

INVESTIGATORUL'S



***TIRMAGAZIN.RO:
RECORD ABSOLUT
DE AUDIENȚĂ***

PG.05



**STEFANO ALBAROSA,
CEO - CEFIN TRUCKS
PG.24**



FEBRUARIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



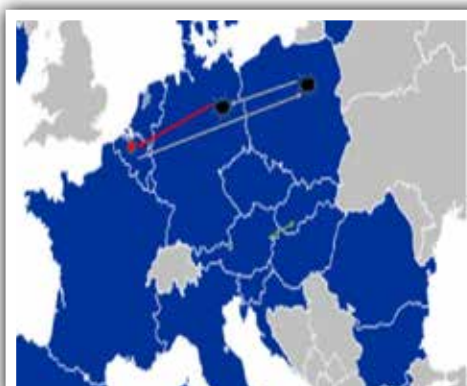
04 COMISIA EUROPEANĂ -
PORTAL OFICIAL PENTRU
DECLARAȚIILE DE
DETAȘARE



12 COMISIA EUROPEANĂ:
ȘOFERII DE CAMION NU
TREBUIE SĂ PREZINTE
CERTIFICAT COVID LA
GRANIȚĂ



14 CODUL RUTIER,
MODIFICAT: PERMIS
SUSPENDAT PÂNĂ LA 4
LUNI ȘI AMENZI PÂNĂ LA
2.900 LEI



34 GHIDUL COMPLET AL
ȘOFERULUI DE CAMION
DUPĂ APLICAREA
DIRECTIVEI DETEAȘRII



COMISIA EUROPEANĂ - PORTAL OFICIAL PENTRU DECLARAȚIILE DE DETAȘARE

Comisia Europeană a lansat, la 24 ianuarie 2022, portalul oficial pentru declarațiile de detașare în transportul rutier.

"Pentru a reduce sarcina administrativă ce revine operatorilor și simplificarea procesului de transmitere și de actualizare a declarațiilor de detașare, Comisia Europeană a dezvoltat o interfață publică multilingvă, accesibilă operatorilor, prin intermediul căreia aceștia să poată transmite și actualiza informațiile privind detașarea, precum și să transmită alte documente relevante pentru IMI, după caz.

Accesul la interfața publică conectată la IMI se va realiza prin crearea unui cont securizat care să le permită utilizatorilor autorizați să gestioneze declarațiile de detașare și cererile de documente formulate de autoritățile competente ale unui stat membru.

Interfața publică multilingvă conectată la IMI le oferă operatorilor în special următoarele funcționalități tehnice:

- (1) crearea unui cont care permite accesul securizat la spațiul rezervat operatorului;
- (2) asigurarea înregistrării corespunzătoare a activității utilizatorilor;
- (3) înregistrarea în cont a detaliilor operatorului, ale utilizatorilor

autorizați, ale managerului de transport și ale conducătorilor auto detașați;

(4) gestionarea declarațiilor de detașare;

(6) accesarea și vizualizarea oricăror documente furnizate de autoritățile competente din statul membru de stabilire;

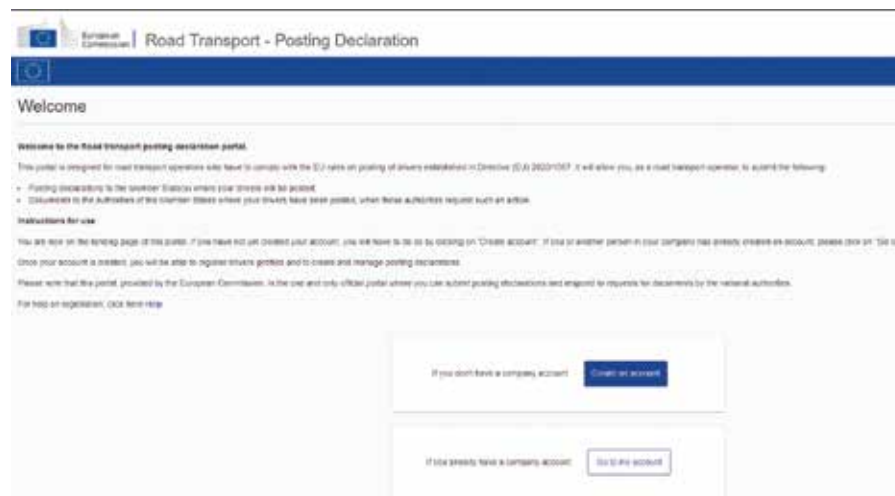
(7) comunicarea cu autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea;

(8) informarea operatorului cu privire la închiderea cererii de către autoritățile competente ale statului membru gazdă.

Portalul oficial UE pentru declarațiile de detașare în transportul rutier este disponibil aici: **<https://www.postingdeclaration.eu/landing>**

Comisia Europeană recomandă operatorilor de transport rutier să își creeze conturi de întreprindere în portalul IMI pentru a putea să transmită declarații de detașare pentru conducătorii auto din 02.02.2022, conform prevederilor Directivei 1057/2020.

UNTRR oferă transportatorilor rutieri serviciul pentru completarea și gestionarea documentației obligatorii privind șoferii care intră sub prevederile Directivei detașării începând cu 02.02.2022, prin intermediul platformei www.detasaretransport.ro, se spune în comunicatul UNTRR din 24 ianuarie 2022.





TIRMAGAZIN.RO - RECORD ABSOLUT DE AUDIENȚĂ

Liderul incontestabil al mass-media din domeniul transporturilor rutiere, TIRMagazin.ro a reușit o performanță de excepție în primul weekend al lunii februarie 2022.

Potrivit Google Analytics, duminică, 6 februarie 2022, site-ul TIRMagazin.ro a avut **28.285 de vizitatori unici, cu 30.752 de vizite.**

Mai multe articole publicate în weekend au fost preluate și/sau citate de mass-media și locală, dar și de concurenții noștri.

Site-ul nostru a renunțat, cu mai mulți ani în urmă, la monitorizarea traficului prin trafic.ro.

Acest din urmă site românesc are două mari probleme:

- nu filtrează bine boții și, astfel, înregistrează în fals trafic ireal;
- are ca bază de calcul, la nivel de lună și de an, doar traficul zilnic.

De exemplu, dacă pe un site intră zilnic aceiași 1.000 de oameni, la nivelul lunii, trafic.ro va contoriza 31.000 de vizitatori unici.

În opoziție cu aceasta, Google Analytics 2, utilizat de site-ul nostru, înregistrează corect numărul de vizitatori unici la nivel de lună sau de an, fără să facă suma zilnică.

Pentru exemplul de mai sus, dacă pe un site intră zilnic aceiași 1.000 de oameni, la nivelul lunii, Google Analytics 2 va contoriza exact 1.000 de vizitatori unici, nu 31.000, ca trafic.ro.

Liderul mondial al monitorizării traficului ne-a ajutat să înțelegem, în timp real, ce gen de content doresc să găsească cititorii pe site-ul nostru.

Munca susținută, zi de zi, dar și o selecție atentă a informației prezentate, care se bazează pe relevanță și obiectivitate, stau la baza succesului TIRMagazin.ro. Am fost, suntem și vom rămâne **Numărul 1** și pentru aceasta le mulțumim cititorilor noștri!



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

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

Preferanții transporturilor agabaritice.



UNTRR: COMISIA EUROPEANĂ ARE "INTERPRETĂRI RESTRICTIVE ALE APLICĂRII NOILOR REGULI ALE DETAȘĂRII"

Comisia Europeană a publicat Ghidul privind aplicarea noilor reguli ale detașării șoferilor care operează transporturi rutiere internaționale de mărfuri în UE, limitând dreptul transportatorilor rutieri români de a opera 2 transporturi intracomunitare crosstrade exceptate de la detașare și extinzând aplicarea detașării și la cursele cu camionul gol, contrar prevederilor Directivei 1057/2020.

"Comisia Europeană - CE a publicat Ghidul de Întrebări și Răspunsuri pentru clarificarea aplicării noilor reguli ale detașării șoferilor care operează transporturi rutiere internaționale de mărfuri în UE, care se vor aplica din 02.02.2022, conform prevederilor Directivei 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier. Ghidul CE privind aplicarea noilor reguli ale Directivei 1057/2020 pentru transporturile rutiere internaționale de mărfuri în UE poate fi consultat în limba engleză pe https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-questions-and-answers_en. Ghidul urmează să fie publicat de CE și în limba română. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR semnalează cu

îngrijorare faptul că Ghidul Comisiei Europene, în loc să clarifice regulile europene, realizează, de fapt, o interpretare restrictivă a acestora, prin care limitează dreptul transportatorilor rutieri români de a opera 2 transporturi intracomunitare crosstrade exceptate de la detașare și extinde aplicarea regulilor detașării și pentru cursele efectuate cu camionul gol dacă acestea sunt legate de un transport crosstrade, contrar prevederilor Directivei 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.

1. Ghidul CE privind detașarea șoferilor care operează transporturi rutiere internaționale de mărfuri în UE conduce la o "falsă exceptare" a operațiunilor crosstrade de la regulile detașării,

limitând dreptul transportatorilor rutieri români de a opera 2 transporturi intracomunitare crosstrade exceptate de la detașare, contrar prevederilor Directivei 1057/2020.

