă regulă importantă pentru a preveni înființarea de societăți de tip "cutie poștală" este obligativitatea returnării vehiculelor întreprinderii de transport la sediul din statul membru de stabilire la fiecare opt săptămâni.

Această obligație este pusă în aplicare în sincronizare cu articolul 1 alineatul (6d) din Regulamentul (UE) 2020/1054195 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, conform căruia operatorii de transport trebuie să organizeze programul șoferilor pentru a le permite acestora să se întoarcă acasă la intervale regulate.

Cum le combați

Depistarea și urmărirea penală a presupuselor societăți de tip "cutie poștală" care operează în transportul rutier internațional necesită proceduri extrem de complexe și consumatoare de timp, deoarece astfel de aranjamente ale companiilor sunt folosite pentru evitarea obligațiilor legale și convenționale de diferite tipuri: impozitare, asigurări sociale, taxa pe valoarea adăugată, salarii și condiții de muncă, precum și licențe comerciale. Prin urmare, cooperarea și implicarea diferitelor autorități naționale este necesară.

Studiu de caz Danemarca

În Danemarca, Autoritatea daneză de circulație rutieră este autoritatea

competentă să solicite și să primească informații prin intermediul modului IMI "Condiții de stabilire". În conformitate cu răspunsurile acestora la chestionar, Autoritatea daneză pentru trafic rutier nu solicitase la acel moment informații de la un alt stat membru cu privire la condițiile de stabilire a unui operator de transport și nici nu avea încă o cerere tip de informații privind condițiile de stabilire.

Teoretic, în cazul în care se detectează o încălcare, procedura de urmărire ar depinde de următoarele aspecte. Dacă încălcarea a fost comisă de o întreprindere stabilită în Danemarca sau în alt stat membru al UE. Cu toate acestea, până în prezent, Autoritatea daneză de circulație rutieră nu a fost notificată cu privire la încălcări.

În cazul în care o încălcare ar fi fost comisă de o întreprindere stabilită în Danemarca, Autoritatea daneză pentru trafic rutier ar urma, în calitate de autoritate competentă, să efectueze o verificare cu privire la respectarea de către întreprindere a cerințelor care trebuie îndeplinite pentru a-și păstra autorizația. Încălcarea va fi apoi evaluată și se va lua o decizie.

Autoritatea daneză de circulație rutieră nu a utilizat modulul IMI pentru a verifica obligația de a returna vehiculelor la sediile din statul membru de stabilire. Obligația de returnare a vehiculului



este verificată de Autoritatea daneză pentru trafic rutier prin solicitarea directă de date de la întreprindere. Datele pe care autoritatea le primește de obicei sunt date de tahograf, date privind serviciile prin satelit sau chitanțe de feribot (de exemplu, din Danemarca în Suedia și invers).

Toate sunt bune în Danemarca

În ceea ce privește eventualele mijloace alternative sau suplimentare, altele decât modulul IMI, pentru a comunica și schimba informații privind stabilirea efectivă a operatorilor de transport și pentru a oferi asistență administrativă reciprocă, Autoritatea daneză pentru trafic rutier nu a utilizat alternative de comunicare cu alte state membre. Verificările actuale ale întreprinderilor în ceea ce privește cerințele de stabilire s-au concentrat pe verificarea datelor trimise de întreprinderea specifică însăși. De exemplu, multe dintre controalele actuale ale Autorității privind îndeplinirea de către întreprinderi a cerinței de a returna vehiculul la sediul din statul membru de stabilire au relevat puține călătorii, iar majoritatea vehiculelor au fost returnate în primele câteva zile de la călătorie.

Prin urmare, până în prezent, niciun caz nu a necesitat un raport către un alt stat membru sau o cerere de informații din partea unui alt stat membru.

De ce e nevoie de afișarea declarației conducătorilor auto

După cum se menționează în altă parte în prezentul studiu, mai multe răspunsuri din partea statelor membre au indicat că dispozițiile din Directiva (UE) 2020/1057 privind detașarea conducătorilor auto în transportul internațional au fost deja transpuse în cadrul legislativ național, în timp ce altele au menționat că va mai dura ceva timp înainte ca transpunerea să fie pe deplin realizată.