Astfel, conform Normelor specifice privind detașarea conducătorilor auto stabilite prin Directiva 1057/2020, sunt exceptate de la prevederile detașării transporturile rutiere bilaterale și până la 2 transporturi rutiere intracomunitare crosstrade efectuate pe lângă operațiunile de transport bilateral. Conform acestor prevederi, un transportator rutier român care realizează un transport bilateral dus-întors România-Germania cu camionul complet încărcat, care este exceptat de la regulile detașării, mai poate efectua încă 2 operațiuni crosstrade exceptate de la regulile detașării, de exemplu:

- 1 crosstrade Germania-Franța, după finalizarea primului transport bilateral România- Germania;
- 1 crosstrade Franța-Belgia, înainte de începerea celui de-al doilea transport bilateral Germania-România.

Cu toate acestea, conform interpretării CE sunt exceptate de la detașare numai operațiunile de transport rutier internațional crosstrade efectuate în cadrul unei operațiuni de transport rutier bilateral. În această situație, operațiunile crosstrade exceptate de la detașare ar fi numai transporturi cu încărcătură parțială a camionului efectuate în cadrul unui transport bilateral care ar pleca din România cu camionul parțial încărcat cu marfă către un alt Stat Membru UE. Deci, în exemplu de mai sus, camionul românesc ar trebui să fie încărcat parțial cu marfă din România către Germania, putând ca pe traseu să mai încarce marfă (în limita disponibilă rămasă în camion) din Ungaria pe care să o descarce de ex. în Austria (= 1 operațiune crosstrade exceptată de la detașare conform actualei interpretări CE), pe traseul operațiunii de transport bilateral către Germania. Precizăm că aceste situații sunt rar întâlnite în practica reală și conduc, de fapt, la aplicarea integrală a regulilor detașării, fără excepțiile precizate în cadrul Directivei 1057/2020. În consecință, actuala interpretare a Comisiei Europene privind detașarea șoferilor profesioniști conduce la o “falsă exceptare” a operațiunilor crosstrade de la



regulile detașării limitând dreptul transportatorilor rutieri români de a opera 2 transporturi intracomunitare crosstrade exceptate de la detașare, contrar prevederilor Directivei 1057/2020.

2. Ghidul CE privind detașarea șoferilor care operează transporturi rutiere internaționale de mărfuri în UE extinde aplicarea regulilor detașării și pentru cursele efectuate cu camionul gol, dacă acestea sunt legate de un transport crosstrade sau cabotaj, contrar prevederilor Directivei 1057/2020.

Conform interpretării Comisiei Europene, operațiunile de tranzit (exceptate de la detașare cf. Directivei 1057/2020) ar trebui să fie diferențiate de operațiunile cu camionul gol și ar trebui aplicate regimuri diferite de detașare în fiecare caz. Astfel, conform Ghidului CE, o operațiune de tranzit este întotdeauna scutită de regulile de detașare, în timp ce:

- o cursă fără încărcătură este exceptată de la regulile detașării numai dacă este efectuată în

legătură cu o operațiune de transport bilateral;

- o cursă fără încărcătură nu va fi exceptată de la regulile detașării atunci când este efectuată în legătură cu cabotajul sau operațiunile internaționale nebilaterale care intră sub incidența regulilor de detașare (crosstrade). Această situație reprezintă o interpretare restrictivă a Comisiei Europene, care nu se regăsește în cadrul prevederilor Directivei 1057/2020.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a solicitat Comisarului European pentru Transporturi Adina Vălean să intervină ferm pentru a opri Comisia Europeană de la aceste interpretări restrictive ale aplicării noilor reguli ale detașării, care practic elimină o parte din excepțiile importante de la detașare prevăzute în cadrul Directivei 1057/2020 și, în consecință, limitează dreptul transportatorilor rutieri români de a beneficia de aceste reguli speciale.", se spune în comunicatul UNTRR din 25 ianuarie 2022.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR - MULȚUMIRI PENTRU RĂSPUNSUL AUTORITĂȚILOR LA SOLICITĂRILE TRANSPORTATORILOR

UNTRR mulțumește Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Guvernului României pentru răspunsul prompt la solicitările industriei transporturilor rutiere prin intervenția României la CJUE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR mulțumește Ministerului Afacerilor Externe - MAE, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – MTI și Guvernului României pentru răspunsul prompt la solicitările industriei transporturilor rutiere, prin intervenția României depusă de MAE la Curtea de Justiție a Uniunii Europene - CJUE pentru suspendarea măsurii întoarcerii acasă a camioanelor prevăzute prin Pachetul Mobilitate 1, ținând cont de fundamentarea MTI și cu aprobarea Guvernului României.

Reamintim că obligația întoarcerii acasă a camioanelor a fost introdusă prin Regulamentul 1055/2020 de modificare

a normelor de acces la profesie și la piața europeană de transport rutier de mărfuri, care prevăd aplicarea acestei obligații din 21 februarie 2022. Aplicarea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni începând din acest an, amenință grav competitivitatea și chiar supraviețuirea industriei transporturilor rutiere din România, fapt evidențiat atât de studiul UNTRR realizat de KPMG în 2020, imediat după publicarea Pachetului Mobilitate 1, cât și de studiul Comisiei Europene - CE, publicat în 2021.

Menționăm că studiul KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului

Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă din România (2020), solicitat de UNTRR, a fost transmis și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în vederea utilizării datelor colectate pentru fundamentarea cererii de suspendare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022. De asemenea, acest studiu a fost utilizat pentru fundamentarea acțiunii UNTRR și a transportatorilor rutieri români la CJUE privind anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor, acțiune sprijinită de Guvernul României. Studiul KPMG evidențiază faptul că aplicarea măsurii întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni va conduce la o scădere cu 4,5 miliarde euro a veniturilor din transportul rutier internațional de marfă, estimând totodată că peste 50% din transportatorii români care operează transporturi rutiere internaționale în UE (crosstrade și cabotaj) fie își vor întrerupe activitatea, fie își vor muta operațiunile în alte State Membre. Totodată, Studiul Comisiei Europene privind întoarcerea acasă a camioanelor (2021) confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR. Studiul CE evidențiază faptul că noile curse suplimentare de întoarcere acasă a camioanelor ar putea genera o



creștere a costurilor de până la 11.000 EUR pe vehicul pe an (o creștere de aproximativ 10% față de situația actuală) - în medie pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest. Deși în urma publicării studiului CE privind întoarcerea acasă a camioanelor, DG MOVE a pregătit o propunere de modificare a regulilor de acces la profesie, această inițiativă nu a avut niciun rezultat, așteptându-se deciziile Curții de Justiție UE cu privire la acțiunile în curs depuse la CJUE, care însă cel mai probabil vor fi cunoscute în a doua jumătate a anului 2022/2023,



deci după intrarea în vigoare a măsurii întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022.

În acest context, apreciem promptitudinea Guvernului României care a răspuns solicitării UNTRR și a realizat demersuri suplimentare la CJUE pe 05.01.2022 solicitând suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022, până la o decizie CJUE privind anularea acestei obligații discriminatorii, aducând prejudicii grave transportatorilor rutieri români și economiei României.

UNTRR apreciază în mod deosebit

implicarea activă a Ministerului Afacerilor Externe și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în realizarea acestui demers de apărare a intereselor transportatorilor rutieri români în fața CJUE și solicită autorităților române să continue să realizeze toate demersurile legale utilizând toate mijloacele necesare pentru a anula prevederile abuzive ale Pachetului Mobilitate 1 privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni.", se spune în comunicatul UNTRR din 26 ianuarie 2022.

Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



Sharing the load

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



UNTRR: DIRECTIVA DETAȘĂRII ȘI OBLIGAȚIILE FIRMELOR DE TRANSPORT ROMÂNEȘTI

Cu două zile înainte de intrarea în vigoare a Directivei detașării în transporturile rutiere internaționale la nivel european, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a atras atenția asupra obligațiilor firmele de transport rutier din România.

"Firmele de transport rutier din România care efectuează operațiuni de transport rutier internaționale în Uniunea Europeană (UE) și Regatul Unit (operațiuni de crosstrade și cabotaj), trebuie să respecte din data de 2 februarie 2022 prevederile Directivei detașării 1057/2020. Directiva prevede că șoferii profesioniști ai firmelor de transport rutier, care efectuează operațiuni de crosstrade sau cabotaj pe teritoriul UE și al Regatului Unit, vor trebui înregistrați în cadrul platformei lansate de Comisia Europeană – IMI, urmând ca acestora să le fie

emise certificate de detașare cu valabilitatea de maximum 6 luni, pe care trebuie să le dețină în format electronic sau pe hârtie la bordul vehiculelor.

Sunt excluse de la prevederile Directivei detașării, care intră în vigoare în data de 2 februarie 2022, operațiunile de transport bilateral, tranzitul și până la 2 transporturi rutiere intracomunitare crosstrade efectuate pe lângă cele inițiale de bilateral.

Pentru a ajuta firmele de transport rutier din România să respecte prevederile Directivei detașării,

UNTRR a lansat platforma www.detasaretransport.ro, unde operatorii de transport rutier pot beneficia de managementul certificatelor de detașare.

Prin înregistrarea pe platforma www.detasaretransport.ro firmele de transport rutier au acces la gestionarea declarațiilor de detașare, alerte la expirarea acestora și, în caz de control din partea autorităților din statele membre, comunicare cu autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea. Totodată, firmele de transport

Oferta UNTRR de completare a documentației obligatorii IMI

UNTRR oferă transportatorilor rutieri servicii profesionale în cele mai bune condiții de preț pentru completarea și gestionarea documentației obligatorii privind șoferii care intră sub prevederile Directivei detașării începând cu 02.10.2022.

Avantajele noastre:

- Experiență solidă în managementul certificatelor de detașare solicitate în trecut de Franța, Germania, Austria, Olanda, Danemarca, Belgia sau Italia
- Suport în caz de control din partea autorităților din statele UE
- Management online al documentelor în caz de control aveți acces la rapid la documentele solicitate
- Prețuri cel mai mic - plăți în lei cu ordin de plată sau online cu card Visa sau MasterCard

**Servicii suplimentare:**

- Registru individual de control vehicule sub 3,5 tone și seturi indicatoare "unghi mort" în Franța
- Rezervări tuneluri Mont Blanc și Frejus și rezervări feribot/Eurotunnel/tren
- Plată taxe de drum în Europa. Un singur aparat pentru Franța, Germania, Austria, Italia, Belgia, Spania, Portugalia, Danemarca, Suedia, Ungaria, Bulgaria
- Formularul A1
- Asigurări CMR și CASCO

01.01.2022 - Creșterea salariului minim în Franța

Începând cu 01.01.2022 salariul minim în Franța se majorează la 10,57 euro brut/oră. Pentru informații suplimentare (în limba franceză) intrați aici: <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15379>

Tonodetă, contractul colectiv național prevede o majorare a remunerațiilor convenționale garantate în condițiile următoare pentru personalul lucrător din transportul rutier de mărfuri și de călători:

- 1) la încadrare = 10,57 euro brut/oră
- 2) după doi ani de vechime = 10,7814 euro brut/oră (+2%)
- 3) după 5 ani de vechime = 10,9928 euro brut/oră (+4%)
- 4) după 10 ani de vechime = 11,2042 euro brut/oră (+8%)
- 5) după 15 ani de vechime = 11,4156 euro brut/oră (+8%)

rutier vor beneficia de informații actualizate cu privire la cerințele privind detașarea din fiecare stat membru.

Deși CE a declarat că noile reguli privind declarațiile de detașare au ca scop reducerea sarcinii administrative ce revine operatorilor și simplificarea procesului de transmitere a declarațiilor de detașare printr-un portal unic al UE, care va înlocui site-urile web naționale din statele membre UE precum SIPSI, MILOG, LIMOSA, MELDLOKET, UTIK, LSDB - cu toate acestea, noile proceduri CE rămân complexe și împovărătoare pentru transportatorii rutieri, în special pentru firmele mici, care trebuie să aloce resurse umane suplimentare pentru gestionarea volumului mare de declarații de detașare solicitate de CE pentru fiecare șofer și pentru fiecare țară. La nivel european, România este a 8-a piață de transport rutier

din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%). Reamintim că UNTRR a contestat la Curtea de Justiție a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care restricționează grav activitatea transportatorilor români în UE, iar acțiunea juridică este în curs și

sprijinită de Guvernul României. UNTRR încurajează firmele de transport rutier care doresc să apeleze la servicii de management privind certificatele de detașare să lucreze cu cei care sunt de partea lor, întrucât le oferă atât un beneficiu, cât și suport în fața autorităților naționale și internaționale.", se spune în comunicatul UNTRR din 30 ianuarie 2022.



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



COMISIA EUROPEANĂ: ȘOFERII DE CAMION NU TREBUIE SĂ PREZINTE CERTIFICAT COVID LA GRANIȚĂ

Comisia a prezentat o propunere de recomandare a Consiliului privind o abordare coordonată pentru a facilita libera circulație în condiții de siguranță în timpul pandemiei de COVID-19 și care înlocuiește Recomandarea (UE) 2020/1475.

NU ar trebui să aibă obligația de a deține un certificat digital UE COVID valabil eliberat în temeiul Regulamentului (UE) 2021/953:

a) următoarele tipuri de călători cu o funcție sau o necesitate esențială, atunci când își exercită această funcție:

- lucrători din transport sau furnizori de servicii de transport, **inclusiv șoferi și echipajul vehiculelor de transport de marfă** care transportă mărfuri pentru a fi utilizate pe teritoriu, precum și cei ce tranzitează;
- pacienții care călătoresc din motive medicale imperative;
- navigatori.

b) persoanele care locuiesc în regiuni de frontieră și călătoresc peste graniță zilnic sau frecvent în scopuri de muncă, afaceri, educație, familie, îngrijire medicală sau îngrijire;

c) copii sub 12 ani.

Prevenirea reintroducerii controalelor la frontiere

În cazul în care astfel de persoane sunt reglementate de punctul 16 litera (a) sau (b), nu ar trebui să li se solicite să treacă prin carantină/ autoizolare, dar li se poate cere să dețină un certificat de testare negativ. Prin derogare, lucrătorilor din transport și furnizorilor de servicii de transport nu ar trebui să li se solicite să se supună autoizolării/ carantinei sau să fie în posesia unui certificat de testare negativ în timpul exercitării acestei meserii lor esențiale.

O abordare coordonată are ca scop prevenirea reintroducerii controalelor la frontierele interne. Închiderea frontierelor sau interdicțiile generale de călătorie, precum și suspendarea zborurilor,

transportului terestru și traversărilor pe apă, nu sunt justificate, deoarece măsurile mai direcționate și coordonate, cum ar fi certificatele sau testarea COVID-19, au un impact suficient și provoacă mai puține perturbări. Sistemul „Culoare verzi” ar trebui să mențină fluxurile de transport în mișcare, în special pentru a asigura libera circulație a mărfurilor și serviciilor, evitând astfel întreruperile lanțului de aprovizionare.

Având în vedere situația lor specifică sau funcția esențială, anumitor categorii de lucrători care își exercită dreptul la liberă circulație nu ar trebui să li se ceară să fie în posesia unui Certificat digital UE COVID.

Zone în care virusul circulă la niveluri foarte ridicate

În același timp, această listă ar

putea fi mai limitată în comparație cu Recomandarea (UE) 2020/1475, având în vedere că multe persoane care călătoresc pentru a îndeplini o funcție sau o nevoie esențială sunt deja vaccinate. Acesta ar trebui să acopere lucrătorii din transport sau furnizorii de servicii de transport, pacienții care călătoresc din motive medicale imperative, navigatorii, persoanele care traversează frontierele zilnic sau frecvent pentru a merge la serviciu sau la școală, pentru a vizita rude apropiate, pentru a solicita îngrijiri medicale sau pentru a avea grijă de cei dragi și copii sub 12 ani.

O atenție deosebită ar trebui acordată zonelor în care virusul circula la niveluri foarte ridicate, având în vedere probabilitatea crescută a cazurilor importate din aceste zone, precum și presiunea pe care perioadele prelungite cu număr mare de cazuri spitalizate o pot pune asupra sistemelor de sănătate publică din aceste zone. Pentru a atenua aceste riscuri pentru sănătatea publică, statele membre ar trebui să reducă orice călătorie neesențială către și dinspre astfel de zone.

Excepții pentru călătorii esențiale

În plus, persoanelor care nu dețin

un certificat de vaccinare sau de trecere prin boală care sosesc din astfel de zone ar trebui să li se solicite să se supună unui test pentru infecția cu SARSCoV-2 înainte de plecare, precum și să fie supuse unei carantine/autoizolare după sosire. Ar trebui să se aplice excepții pentru călătorii esențiale, în special pentru lucrătorii din transport și pentru furnizorii de servicii de transport, pentru a limita perturbarea pieței interne și pentru a menține funcționarea „culoarelor verzi”.

Pentru a menține funcționarea „culoarelor verzi”, cerințele de testare impuse lucrătorilor din transport și furnizorilor de servicii de transport ca urmare a declanșării ar trebui să se limiteze la teste rapide de antigen și nu ar trebui să fie necesară carantină/autoizolare. Astfel de cerințe de testare nu ar trebui să conducă la întreruperi ale transportului. În cazul în care apar întreruperi în transport sau în lanțul de aprovizionare, orice astfel de cerințe de testare sistematică ar trebui eliminate sau abrogate imediat.

Platforma PLF permite schimbul sigur de informații

Urmărirea contactelor rămâne un pilon central al luptei împotriva

răspândirii virusului, mai ales în legătură cu apariția de noi variante. În același timp, urmărirea efectivă și în timp util a contactelor este mai dificilă atunci când trebuie efectuată transfrontalier și pentru volume mari de pasageri care călătoresc aproape unul de celălalt. Pentru a facilita acest lucru, a fost elaborat un formular digital comun de localizare a pasagerilor („PLF”)19, iar statele membre ar trebui încurajate să utilizeze acest format comun pentru a facilita călătoria. Statele membre ar trebui, de asemenea, încurajate să se alăture platformei de schimb PLF, înființată pe baza Deciziei de punere în aplicare (UE) 2021/85820 a Comisiei, pentru a-și îmbunătăți capacitățile de urmărire transfrontalieră a contactelor pentru toate modurile de transport. Platforma PLF permite schimbul sigur, în timp util și eficient de date între autoritățile competente ale statelor membre, permițându-le acestora să transmită informații din sistemele lor digitale digitale PLF existente și informații epidemiologice relevante către alte autorități competente într-un mod interoperabil și automat.