Mai jos sunt furnizate informații suplimentare cu privire la principalele experiențe și provocările cu care se confruntă statele membre care au finalizat transpunerea în ceea ce privește verificarea declarațiilor de detașare pentru conducătorii auto din transportul internațional.

Rapoartele din Cehia și Ungaria au indicat că declarațiile de detașare sunt adesea incomplete și nu conțin toate informațiile solicitate. Motivele pentru declarațiile de detașare incomplete ar putea fi legate de faptul că, de multe ori, întreprinderile de transport nu sunt conștiente de ce informații trebuie furnizate și/sau cum trebuie completate declarațiile de detașare corect.

Practici frauduloase

Danemarca a menționat că este posibil ca societățile care detașează șoferi să depună declarații de detașare fără a furniza datele personale (obligatorii), detalii ale conducătorilor auto, cum ar fi numele și datele de contact ale acestora. Acest lucru poate favoriza practici frauduloase, deoarece declarațiile pot fi ușor modificate sau atribuite din nou altor persoane.

De asemenea, acest lucru implică faptul că sistemul actual poate fi ocolit cu ușurință de către operatorii de transport. Danemarca a declarat că numai conducătorii auto care sunt opriți fizic în timpul controalelor rutiere sunt verificați efectiv, în timp ce este probabil ca toți ceilalți conducători auto detașați să nu fie înregistrați în IMI înainte de începerea detașării lor.

Potrivit persoanelor intervievate, nu este posibil ca inspectorii de poliție să verifice în timpul unui control rutier ce informații au fost actualizate și/sau modificate în declarația de detașare. Aceeași provocare a fost menționată în ceea ce privește plăcuțele de înmatriculare ale vehiculelor, deoarece companiile de transport pot manipula cu ușurință aceste informații. Preocupări similare au fost exprimate în răspunsul Franței, care a confirmat că declarațiile de detașare înregistrate în IMI pot fi modificate în timpul controalelor rutiere, deoarece nu există o funcție de trasabilitate istorică.

Răspunsul din partea Slovaciei a menționat o altă provocare legată de practica operațională în ceea ce privește declarațiile de detașare. Aceasta se referă la stabilirea unei legături între vehicule și conducătorii auto individuali detașați.

Șoferii detașați conduc adesea vehicule diferite pe parcursul diferitelor perioade de detașare, astfel încât obligația de a asocia vehiculele cu șoferii individuali pentru fiecare perioadă de detașare poate fi dificil de administrat.



CNAIR PIERDE PROCESE PE BANDĂ RULANTĂ CU CEI CARE TREBUIE SĂ CONSTRUIASCĂ AUTOSTRĂZI

CNAIR și-a făcut un obicei de a pierde procesele cu constructorii pe care le deschide după ce anulează licitații, contracte sau realizează că a recepționat lucrări proaste.

Ultima „înfrângere” datează din luna aceasta

Curtea de Apel București va analiza în perioada următoare solicitare Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere de suspendarea executării Hotărârii Finale pronunțată în Dosarul nr. 27122/HBH în data de 12.06.2023 de către Camera Internațională de Comerț. Până la acest moment, judecătorii Curții nu s-au decis care secție din cadrul instanței este competentă să soluționeze cererea CNAIR formulată în contradictoriu cu liderul asocierii de firme care a câștigat procesul la Curtea de Arbitraj a Camerei Internaționale de Comerț, italienii de la Webuild. Asocierea integrală de firme este compusă din Webuild (lider) – Max Boegl România – Asfalrom și Consitrans.

Hotărârea arbitrală câștigată de Webuild obligă CNAIR la plata unei sume totale de peste 40 de milioane de euro, conform încheierii Curții de Apel București.

Suma care face obiectul executării hotărârii arbitrale este compusă din 203.723.034,94 lei și 260.000 USD la care se adaugă cheltuieli cu traducerea documentelor și dobânda la aceasta plus cheltuielile cu asistența juridică la care se adaugă dobânda:

- suma de 174.304.762,32 lei stabilită prin Decizia CAD nr. 6;
- suma de 29.343.075,36 lei stabilită prin Decizia CAD nr. 7;
- dobândă aplicată acestor sume la valoarea ratei de referință stabilită de Banca Națională a României plus 8%;
- suma de 260.000 USD pentru costurile arbitrale și dobânda la această

suma de 6% pe an calculate conform art. 4 din Ordonanța de Guvern nr. 13/2011 începând cu data înștiințării părâtului de către Secretariat cu privire la prezenta Hotărâre Finală și până la data plății integrale;