Eficiență unică

S.KO COOL SMART EXECUTIVE și agregatul frigorific Schmitz Cargobull, reprezintă soluția cea mai avansată pentru transportul la temperatură controlată. Izolația superioară determină cel mai scăzut consum de combustibil din piață. Semiremorca împreună cu sistemul telematic TrailerConnect® determină un cost redus de exploatare. **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.





CODUL RUTIER, MODIFICAT: PERMIS SUSPENDAT PÂNĂ LA 4 LUNI ȘI AMENZI PÂNĂ LA 2.900 LEI

Guvernul a aprobat, printr-o ordonanță, modificarea și completarea OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, stabilind noi sancțiuni pentru mai multe abateri de la legislația rutieră, precum și definirea și sancționarea comportamentului agresiv la volan.

Comportamentul agresiv la volan, definit - amendă până la 1.160 lei și permis suspendat până la 60 de zile

Conform modificării și completării OUG nr.195/2002, se definește comportamentul agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, precum și sancțiunea corelativă adoptării acestui comportament cu amenda prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni (580 lei - 725 lei) și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile. În cazul în care s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale se stabilește amendă prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni (870 lei - 1.160 lei) și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării

dreptului de a conduce pentru o perioadă de 60 de zile.

Circularea nejustificată pe banda de urgență a autostrăzii - amendă până la 2.900 lei și permis suspendat 90 de zile

Se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta de a circula nejustificat cu un autovehicul pe banda de urgență a autostrăzii (de la 580 lei - 725 lei la 1.305 lei - 2.900 lei). Sancțiunea contravențională complementară privind punctele de penalizare (3 puncte de penalizare) se înlocuiește cu suspendarea exercitării dreptului de a conduce pentru 90 de zile.

Întoarcerea și mersul înapoi pe autostradă - permis suspendat 4 luni

Se introduce sancțiunea complementară a suspendării

exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile pentru executarea pe autostradă a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, de a circula sau de a traversa de pe un sens de circulație pe celălalt prin zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile, de a circula în sens contrar direcției de mers pe calea unidirecțională.

Nerespectarea regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată - permis suspendat 4 luni

Se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 90 de zile la 120 de zile pentru nerespectarea regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată.

Nerespectarea regulilor la

depășire - amendă până la 2.900 lei și permis suspendat până la 90 de zile

Se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta privind nerespectarea regulilor referitoare la efectuarea manevrei de depășire (de la 580 lei - 725 lei la 870 lei - 1.160 lei); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 30 de zile la 60 de zile.

Se trece într-o clasă superioară de contravenții abaterea de la regulile privind depășirea, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale (de la 870 lei - 1.160 lei la 1.305 lei - 2.900 lei). Totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 60 de zile la 90 de zile.

Neacordarea de prioritate - amendă până la 2.900 lei și permis suspendat până la 90 de zile

Se trece într-o clasă superioară de contravenții nerespectarea regulilor privind acordarea de prioritate (de la 580 lei - 725 lei la 870 lei - 1.160 lei); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 30 de zile la 60 de zile;

Se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta de a nerespecta regulile privind acordarea de

prioritate, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale (de la 870 lei - 1.160 lei la 1.305 lei - 2.900 lei). Totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 60 de zile la 90 de zile.

Un nou prag de viteză: +70 km/h peste limită - amendă plus permis suspendat 4 luni

Se reglementează un nou prag de viteză, respectiv depășirea cu peste 70 km/h a limitei legale de viteză, pentru care se va aplica o perioadă majorată de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, respectiv 120 de zile.

Cine inspectează drumurile

În cazul în care, prin încălcarea regulilor de circulație privind circulația pe sens opus, conducerea sub influența băuturilor alcoolice ori conducerea pe autostradă s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale, perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce se majorează cu 30 de zile. Se reglementează interdicția de a conduce un vehicul pe drumurile publice din România, urmare a condamnării penale pentru săvârșirea unor infracțiuni la regimul rutier pe teritoriul României, pentru titularul de permis de conducere emis de o autoritate străină.

Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. realizează prima evaluare a siguranței rețelei rutiere, pe cel puțin trei categorii, în funcție de nivelul de siguranță al fiecărui tronson, până cel târziu la sfârșitul anului 2024. Autoritatea Rutieră Română - ARR elaborează un raport privind clasificarea referitoare la siguranța rețelei rutiere, evaluată conform alin. (2), care va fi înaintat Comisiei Europene până la 31 octombrie 2025. Raportul va include, dacă este cazul, și lista de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Utilizatorii drumurilor sunt informați permanent de către administratorul drumului de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente sau pe care se execută lucrările, prin intermediul unor mijloace adecvate și/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice. Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. este singura instituție competentă să realizeze evaluarea siguranței rețelei rutiere, să efectueze inspecția de siguranță rutieră specifică și să gestioneze efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, a inspecției de siguranță rutieră periodică, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră.

Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.

www.man.ro





CUM VOR FI CONTROLAȚI TRANSPORTATORII RUTIERI CARE DETAȘEAZĂ ȘOFERI DE LA 2 FEBRUARIE

O directivă a Uniunii Europene (UE), transpusă de statul român, urmărește să modifice regulile aplicabile controalelor (atât în trafic, cât și la sediile firmelor de transport), în privința detașării transnaționale a șoferilor, pentru a se facilita verificarea conformării firmei de transport cu normele europene privind detașarea.

În concret, e vorba de Directiva Uniunii Europene nr. 1057/2020, care va aduce anumite schimbări cadrului normativ european (inclusiv normelor interne de transpunere a directivelor relevante, ulterior modificării) privitor la detașarea transfrontalieră a lucrătorilor din domeniul transportului rutier. Printre altele, vor avea loc anumite modificări cu privire la controalele desfășurate pentru verificarea conformării firmelor cu cadrul juridic precizat mai sus.

1. Statele membre ale UE nu vor putea să impună decât un număr prestabilit de măsuri de control pentru verificarea conformării din partea firmei de transport cu normele privind detașarea. În concret, noile prevederi, impuse de Directiva nr. 1057/2020, vor limita tipul de măsuri de control ce vor putea fi impuse de statele membre,

în contextul de mai sus. E vorba, de exemplu, de măsuri privind:

- prezentarea unei declarații autorităților statului în care este detașat un conducător auto, care să includă, printre altele, date privitoare la detașare și la durata acesteia;
 - punerea la dispoziția angajatului detașat a anumitor documente, pentru a le arăta dacă este controlat în trafic (de exemplu, dovezi ale operațiunilor de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR)).
- La acest moment, Directiva nr. 67/2014 (care va fi modificată) le permite statelor membre să impună orice măsuri de control, atât timp cât sunt justificate și proporționale în conformitate cu dreptul Uniunii. Ulterior, este precizată, cu titlu exemplificativ, o serie de măsuri, însă, din 2022, statele UE nu vor

mai avea libertatea pe care le-o oferă, acum, ultima directivă citată.

2. Stabilirea posibilității exprese pentru autorități de a verifica dacă un salariat este detașat sau nu, atunci când face transport bilateral de marfă sau persoane.

Astfel de transporturi, conform considerentului nr. 10 din Directiva UE nr. 1057/2020, nu ar trebui să fie guvernate de normele privind detașarea transnațională, pentru a nu se crea o presiune excesivă de conformare asupra firmelor implicate în asemenea activități. Și, astfel, pentru a nu fi afectată, nejustificat, libertatea de a presta servicii pe teritoriul UE, pentru o firmă stabilită într-un stat din UE.

În același timp, pentru a se evita abuzarea acestei excepții, Directiva nr. 1057/2020 prevede ce controale pot face statele membre:



- obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, dovezi ale operațiunilor internaționale de transport relevante, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR);

- punerea la dispoziția autorităților, tot în timpul controalelor în trafic, a înregistrărilor tahografului.

3. Stabilirea modului în care se poate face schimbul de informații între autorități publice. Autoritatea competentă cu supravegherea aplicării legislației în domeniul examinat aici poate să pună la dispoziția partenerilor instituționali sociali informații despre firme supravegheate, însă doar dacă acestea, printre altele, vor fi necesare pentru verificarea conformării cu normele privind detașarea transnațională.

4. Este inclusă și o prevedere expresă ce limitează durata controalelor făcute de către autorități. Directiva UE nr. 1057/2020 prevede că statele membre vor fi obligate să evite întârzierile nejustificate atunci când aplică măsuri de control, întârzieri care ar putea afecta durata și datele preconizate pentru detașare. Considerentele Directivei, deși nu au caracter obligatoriu direct, prevăd

și ele că întârzieri nejustificate nu trebuie să apară nici atunci când vor fi controlați, în trafic, șoferii. Autoritățile, însă, sunt obligate să țină cont de valoarea interpretativă a unei astfel de prevederi, atunci când aplică normele cu caracter obligatoriu din Directivă. Apar, de asemenea, și **modificări ale Directivei nr. 22/2006**, care stabilește anumite condiții minime pentru punerea în aplicare a legislației europene relevante în domeniul legislației sociale privitoare la transportul rutier:

1. Controalele vor viza verificarea mai multor zile de lucru ale conducătorilor auto. La acest moment, Directiva nr. 22/2006 prevede doar că se organizează controale astfel încât să fie verificate 1% din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor. Din 2022, această cifră trebuie să crească la 3% (cel puțin), cu posibilitatea de a se ajunge chiar la minimum 4%.