40 milioane euro pierdere

”După cum se poate observa, cuantumul sumelor este unul exorbitant și în mod evident ar duce la imposibilitatea desfășurării activității de către subscrisa. Trebuie subliniat faptul că CNAIR S.A. are calitatea de instituție publică cu buget prestabil, sens în care această sumă în prezent nu este cuprinsă în exercițiul bugetar. Tot din perspectiva prejudiciului produs trebuie luată în considerare și incertitudinea care se naște dintr-o viitoare procedură de întoarcere a executării silite.



Această incertitudine se naște din faptul că WEBUILD S.P.A. este persoană juridică de drept străin cu privire la care nu există nicio dovadă privind solvabilitatea acesteia. Mai mult, tot din această perspectivă, însăși procedura de întoarcere a executării silite și de efectuare a tuturor procedurilor legale necesare executării silite a acestora în țara de origine prezintă multe inconveniente și necesită o perioadă de timp foarte îndelungată”, se arată în cererea CNAIR de suspendare a executării hotărârii arbitrale.

În cererea de chemare în judecată depusă la Curtea de Apel București, cei de la CNAIR mai punctează următoarele aspecte: ”Cu privire la sumele alocate exercițiului bugetar, trebuie avute în vedere prevederile art. 1 alin. (2) din O.G. nr. 22/2002 potrivit cărora creanțele stabilite prin titluri executorii în sarcina instituțiilor și autorităților publice nu se pot achita din sumele destinate potrivit bugetului aprobat pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare, inclusiv a celor de personal, în scopul îndeplinirii atribuțiilor și obiectivelor legale, pentru care au

fost înființate. Conform dispozițiilor legale mai sus menționate, plata Hotărârii Finale, pronunțată la data de 12 iunie 2023 de către CCI – Curtea Internațională de Arbitraj în dosarul nr. 27122/HBH, se realizează din fonduri alocate de la bugetul de stat – sursa de finanțare pentru decontarea sumelor dispuse prin Hotărârea Finală mai sus menționată în cadrul obiectivului de investiții „Construcția autostrăzii Târgu Mureș – Ogra – Câmpia Turzii,, este Bugetul de Stat prin Bugetul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, capitolul 84.01 ”Transporturi”- Titlul 58 „Proiecte cu Finanțare din Fonduri Externe Nerambursabile aferente cadrului financiar - art.58.03 Programe din Fondul de Coeziune – Cheltuieli neeligibile”.

Alte 230 milioane lei pierdute cu italienii

La finalul lunii aprilie 2020, CNAIR a pierdut un proces cu Asocieria Salini Impregilo-Secol Spa, pentru care statul român va trebui să achite daune-interese asocierii de peste 230 de milioane de lei și cheltuieli de judecată imense.

În acest dosar, este vorba despre celebrele tuneluri pentru urși, de pe lotul 2 al autostrăzii Lugoj-Deva, singurul care, în prezent, nu este finalizat. Dar, mai este vorba și despre altceva. Și anume, despre faptul că, din cauza incompetențelor puși politic în funcții cheie ale statului român, astăzi, România nu are autostrăzi, ci doar procese. Iar numărul lor este interminabil și, din păcate, acestea sunt câștigate, în mare parte, de constructori. Practic, românii, contribuabilii, sunt și fără autostrăzi, dar și cu banii luați. Pentru că procesele pierdute înseamnă bani scoși din buzunarele românilor, și nu din buzunarele politrucilor care au greșit. În dosarul 20727/MHM/HBH, de pe rolul Curții Internaționale de Arbitraj, CNAIR are calitatea de pârât, iar asocierea Salini Impregilo-Secol Spa este reclamantă. Totul a început după ce, la trei ani de la câștigarea contractului de execuție a lotului 2 de pe autostrada Lugoj-Deva, CNAIR a reziliat parțial și unilateral contractul cu italienii de la Salini Impregilo. După ce Salini Impregilo a întocmit



proiectul tehnic pentru tunelurile pentru urși, compania de drumuri a hotărât să rupă contractul cu italienii. Aceștia nu au mai văzut niciun ban pentru proiectul tehnic întocmit la secțiunea E, scoasă și din contract, iar CNAIR s-a folosit de el și l-a scos la licitație, în 2019. În urma procesului de la Curtea Internațională de Arbitraj, instanța a decis să dea dreptate firmei italiene și să oblige CNAIR la plata unor sume imense.