2. Vor putea fi organizate controale concertate (organizate de două sau mai multe state, în același timp) și la sediile întreprinderilor de transport. La acest moment, controalele concertate nu pot avea loc la sediile companiilor de transport, ci doar cu privire la conducători auto sau cu privire la vehiculele conduse.

3. Vor fi facilitate controalele selective, în funcție de gradul de risc. În concret, e vorba de faptul că statele membre vor fi nevoite să pună la dispoziție autorităților cu sarcini de control anumite date care se găsesc în ceea ce este numit „sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc”, pentru facilitarea controalelor selective.

Acest sistem există, deja, în temeiul Directivei nr. 22/2006 și stabilește gradul de risc în funcție de numărul și gravitatea încălcărilor legislației sociale din domeniul transportului rutier.

Firmele de transport rutier din România, care efectuează operațiuni de transport rutier internaționale în Uniunea Europeană (UE) și Regatul Unit (operațiuni de crosstrade și cabotaj), trebuie să respecte din data de 2 februarie 2022 prevederile Directivei detașării 1057/2020.

Directiva prevede că șoferii profesioniști ai firmelor de transport rutier care efectuează operațiuni de crosstrade sau cabotaj, pe teritoriul UE și al Regatului Unit, vor trebui înregistrați în cadrul platformei lansate de Comisia Europeană – IMI, urmând ca acestora să le fie emise certificate de detașare cu valabilitatea de maximum 6 luni, pe care trebuie să le dețină în format electronic sau pe hârtie la bordul vehiculelor.



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



UNDE VOR ÎNREGISTRA TRANSPORTATORII DECLARAȚIA DE DETAȘARE A ȘOFERILOR DE CAMION

Începând cu luna februarie intră în vigoare Directiva detașării, parte a Pachetului Mobilitate.

Una dintre obligațiile ce revin transportatorilor o reprezintă trimiterea unei declarații de detașare către autoritățile din statul membru în care șoferul este detașat.

Declarația trebuie depusă înainte de a începe o operațiune cross-trade (un transport intracomunitar), adică înainte de detașare.

Declarația de detașare trebuie trimisă cel mai târziu la intrarea pe teritoriul țării respective, folosind interfața publică multi-lingvistică conectată la IMI.

Portalul oficial pentru depunerea declarațiilor de detașare lansat de UE este:

<https://www.postingdeclaration.eu/landing>

Cum veți fi întâmpinați pe acest portal:

„Bine ați venit pe portalul de declarații de detașare în transportul rutier.

Acest portal este conceput pentru operatorii de transport rutier care trebuie să respecte normele UE privind detașarea șoferilor stabilite în Directiva (UE) 2020/1057. Vă va permite, în calitate de operator de transport rutier, să depuneți următoarele:

Afișarea declarațiilor în statul(e) membru(e) în care vor fi detașați șoferii dvs.;

Documente către autoritățile din statele membre în care șoferii dumneavoastră au fost detașați, atunci când autoritățile respective solicită o astfel de acțiune. Instrucțiuni de folosire.

Acum vă aflați pe pagina oficială a acestui portal. Dacă nu v-ați creat încă contul, va trebui să faceți acest lucru făcând click pe „Creează cont”. Dacă dumneavoastră sau o altă persoană din compania dumneavoastră ați creat deja un cont, vă rugăm să faceți click pe „Mergeți la cont”.

Odată ce contul dvs. este creat, veți putea să înregistrați profilurile șoferilor și să creați și să gestionați declarațiile de postare.

Vă rugăm să rețineți că acest portal, pus la dispoziție de Comisia Europeană, este singurul portal oficial unde puteți depune declarații de detașare și puteți răspunde solicitărilor de documente din partea autorităților naționale.

Pentru ajutor la înregistrare, faceți click aici [Ajutor](#)”, se arată pe pagina oficială.

România a transpus Directiva Detașării

Ordonanța 12/2022 transpune Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice

cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, parte din pachetul legislativ mobilitate 1, care se aplică începând cu 21 februarie 2021.

Astfel, un conducător auto care efectuează transport internațional de mărfuri (cross-trade) sau cabotaj se consideră a fi detașat pe teritoriul României. Similar, și conducătorul român când efectuează transport cross-trade și cabotaj în UE se consideră detașat.

Excepție de la detașare fac doar conducătorii auto care efectuează transport bilateral (România- și statul UE de înmatriculare al vehiculului / statul UE de înmatriculare al vehiculului-România) și tranzit prin România. În cursul transportului bilateral conducătorul auto mai poate efectua până la 2 transporturi rutiere intracomunitare cross-trade exceptate de la detașare.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Folosim metode de a fideliza angajații în funcție de perioada angajării. La nivelul de șoferi s-au creat trei grupe: șofer debutant, șoferi care au peste trei ani vechime și șoferi cu peste opt ani vechime. La fel și nivelul salarial este defalcat în funcție de aceste grupe, în funcție de modul de a reacționa la cerințele

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Prime, prime și iar prime. Toată lumea pleacă de acasă pentru bani. Pentru a-i stimula trebuie să le dăm prime. Este o perioadă foarte grea legată de încasări. Dar, din surse proprii, am încercat să le împărțim celor mai buni angajați anumite prime pentru a fi mulțumiți și pentru a veni cu drag la muncă.

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Să facă infuzie de capital în proiectele în derulare. Să meargă pe linia de a demara alte noi proiecte, având în vedere că dezvoltatorii imobiliari din sectorul privat, în majoritate, au stagnat sau au renunțat la proiecte.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

Ioan Domnariu, director

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford

Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

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





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

Un patron de firmă de transport recunoaște cu nonșalanță în fața inspectorilor ISCTR că a folosit un magnet pentru a manipula tahograful de pe camionul pe care îl conducea.

Apoi, un rus moldovean, care o rupe pe românește, vorbește despre ce înseamnă să fi șofer în țara de peste Prut și ce venituri are lunar.

Patronul "magnetar"

Inspectorii ISCTR opresc în trafic un șofer de camion. Inspectorul se prezintă regulamentar și cere actele. Se interesează de ce șoferul nu a oprit în parcare.

Inspector: De ce nu faceți pauza în parcare așa cum este regulamentar și nu aici unde blocați circulația? Eu am crezut că v-ați oprit să luați rovinietă.

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

Inspector: Parcarea e gratuită. Nu e contra cost. Prezentați-mi documentele dumneavoastră.

Șoferul începe să scoată documentele.

Inspectorul: Și atestatul, legitimația de serviciu, talonul de la camion, cel de la remorcă, copia conformă.

Inspectorul merge cu toate actele la duba ISCTR. Apoi, îl abordează direct pe șofer.

Inspector: Dați-mi și mie magnetul, vă rog frumos.

Șofer: L-am aruncat.

Inspector: Mașina nu merge cu magnet, merge cu motorină. Dați-mi tichetul de cod de la Ruse. Când ați plătit taxa de pod de la Ruse.

Șofer: Acum, de zece minute.

Inspector: Domnul Varga, o să vă întocmim un proces verbal cu o amendă de 9.000 lei, cu 4.500 de lei plătiți în 15 zile lucrătoare. Veți avea o imobilizare de 11 ore în parcare.

Jurnaliștii TIR Magazin au o discuție cu șoferul care urmează să fie amendat.



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

TIR Magazin: O să suporti consecințele și pe viitor nu mai greșești?

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

TIR Magazin: Și ajungi la timp? De unde vii?

Șofer: Nu prea... Sper. Vin din Italia.

TIR Magazin: E prima amendă primită? De când ai început să transporti mărfuri?

Șofer: Prima amendă, da. Transporturi fac de un an.

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

TIR Magazin: Cum ți s-a părut controlul din seara aceasta?

Șofer: E ceva normal, în toate țările sunt controale.

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

Inspector: Susțineți că ați folosit magnet pe care l-ați aruncat.

Șofer: Da.

Inspector: Ați fost sancționat conform legii pentru folosirea unui dispozitiv ilegal. Ați fost sancționat cu suma de 9.000 de lei, dacă plăți în 15 zile amenda este la jumătate. Vă rog să îmi semnați dacă nu aveți obiecțiuni. Aveți obiecțiuni?

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

Inspector: Sunteți imobilizat 11 ore. Dacă plecați din parcare în această perioadă și sunteți prins de organele de control contravenția va fi de 9.000 lei. Odihniți-vă și respectați timpii de conducere pentru că îi respectați pentru viața și sănătatea dumneavoastră, precum și a celorlalți participanți la trafic.





Rusul moldovean

Inspectorul îi cere șoferului tras pe dreapta actele: atestatul, pașaportul, documentele autovehiculului și ale mărfii.

Inspectorul îi cere să tragă camionul în parcare și să coboare din camion.