Cum explicau autoritățile

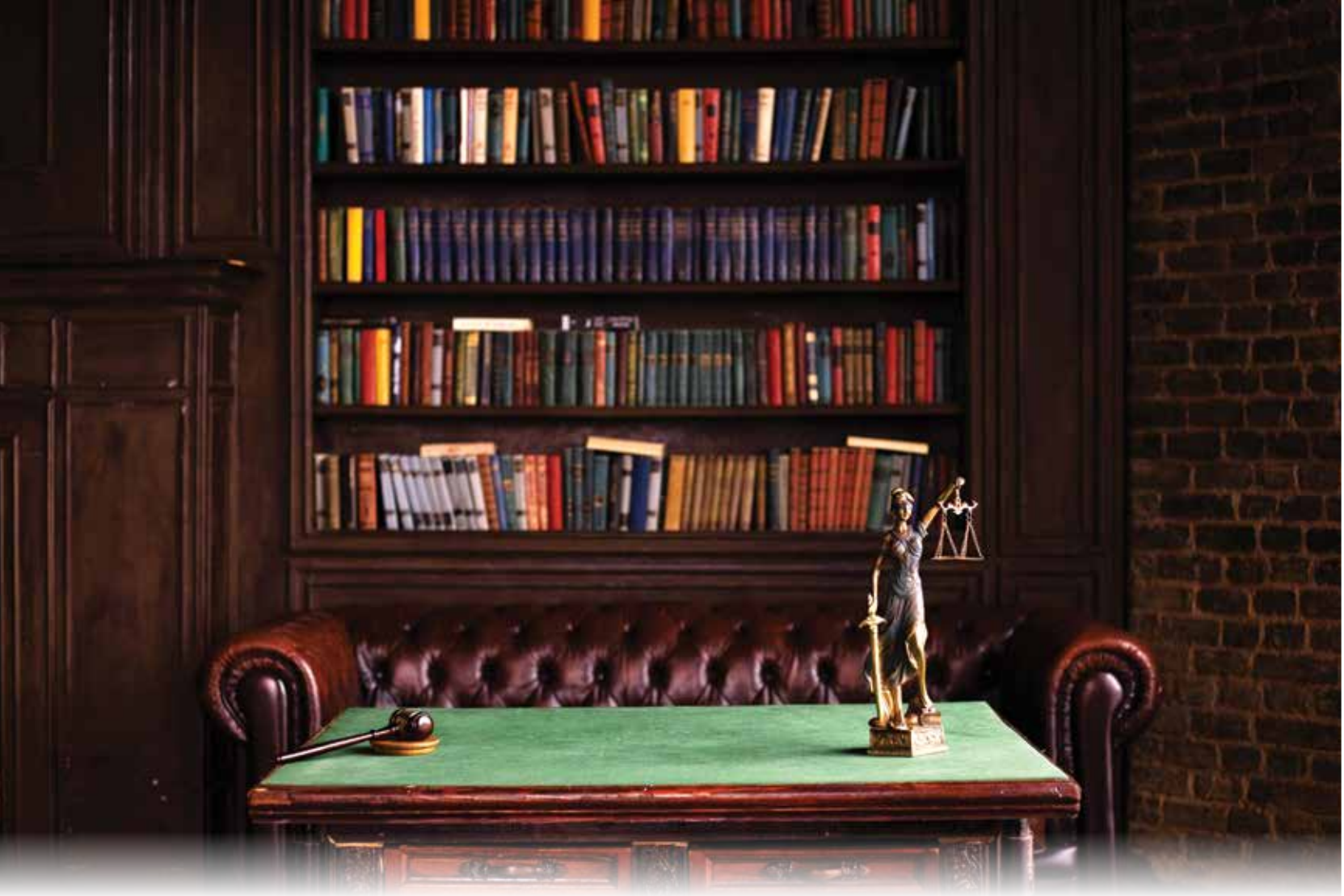
„Practic, Curtea Internațională de Arbitraj de la Paris, printr-o hotărâre, stabilește în legătură cu acest lot de autostradă câteva lucruri. Dincolo de suma pe care statul român este obligat să o plătească constructorului, aproximativ 50 de milioane de euro, mai stabilește ceva. Declară că (.) contractul este în vigoare și mai declară că încetarea parțială a contractului de către Companie a fost abuzivă și nelegală. Eu cred că statul român trebuie să uzeze de toate pârghiile pe care le are pentru a opri punerea în aplicare a acestei hotărâri. Noi deja am demarat procedurile de contestație în anulare