Într-o discuție cu reporterii TIR Magazin, șoferul, un rus moldovean, spune că vine de la Buzău și transportă tălpi pentru încălțăminte la Ruse. Este șofer profesionist de un an și jumătate. Zice că viața de șofer e cu bune și rele și că are o familie.

Reușește să împace viața de familie cu cea de șofer profesionist. „Asta e viața, am doi copii”. Șoferul spune că, lunar, câștigă în funcție de cum „merge kilometrul”. Ar fi vorba de 300 - 600 de euro. „Nu-i bine, dar pot să trăiesc în Republica Moldova din banii ăștia”. Nu ia în considerare să se mute în România pentru că este căsătorit și are doi copii în țara lui. Este angajat și nu deține un camion. Crede că șeful lui este un om bun.

Șoferul spune că are toate actele în regulă, iar dacă va trebui să plătească amenda o va plăti el, dar numai dacă vina îi aparține lui. „Dacă e firma vinovată, firma plătește”, încheie șoferul dialogul cu reporterii TIR Magazin. Șoferul nu a fost amendat de inspectorii ISCTR.

SEZONUL 02 EPISODUL 05

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului



02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

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

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat



tempii de conducere și odihnă.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR". Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a

respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto. Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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



VIDEO. CEFIN TRUCKS: REZULTATELE DE BUSINESS PENTRU 2021 ȘI STRATEGIA PENTRU 2022

Cefin Trucks anunță rezultatele de business 2021 și strategia pentru 2022: digitalizarea, serviciile financiare, creșterea eficiență a vânzărilor și expansiunea rețelei de service sunt cheia competitivității Cefin Trucks.

- Cefin Trucks a încheiat anul 2021 cu o cifră de afaceri de aproape 90 milioane de euro, în creștere cu peste 30% față de 2020;
- Ford Trucks a obținut o cotă de piață de 11,5% (conform Raportului Înmatriculări al DRCPV pe perioada ianuarie-decembrie 2021) și recâștigă poziția de lider în segmentul de Construcții, câștigă poziția de lider în segmentul de Specializate și urcă în categoria Autotractoare;
- Cefin Trucks a anunțat cele patru direcții de evoluție a business-ului în implementare începând cu 2021: dezvoltarea serviciilor financiare, o puternică digitalizare a tuturor proceselor, extinderea rețelei proprii

de service, dezvoltarea gamei de produse;

- Prin implementarea acestui program de expansiune, Cefin Trucks, prevede o cifră de afaceri de peste 140 milioane de euro până în 2024 și investiții de 6 - 8 milioane de euro pentru a finanța creșterea organică a operațiunilor existente, precum și alte achiziții.

2021: an cu o evoluție importantă

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat conferința anuală de presă, în data de 27 ianuarie 2022, pentru anunțarea rezultatelor de business din 2021 și strategia pe termen scurt și lung în

toate direcțiile de business.

Echipa de management Cefin Trucks a prezentat în cadrul conferinței planurile și strategia pentru fiecare direcție de dezvoltare.

Cifră de afaceri și cotă de piață

Anul 2021 a fost pentru Cefin Trucks un an cu o evoluție importantă, în care cifra de afaceri a depășit 88 de milioane de euro, și cu o creștere eficientă în toate diviziile, care au progresat foarte mult față de 2020, în medie cu 30%. Compania a vândut 752 de camioane Ford Trucks noi, față de 583 în 2020, și 550 de camioane rulate, față de 471 în 2020, și a ajuns la încasări de 13 milioane de euro din service, față de 9 milioane în anul anterior.

Ford Trucks este lider în segmentul de Vehicule de Construcții, cu o cota de piață de 26,7% și în cel al Vehiculelor Specializate cu 22,3%, și a crescut în segmentul de Autotractoare la 5,5%. Cota de piață totală a brandului în anul 2021 este de 11,5%, într-un mix de piață mai puțin favorabil, în care ponderea principală este cea a segmentului de Autotractoare, în care Ford Trucks este încă în faza de creștere.



Dezvoltarea Serviciilor Financiare

„Un plan ambițios bazat pe servicii care aduc valoare adăugată clienților noștri și o digitalizare complexă a tuturor proceselor companiei, va permite ca cifra de afaceri Cefin Trucks să crească, de la 80 de milioane de euro, la 140 de milioane de euro, până în 2024. În același timp, vom investi între 6 și 8 milioane de euro în finanțarea creșterii organice a operațiunilor existente, precum și pentru achiziția altor business-uri în sinergie cu compania noastră. O gamă extinsă de produse, lansarea și dezvoltarea Serviciilor Financiare, extinderea rețelei proprii de service și digitalizarea tuturor proceselor companiei, vor constitui baza acestei creșteri.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

Cefin mizează pe serviciile financiare și digitalizare

„Piața de automotive se mișcă, iar importanța vânzărilor de mașini scade, în timp ce crește importanța serviciilor cu valoare adăugată pe care atât clienții, cât și partenerii, le cer. Pentru perioada următoare,

Cefin mizează pe serviciile financiare și digitalizare ca fiind diferențiatorii importanți pe care să îi implementeze și care să ne ducă la următorul nivel de dezvoltare.”, a declarat Robert Maftai, Chief Strategy Officer & Sales Finance Director.

„Suntem prezenți în România alături de Cefin Trucks din 2017. Pe parcursul ultimilor 5 ani, acest parteneriat a consolidat poziția mărcii noastre pe piața vehiculelor comerciale din România pentru a deschide calea spre a fi un brand lider de piață.

Ford Trucks are o strategie complexă de extindere

internațională, după integrarea completă a rețelei Europei Centrale, de Sud și de Est în 2020, continuând finalizarea, în 2021, pentru țările din Europa de Vest. 2022 va fi un alt an de creștere semnificativă pentru Ford Trucks, în care ne vom îmbunătăți volumele de vânzări și cotele de piață pe piețele europene, împreună cu o strategie complexă de finalizare a dezvoltării în Europa de Vest. Prin performanța sa excepțională, piața românească va fi lider în ceea ce privește cota de piață.”, a declarat Koray Kuvvet, Managing Director, Eastern Europe & Balkans la Ford Trucks.





Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%. În al doilea an, compania și-a

îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.

Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească

cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat.

Cefin Trucks a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11.8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de service, ajungând la 19 centre service în România, adăugând o dimensiune multibrand acesteia, prin inaugurarea serviciilor de reparatii Ford LCV în centrul din București.

În anul 2021, Ford Trucks atinge pragul de 2000 de unități vândute în România, urmând să seteze un nou obiectiv de creștere în acest sens, cel de 3000 de unități până la sfârșitul anului 2022. Păstrează poziția de lider în segmentul de construcții, devine lider și în cel al vehiculelor municipale și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informațiile despre flotă (localizare, gestiune transport, stil de condus, consum, tahograf, etc).



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



Un videoclip exclusiv

Jurnaliștii TIR Magazin au realizat, în exclusivitate, un videoclip care conține interviuri cu reprezentanți ai Cefin Trucks și Ford Trucks.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Care sunt obiectivele Cefin Trucks pe termen mediu?

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks: Ne propunem să fim lideri de piață în segmentul de distribuție de vehicule comerciale. Nu doar prin a mări numărul de vehicule vândute, dar și prin dezvoltarea unei întregi game de produse cu valoare adăugată aferente procesului de vânzare. Mă refer la serviciile financiare, extinderea rețelei de after-sales și la activitatea de piese de schimb. Suntem un grup dinamic, avem un obiectiv și un plan foarte ambițios. Ne propunem să depășim 140 milioane euro ca cifră de afaceri și 6 milioane euro EBITDA (câștiguri înainte de scăderea taxelor, impozitelor, dobânzilor și amortizărilor, nr.red.) până în 2024. Avem o bază de pornire foarte eficientă, o echipă de management motivată și un viitor de succes.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Cât de dezvoltată este rețeaua internațională de service Ford Trucks și ce planuri de viitor aveți?

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans Ford Trucks: Înainte să lansăm F-Max,



în 2018, ne-am completat rețeaua internațională în centrul și estul Europei.

2019 a fost anul în care ne-am concentrat pe sudul Europei. Am lansat distribuția și rețeaua de service în Spania, Portugalia și Italia.

2020 și 2021 au fost anii în care ne-am concentrat pe Europa de Vest, unde clienții noștri conduc, în special, capete tractor. Germania, Franța, Belgia și Luxemburg au fost țările în care am lansat distribuitori. 2022 este anul în care ne-am concentrat pe Olanda, Austria și Elveția.

Anul următor vom completa rețeaua cu țările nordice.

Ne susținem clienții nu doar printr-o rețea de service, dar și prin servicii de conectivitate. Acestea le permit clienților noștri să urmărească camioanele și îi ajutăm să prevină o defecțiune chiar și înainte să se întâmple.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Cum va evolua piața de camioane în 2022?

Gabriel Tudor, Director de Vânzări Cefin Trucks: Am estimat pentru 2022 o creștere de 10%. De aceea, ne-am propus să vindem cât mai multe capete tractor și să atingem o cotă de 7% pentru anul acesta în segment. Depunem toate eforturile pentru a intra în era digitală. Am implementat un sistem CRM care va ușura munca pentru anul 2022.



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

Care sunt direcțiile strategice de dezvoltare a Cefin Trucks pe termen mediu și lung?

Robert Maftei, Chief Strategy Officer, Cefin Trucks: Industria se mișcă. Venim dintr-o zonă în care focus-ul a fost pus exclusiv pe vânzări și mergem spre o zonă de servicii cu valoare adăugată. Cefin vede această abordare ca fiind cu efect imediat și pe termen mediu. Sunt diferențiatori pe care noi vrem să îi folosim: serviciile financiare ce pot aduce o valoare adăugată semnificativă pentru noi și pentru partenerii noștri. La fel cum digitalizarea și tot ceea ce înseamnă un proces de automatizare și de creare a unei experiențe mai plăcute de consum, aceste lucruri vor face diferența și ne vor ajuta să atingem țintele noastre extrem de ambițioase pe termen mediu.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



Conferința de presă a Cefin Trucks

Raluca Rădulescu, Senior Manager Marketing&PR: Piața vehiculelor comerciale mai mari de 16 tone a cunoscut o creștere de 37%, cu un total de 6.268 de camioane vândute. Ceea ce înseamnă o apropiere de volumele cu care eram obișnuiți în urmă cu doi ani. Ford Trucks are o evoluție constantă începând cu 2017. În evoluția lunară, unele branduri au fluctuații mai mari, altele sunt constante, în funcție de adaptarea la contextul de moment. La vehicule specializate, suntem lideri absoluți pe întreg segmentul. La vehicule de construcții continuăm să fim lideri și în 2021, iar la segmentul cap-tractor câștigăm experiență și cotă de piață.

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks: 2021 a fost un an foarte important, de creștere. Am evoluat foarte mult ca firmă și echipă de management. A fost o creștere în toate direcțiile de business. Am început un program de expansiune

puternică în rețeaua proprie de service și un proces de digitalizare, în care am investit timp și resurse. Vrem să transformăm compania într-una fără prea multe documente printate. Toate informațiile pentru toate persoanele, clienți, furnizori, trebuie să fie accesibile online. Am început un start-up al serviciilor de finanțare. E un an de care suntem mândri, cu o creștere substanțială de peste 30% la vehicule noi, de la 563 la 756 de bucăți, 13% la vehicule uzate, până la 550 de unități vândute, creștere de 12% în service, cu 135 de mii de ore de manoperă facturate, o cifră de afaceri la piese de schimb de peste 7 milioane euro, dublarea service-urilor, de la 4 la 8 unități, și o creștere de 24% în cadrul colectivului.

Credem foarte mult în conceptul de a fi aproape de clienți. Rețeaua de vânzare și de service acoperă întreaga Românie. Obiectivul este să fim la nu mai mult de 100 de kilometri de orice loc în care se poate afla un vehicul Ford Trucks.

Apropierea de clienți, rețeaua de service și consilierii de vânzări sunt cheia pentru atingerea obiectivelor. Vrem ca toate informațiile comerciale să fie online și platformele de vânzare să fie interactive. Clientul trebuie să aibă access la cheltuielile de mentenanță sau service, de exemplu, și la informații despre procesul de finanțare.

Există un schimb de paradigmă în industrie. Acum, aproximativ 85% din profitabilitate e făcută din vânzarea de vehicule, 10% din servicii post-vânzare și 5% din servicii financiare.

Acel 85% se va micșora la nu mai mult de o treime. Serviciile de post-vânzare vor crește, de la 10 la 15%. Marea diferență se află în serviciile financiare. Până în 2024, peste 50% din veniturile noastre vor fi din servicii financiare. Ele reprezintă serviciile care ne ajută să accelerăm vânzările. Marea provocare este cum trecem de la paradigma actuală la cea de viitor. E o schimbare majoră!

Fiind o perioadă de mari schimbări, trebuie să facem și noi schimbări în interiorul companiei. 2021 a crescut partea de vânzare și post-vânzare. Am atins o cifră de afaceri de 90 milioane de euro, față de 63 milioane de euro cu care am închis 2020. A fost o creștere sănătoasă, de 40%.

Rezultatul nostru operațional a crescut cu 66%, la peste 3 milioane euro. Rețeaua proprie, în 2021, s-a dublat la 8 unități. Prevedem o creștere în continuare și, în 2024, vom avea 14 locații.

Vedem anul 2022 cu o piață statică, dar nu pentru că ar fi o lipsă a cererii, ci a vehiculelor. Lipsa de componente a afectat industria de vehicule noi și e prima oară când ne luptăm ca producătorul să ne dea mai multe mașini pentru vânzare. Sunt oportunități de creștere din alte servicii sau activități.

Dorim să creștem pe segmentul vehiculelor rulate, pe segmentul de vehicule specializate, mașini foarte complexe, cu componente care vin de la un număr mare de producători.





Mix-ul nostru de produse este diferit. Ambiția mea este să ne adaptăm pe piața actuală. Suntem numărul 1 pe piața de construcții și numărul unu la vehicule specializate.

**Virginia Răducu, Senior Manager
Vehicule Specializate:**

Ne-am propus să fim locul întâi pe această gamă și am reușit în 2021. Din 2018, am reușit să urcăm câte un loc, până am ajuns pe primul loc. În subcategoria vehicule municipale, suntem lideri incontestabili, anul trecut reușind să terminăm cu o cotă de piață de 63,4%.

Gama de vehicule specializate a evoluat, din 2018, când am dezvoltat vehiculul nostru vedetă, autogunoiera. Ulterior, ne-am îmbogățit portofoliul de vehicule specializate.

Am proiectat produsele împreună cu colegii din fabrică și service. Am beneficiat de cei 25 de ani de experiență Cefin Trucks alături de clienți. Am exportat experiența acumulată către service-urile partenere pentru a ne ajuta în orice moment. Am inventat produse noi și i-am determinat pe cei din fabrică să adapteze vehiculele la cerințele pieței din România.

Produsele noastre și-au dovedit fiabilitatea. De curând am lansat și serviciul de închiriere vehicule municipale.

Digitalizarea duce la transparență, care ne permite să avem tool-uri pentru o comunicare eficientă cu toate persoanele implicate: furnizori, clienți, bănci. Un sistem transparent este mult mai eficient. Prin transparență învățăm că în detalii se află calitatea. Vom fi stimulați să performăm. Vânzarea de vehiculele noi a fost esența existenței noastre în ultimii 5 ani. Ea devine o rotiță care activează serviciile noi: vânzarea de vehicule rulate, specializate și after sales. Ne va permite să fim mult mai rapizi, ceea ce ne va face mult mai competitivi. Avem nevoie de servicii financiare pentru a accelera procesul de vânzare și digitalizare. În 2022, prevedem o creștere, de la 88 la 95 milioane euro, a cifrei de afaceri și ne propunem o cifră de afaceri de 140 de milioane euro până în 2024. Aici, mă refer numai la activitatea comercială. În ceea ce privește activitatea de închiriere, deținem 40 de vehicule pe segmentul de vehicule municipale pe care le putem pune la dispoziția clienților noștri.

Gabriel Tudor, Director Vânzări,

Ford Trucks: Ne-am propus, la autotractoare, să ajungem la un procent de 5% din piață în 2021, lucru care s-a și realizat. Am ajuns la 5,5%, dintr-un volum care a crescut cu 54%. Creșterea a fost una substanțială, de la 3,2% în 2020, la 5,5% în 2021. Acest lucru l-am realizat prin atragerea câtorva clienți importanți.

Fără să livrezi flote nu ai cum să reprezinți ceva într-o piață atât de mare. Am livrat peste 10 flote. Pentru gama de vehicule construcții, creșterea pieței a fost moderată, de 14%. Noi am crescut, de la 26,5% la 26,7%. Suntem în topul preferințelor clienților de 4 ani de zile și ne propunem să rămânem lideri și în 2022, mai detașați. Am fost prezenți cu servicii de after sales foarte aproape de clienți. Trebuie să fim la un click apropiere de aceștia. Când stă un camion de construcții, se oprește toată afacerea. De asemenea, suntem aproape și prin sistemul de training pentru șoferi. Într-o piață de aproximativ 6.300 de unități, 70% sunt autotractoare, vehiculele specializate – 10%, iar cele de construcții – 20%.





Paul Drăniceanu, Director Divizia

Vehicule rulate: Am început activitatea ca un mic suport pentru vânzarea de vehicule noi. În 2011, am devenit un centru de profit, cu obiective asumate. Decizia de a lua un vehicul rulat este diferită de cea de a lua un vehicul nou. E o decizie imediată: s-a stricat un camion, avem un contract nou, o nevoie de creștere imediată. Disponibilitatea este cheia succesului în vânzarea de vehicule rulate. În permanență, avem în stoc vehicule din toate gamele, pentru a putea veni în sprijinul clienților noștri. Considerăm că suntem lideri în comercializarea de vehicule rulate.

Piața de vehicule rulate are clienți mai pretențioși decât piața de vehicule noi. Ei caută calitate foarte mare la un preț mai mic. Am încercat, prin garanția de calitate Cefin, să oferim vehicule în stare foarte bună, verificabile, la un preț corect, printr-un proces de vânzare transparent. Clientul trebuie să fie sigur că nu are probleme la înmatriculare. Dacă are o problemă, suntem alături de el după vânzare.