la această hotărâre și am speranța că, printr-o implicare și printr-o apărare serioasă a intereselor statului român, putem să întoarcem această hotărâre”, a afirmat fostul ministru Lucian Bode, citat de Agerpres. „Constructorul a semnat acel contract de execuție a lotului 2 al Autostrăzii Lugoj-Deva, acei 28 de kilometri, în 2013, pentru o valoare de 560 de milioane de lei. În 2017, Compania de Drumuri a decis să scoată din contract o secțiune – 10 km – pentru un motiv, cred eu, la fel de simplu și sustenabil. Și anume valoarea lotului, a secțiunii era cu 130% mai mare decât valoarea inițială a contractului. Nu aveai cum să suplimentezi valoarea unui contract de 120 de milioane de euro cu încă 130 de milioane de euro”, a explicat Bode rezilierea contractului.

Nu e prima astfel de „ispravă”

CNAIR a plătit, în timp, pentru propria incompetență. Desigur, în final, despăgubirile au fost plătite tot de contribuabili. Curtea de Apel București a respins, pe 2 martie 2022, recursul formulat de Compania Națională de Admi-

nistrare a Infrastructurii (CNAIR) împotriva deciziei Tribunalului București de anul trecut prin care Compania fuseseră obligată la plata a 13 milioane de euro către compania spaniolă de infrastructură Copisa. CNAIR a pierdut procesul pentru că reprezentanții companiei nu au știut ce lege este aplicabilă litigiului și, prin urmare, nu au știut care este termenul în care pot face recurs împotriva deciziei Tribunalului București prin care au fost obligați la plată, depunând contestația mai târziu decât prevede legea. Cel puțin așa rezultă din decizia Curții de Apel București care a stabilit următoarele: „Admite excepția tardivității recursului. Respinge cererea de repunere în termen ca tardiv formulată. Respinge recursul ca tardiv formulat”. Suma de bani are legătură cu contractul ISPA, semnat în 2009 de Copisa pentru Varianta de ocolire Caransebeș. Este vorba de niște lucrări din cadrul proiectului pe care CNAIR nu a vrut să le avizeze. Pentru acest drum, la data de 22 decembrie 2011, s-a semnat Procesul verbal de deschidere a traficului la cererea beneficiarului, dar au mai fost efectuate o serie de lucrări, re-



cepția finală fiind semnată în 2016.

Suma de bani câștigată de spaniolii de la Copisa

1.865.235,25 euro reprezintă lucrări efectuate și neplătite,

3.748.977,92 euro reprezintă sume din prevederi contractuale generate de evenimente neprevăzute/revendicări

7.636.760,60 euro reprezintă dobânzi.

Revendicările generate de evenimente neprevăzute pe perioada derulării contractului sunt sumele de bani pretinse de Copisa și refuzate la plată de consultantul statului pe perioada derulării contractului, danezii de la Ramboll Danmark A/S/IC Consuelten Ziviltechniker Gesmbh. De altfel, danezii de la Ramboll au fost și ei parte în acest proces. Ramboll a fost înlocuit, în calitate de consultant al statului, în acest proiect, începând din 2014, cu Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara.

Interesant este că, din informațiile presei, la nivelul anului 2017, cu ocazia semnării procesului-verbal de recepție finală, noul inginer – con-

sultant, DRDP Timișoara, a recunoscut parțial pretențiile Copisa, fapt ce ar fi evitat escaladarea diferendului în instanță, însă propunerea Inginerului a fost respinsă de CNAIR, condusă atunci de Ștefan Ioniță.

28 milioane pentru ca Bechtel să plece din România

Compania națională de drumuri a reziliat, în 2013, și ultimul contract pe care îl mai avea cu americanii de la Bechtel, care au încasat deja peste 1,4 mld. euro pentru doar 52 de kilometri de autostradă finalizați și alți 60 de kilometri care sunt doar pe jumătate construiți.

Rezilierea contractului a implicat însă și plata unor despăgubiri către constructorul american, având în vedere că încetarea contractului se face înainte ca lucrările să fie finalizate. Depăgubirile au fost de 28 milioane de dolari.

Contractul cu Bechtel a fost semnat în 2003, în timpul guvernării Adrian Năstase, fiind prezentat ca un parteneriat public-privat, însă în cele din urmă acesta s-a transformat într-un proiect finanțat exclusiv de stat.

A pierdut și cu chinezii - simbolic

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a pierdut, în primă instanță, în septembrie 2022, un nou proces în care cerea în justiție sancționarea unei companii pentru tergiversarea unei proceduri de atribuire a unui contract pentru un proiect de infrastructură.

De data aceasta, Tribunalul București a respins, luni, 5 septembrie, ca neîntemeiată, cererea de chemare în judecată introdusă de CNAIR împotriva celor de la CHINA RAILWAY 14 TH BUREAU GROUP CO LTD.

”Soluția pe scurt: Respinge cererea de chemare în judecată ca neîntemeiată. Respinge cererea reclamantei de obligare a părâtei la plata cheltuielilor de judecată ca neîntemeiată. Obligă reclamanta la plata către părâtă a sumei de 11.761,26 lei cheltuieli de judecată. Cu drept de recurs în termen de 10 zile de la comunicarea hotărârii. Cererea de recurs se va depune la Tribunalul București-Secția a II-a de contencios administrativ și fiscal. Pronunța-



tă prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței, astăzi, 05.09.2022”, se arată în minuta deciziei Tribunalului București din 5 septembrie.

Din documentele deținute de presă, rezultă că CNAIR vroia să ”confişte” de la China Railway suma de 2.000.000 de lei, depusă de compania chinezească drept cauciune într-o procedură de contestare a atribuirii unui contract.

”Prin cererea de chemare în judecată înregistrată pe rolul Tribunalului București la data de 24.02.2022 reclamanta a solicitat în contradictoriu cu pârâta obligarea pârâtei la plata despăgubirilor pentru prejudiciul material cauzat de întârzierile produse în finalizarea procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică, prin reținerea întregii cauciunii depuse de către pârâtă la C.N.S.C. în dosar, în valoare de 2.000.000 lei și punerea acestuia la dispoziția sa”, se arată într-o încheiere a Tribunalului București.

Litigiul cu China Railway nu este primul proces pierdut, în primă instanță, de CNAIR, în care cerea sancționarea unor companii pentru tergiversarea unor proiecte de infrastructură.

Atunci când cere, CNAIR nu primește

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a introdus, pe 12 iulie 2022, la Tribunalul București, o cererea de chemare în judecată a Asocierii de firme Drum Asfalt SRL – OPR Asfalt SRL

– Obras Publics Y Ragadios S.A. – Trameco SA – Drumuri Bihor SA, prin și liderul de asociere Drum Asfalt SRL din Oradea. CNAIR a cerut magistraților de la tribunal obligarea Asocierii de firme condusă de Drum Asfalt la plata despăgubirilor pentru prejudiciul material cauzat de întârzierile produse în finalizarea unei procedurii de achiziție publică, prin reținerea unei cauciuni de 2.000.000 de lei depusă de Asociere în contestația făcută la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor. Drum Asfalt și Trameco sunt companii care fac parte din grupul de firme orădean Selina, un holding de firme controlat de omul de afaceri orădean Benjamin Rus. Conform documentelor, CNAIR a arătat în cererea de chemare în judecată că, ”prin contestația formulată cu rea-credință, pârâta (Asocierea de firme n.r.) a produs o întârziere de 2,9 luni în finalizarea procedurii de achiziție publică organizate de reclamantă pentru atribuirea contractului având ca obiect Proiectare și execuție Autostrada – Târgu Mureș – Cluj – Oradea, Secțiunea 2A: Ogra – Câmpia Turzii, lot.3: Chețani – Câmpia Turzii – Relictare, ceea ce a generat un prejudiciu de 23.827.936,34 lei fără TVA, reclamanta considerând că sunt întrunite condițiile pentru reținerea cauciunii de 2.000.000 lei”.

Un „frumos” eșec

La primul termen de judecată, pe 20 iulie, Tribunalul București a respins pretențiile CNAIR: ”Respinge

ca neîntemeiată cererea. Obligă reclamanta la plata sumei de 791 lei reprezentând cheltuieli de judecată către pârâtă. Cu recurs în 10 zile de la comunicare. Pronunțată azi, 20.07.2022, prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței”.

Presa a obținut motivarea deciziei Tribunalului din 20 iulie, prin care magistratul investit cu soluționarea cauzei și-a argumentat decizia de a respinge pretențiile CNAIR.

Astfel, Tribunalul București reține că, potrivit art.611 alin.51 din legea nr.101/2016, în situația în care autoritatea contractantă, în cazul de față CNAIR, câștigă în mod definitiv contestația depusă în cadrul procedurii de achiziție publică, aceasta are obligația de a efectua demersurile necesare pentru reținerea cauciunii constituite la Consiliu de către operatorul economic care a depus contestația, în vederea și în limita acoperirii prejudiciilor create de întârzierile înregistrate în finalizarea procedurii de atribuire.

Judecătorul de la Tribunalul București investit cu soluționarea cauzei CNAIR vs Asocierea condusă de Drum Asfalt, arată că reținerea cauciunii nu se poate face în orice condiții.

Pofta în cui pentru 2.000.000 lei

”Însă nu orice exercitare a dreptului de acces la justiție conferă autorității contractante justificarea de a reține cauciunea depusă de ofertant. Autoritatea contractantă trebuie să



probeze suportarea efectivă a unui prejudiciu prin fapte ilicite săvârșire cu rea-credință de către ofertant, conform art.1357 C.civ., dovezi care nu au fost administrate în cauza de față. Pentru autorizarea reținerii cauțiunii ca modalitate de reparare a prejudiciului, era necesară constatarea prealabilă a întinderii prejudiciului pretins. Prin acțiunea dedusă judecății, nu s-a cerut acordarea de despăgubiri pentru prejudiciul integral pretins a fi provocat de fapta pârteii – 23.827.936,34 lei fără TVA, ci se urmărește numai executarea cuantumului cauțiunii, de 2.000.000 lei, în lipsa unui titlu în care să fie cuantificată întreaga pagubă suportată.

Pe de altă parte, nu este certă nici suma indicată de reclamantă drept prejudiciu, care a fost doar estimată de compartimentele proprii, fără a fi depuse probe în susținere, în funcție de elemente incerte și independente de voința pârteii, cum ar fi data estimativă a semnării contractului, decalarea termenului de finalizare a lucrărilor (neîncepute). De asemenea, pârta (Asocierea condusă de Drum Asfalt, n.r.) a fost declarată inițial câștigătoare a procedurii de achiziție publică, conform comuni-

cării rezultatului procedurii, dar prin decizia CNSC, s-a admis contestația formulată de ofertantul clasat pe locul II, a fost anulat raportul procedurii și reclamanta a fost obligată să reevalueze oferta pârteii.

Decizia CNSC a fost contestată la CAB de cei doi ofertanți, iar instanța a respins definitiv plângerile ca neîntemeiate prin hotărârea din 16.05.2022 pronunțată în dosarul [...]. Anterior rămânerii definitive a obligațiilor stabilite în sarcina autorității contractante prin decizia CNSC, s-au solicitat de reclamantă clarificări pârteii, la 24.03.2022, pârta contestând această solicitare de clarificări, în contextul în care soluția CNSC nu era încă definitivă, cerând și suspendarea procedurii”, se arată în motivarea deciziei Tribunalului București din 20 iulie.

În concluzie, Tribunalul București a stabilit că CNAIR nu are temei legal pentru pretențiile sale: "Tribunalul constată că, în intervalul menționat ca perioadă a producerii prejudiciului, 25.03.2022-20.06.2022, situat între data introducerii contestației și data rămânerii definitive a deciziei CNSC, prin nerecurare, nu îi este imputabilă pârteii comiterea vreunei fapte ilicite, cu rea-credință, care să

justifice obligarea acesteia la repararea vreunui prejudiciu. Suspendarea procedurii de achiziție publică a fost dispusă de CNSC, considerându-se că legalitatea solicitării de clarificări depinde de soluția pronunțată de CAB cu privire la decizia CNSC, aspect susținut, de altfel, și de ofertanta pârta prin contestația formulată – filele 29-40.

Așadar nu se poate susține o exercitare abuzivă a dreptului pârteii de acces la justiție, în scopul tergiversării vreunei proceduri, în lipsa unui minim indiciu, cu atât mai puțin a vreunei dovezi, privind formularea contestației cu rea-credință. Prin urmare, nu există temei pentru pretențiile reclamantei de a fi despăgubită prin reținerea cauțiunii depuse de pârta, iar cererea dedusă judecății este nefondată și va fi respinsă. În baza art.451-453 C.pr.civ., tribunalul va obliga reclamanta la plata sumei de 791 lei cheltuieli de judecată către pârta, constând în transport și cazare pentru reprezentantul acesteia prezent în fața tribunalului la termenul din 20.07.2022, conform înscrisurilor justificative depuse la dosar”.

DORINEL UMBRĂRESCU NU POATE FI ACUZAT DE MORTII DE PE A7

Dorinel Umbrărescu, patronul Spedition UMB, singurul care a rămas în libertate dintre cei supranumiți "regii asfaltului", nu poate fi pus sub acuzare în legătură cu morții din explozia de la Călimănești, de pe Autostrada Moldovei - A7, produsă în noaptea de 20 spre 21 septembrie 2023.

Surse din anchetă ne-au declarat, sub protecția anonimatului, că, deși Umbrărescu conduce de facto grupul din care fac parte firmele UMB Spedition, Tehnostrade, Com-Axa, Drumuri, A&R, Tehno-Stone și Auto Rom, în documente

de modelul lui Dan Voiculescu, mogulul care conduce în fapt trustul de presă construit în jurul Antenei 1, dar care formal a cedat administrarea business-ului către una dintre fiicele sale. Mergând în aceeași direcție, imediat după ce a aflat că este bolnav de cancer, Dorinel Umbrărescu i-a transferat legal fiului său Alexandru administrarea firmelor din grupul UMB.

Între timp, "regele asfaltului" s-a operat în Austria și, imediat după aceasta, medicii erau optimiști în legătură cu șansele sale de însănătoșire. Cu toate acestea, nu a mai revenit asupra deciziei sale de a-i ceda fiului său "sceptrul puterii". Așadar, deși marile decizii sunt luate de Dorinel, în fața legii răspunde Alexandru Umbrărescu. În comparație cu beizadeaua fostului "rege al asfaltului" Costel Cășuneanu, care a făcut ani de zile deliciul presei tabloide, fiul lui Umbrărescu a stat în general într-un con de umbră.

Alexandru este absolvent al Universității George Bacovia din Bacău. În 2010, el a fost implicat

el este doar acționar majoritar și nu administrator.

Schimbarea acestei din urmă calități a fost făcută acum câțiva ani, după ce a fost diagnosticat cu o formă rebelă de cancer în gât. Boala nu a fost o surpriză pentru mulți dintre apropiații săi, care îl descriu ca fiind un fumător înrăit.

Umbrărescu a fost probabil inspirat



într-un accident rutier grav. În vârstă de 19 ani la acea vreme, Alexandru a fost condus de urgență la Spitalul Bagdasar. El și alți patru oameni au fost atunci răniți. Fiul afaceristului ar fi fost vinovat de producerea accidentului. El conducea un Mercedes cu un motor uriaș, de peste 500 CP. Șoferul celui alt autoturism implicat în accident, o Skoda, circula regulamentar. Fiul afaceristului a suferit mai multe traumatisme, contuzii și fracturi. La momentul accidentului, el figura deja cu trei amenzi de circulație. Acum, Alexandru, în continuare pasionat de mașini, dar nu și atât de mult și de viteză, este descris de către cunoscuți a fi un bărbat mult mai liniștit, cu copii și soție. Acum, este posibil ca fiul lui Umbrărescu să fie scos de către anchetatori vinovat de accidentul de muncă soldat cu patru morți de pe Autostrada Moldovei, deși deciziile din grupul de firme la care este administrator au fost luate în fapt de tatăl său.

Potrivit altor surse, administrator la firma Spedition UMB ar fi o oarecare Alina Nunu, care pentru ceva timp juca rolul de șofer personal al lui Dorinel Umbrărescu.



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



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

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



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



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

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

SCANIA