Ionel Bălașa, Director After Sales:

La achiziția unui camion, un element important îl reprezintă calitatea serviciilor de post-vânzare. Încercăm permanent, în rețeaua de service, să oferim calitate, promptitudine și un timp redus de imobilizare al vehiculului. Pentru 2022, obiectivul este extinderea rețelei, atât în rețeaua noastră proprie cât și de parteneri.

În rețeaua noastră proprie, credem în activitatea de multi-brand. Pentru că a fi un service autorizat de

producător îți permite o dezvoltare temeinică, un număr de ore în cadrul service-urilor. Fără un număr de ore de manoperă facturate, nu te poți dezvolta. Credem în activitatea de multi-brand oficială, nu doar cu permisiunea RAR, ci și cu autorizarea de la producătorii în sine.

Pentru rețeaua parteneră vrem să acoperim cât mai larg țara, să fim mai aproape de clienți. Căutăm parteneri care sunt, deja, autorizați pentru un anumit brand, tocmai pentru avantajele aduse de aceasta. Ei trebuie să respecte niște standarde de calitate, să aibă scule moderne și să se prezinte la cursuri de pregătire.

În 2017, aveam trei service-uri și deschideam discuții cu trei parteneri. Ne mândrim să anunțăm că, la finalul anului, vor fi 26 de puncte. În acest moment, avem 23, din care opt în rețeaua proprie, restul reprezintă rețeaua de parteneri. Pentru Q1 ne-am propus Focșani (punct nou) și Brașov (locație nouă), iar, pentru finalul anului, ne vom muta în locație nouă la Galați și vom deschide o nouă locație la

Constanța, toate service-uri proprii. Pentru rețeaua de parteneri avem în atenție două orașe: Vâlcea și Iași.

Despre Cefin Trucks

Compania activează de aproape 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor în România al Ford Trucks și, din mai 2017, a început activitatea din acest nou rol.

Despre Ford Trucks

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

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



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.





GHIDUL COMPLET AL ȘOFERULUI DE CAMION DUPĂ APLICAREA DIRECTIVEI DETAȘĂRII

Potrivit prevederilor Pachetului Mobilitate 1, începând cu 2 februarie 2022 se aplică directiva detașării.

Cele mai importante prevederi:

- obligația de a raporta detașarea șoferilor într-o interfață specială pentru transportatorii conectați la Sistemul de informații al pieței interne IMI;
- obligația de a plăti șoferii cel puțin cu salariul minim aplicabil în fiecare stat membru, atunci când lucrează acolo;
- obligația de a înregistra (manual) punctele de trecere a frontierei pe tahografele digitale;
- returnarea obligatorie a vehiculelor comerciale la baza lor la fiecare 8 săptămâni;

- într-o perioadă de 7 zile pot fi efectuate maximum 3 operațiuni de cabotaj într-o țară. După această perioadă, camionul nu poate intra în respectiva țară timp de 4 zile.

Comisia Europeană a lansat un document numit „Ghid practic privind detașarea” care să îi ajute pe șoferi și pe transportatori să se descurce după intrarea în vigoare a noilor normative din pachetul Mobilitate I. Cele mai importante prevederi sunt:

În ce situații șoferii de camion sunt considerați

„detașați” în transportul rutier internațional

De la 2 februarie 2020, vor intra în vigoare o serie de norme din cadrul Pachetului Mobilitate I. Este vorba de reguli privind detașarea șoferilor de camion.

Directiva (UE) 2020/10572 (denumită și „Directiva detașării”) stabilește norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE3 și la Directiva 2014/67/UE4, ambele fiind acte legislative privind detașarea lucrătorilor prestatori de servicii. Ea face distincție între tipurile de operațiuni de transport cărora ar trebui să li se aplice regulile de detașare și cele cărora nu ar trebui să se aplice regulile de detașare. Criteriul general pentru o astfel de distincție este gradul de legătură cu teritoriul statului în care se desfășoară transportul de marfă. Mai precis, din Directiva (UE) 2020/1057 rezultă că șoferii care efectuează operațiuni de transport în alte state membre decât statul membru în care angajatorul șoferului își are sediul **sunt detașați** atunci când efectuează următoarele operațiuni:

1) transport non-bilateral/ intracomunitar (cross-trade): se înțeleg operațiunile de transport efectuate între două state membre sau între un stat membru și o țară terță, dintre care niciuna nu este țara de origine a operatorului care efectuează aceste operațiuni;

2) operațiuni de cabotaj –



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





înțelese ca operațiuni de transport intern plătite sau închiriate efectuate pe timp limitat pe teritoriul unui stat membru de către un operator stabilit într-un alt stat membru.

Conducătorul auto NU este considerat detașat atunci când efectuează:

- 1) operațiuni de transport internațional bilateral: înțelese ca operațiuni de transport bazate pe un contract de transport din statul membru în care este stabilit operatorul către alt stat membru sau către o țară terță. Ori, dintr-un alt stat membru sau o țară terță către statul membru de stabilire;
- 2) activități suplimentare limitate de încărcare și/sau descărcare (adică operațiuni de cross-trade, așa cum sunt descrise mai sus) desfășurate în contextul operațiunilor bilaterale în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează șoferul;
- 3) tranzitează teritoriul unui stat membru fără a desfășura vreo activitate de încărcare sau descărcare;
- 4) etapa inițială sau finală a unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE a Consiliului¹³, în cazul în care etapa rutieră constă într-o operațiune de transport bilateral internațional.

Ce trebuie să conțină declarația de detașare a șoferilor și cum trebuie să procedeze operatorul pentru completarea ei

Directiva (UE) 2020/1057, la articolul 1, alineatele (11) și (12), precizează cerințele administrative pe care operatorii trebuie să le îndeplinească pentru a dovedi respectarea normelor privind detașarea șoferilor. Înainte de detașare, operatorul trebuie:

- să depună o declarație de detașare autorităților statului membru în care este detașat șoferul;
- cel mai târziu la începutul perioadei de detașare;

- utilizarea interfeței publice multilingve conectată la sistemul de informații privind piața internă (IMI);

Conținutul declarației de detașare:

1. identitatea operatorului, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare în cazul în care acest număr este disponibil;
2. datele de contact ale unui administrator de transport sau ale altei persoane de contact cu reședința în statul membru de stabilire pentru a menține legătura cu autoritățile competente ale statului în care sunt furnizate serviciile și pentru a trimite și primi documente sau notificări;
3. identitatea conducătorului auto, adresa reședinței și numărul permisului de conducere al acestuia;

4. data începerii contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă acestuia;
5. data preconizată de începere și de încheiere a detașării;
6. plăcuțele de înmatriculare ale autovehiculelor.

Câteva exemple concrete și explicative pentru mai multe tipuri de detașare

- transport bilateral (trei scenarii diferite);
- comerț multilateral (șase scenarii diferite);
- cabotaj (un scenariu);
- transport de marfă în tranzit (un singur scenariu);
- exemple care reprezintă o combinație a scenariilor de mai sus.



TRANSPORT BILATERAL

Care sunt operațiunile de transport internațional bilateral scutite de regulile de detașare?

Scenariul 1 (FOTO): Două operațiuni bilaterale
Un șofer angajat de o companie cu sediul în Lituania (LT) conduce un camion plin cu mărfuri din Vilnius (LT) către Paris (FR). Șoferul descarcă toate mărfurile la Paris. Apoi, pentru călătoria de întoarcere, șoferul încarcă mărfuri în Paris pentru a le livra la Vilnius (LT).

Concluzie: Șoferul a efectuat două operațiuni de transport bilateral: una din LT (Stat Membru de stabilire) către FR (țara gazdă) și încă una din FR înapoi către LT. Prin urmare, șoferul nu face obiectul regulilor de detașare pe toată durata călătoriei.

Scenariul 2: Operațiuni bilaterale cu trei locații de descărcare
Un șofer angajat de o companie stabilită în Lituania (LT) încarcă un camion plin de mărfuri în Vilnius (LT). Șoferul conduce apoi la Berlin (DE) și descarcă 1/3 din mărfuri, iar apoi la Anvers (BE) să descarce încă 1/3 din marfa. După aceea, șoferul continuă să conducă spre Lyon (FR) și se descarcă restul de 1/3 din marfă.

Concluzie: Șoferul a efectuat 3 operațiuni bilaterale într-o singură călătorie. Călătoria a început cu încărcarea camionului plin cu mărfuri în LT (Statul Membru de stabilire) care apoi a fost descărcat în 3 țări diferite (descărcare parțială a mărfurilor în DE, BE, FR). Astfel, șoferul nu a fost supus regulilor de detașare pe întreaga călătorie.

Scenariul 3: Operațiuni bilaterale cu trei locuri de încărcare
După efectuarea operațiunilor descrise în Scenariul 2, pe drumul de întoarcere la LT, șoferul angajat de compania stabilită în Lituania (LT) încarcă un camion 1/3 cu mărfuri în Lyon (FR). Șoferul conduce apoi la Bruxelles (BE)

și încarcă un alt camion 1/3 cu mărfuri, iar apoi la Varșovia (PL) pentru a încărca 1/3 camionul rămas cu mărfuri. După aceea, șoferul continuă să conducă spre Vilnius (LT), pentru a descărca toate mărfurile.

Concluzie: Șoferul a efectuat 3 operațiuni bilaterale pe parcursul unei călătorii de întoarcere într-un stat Membru. Deoarece mai multe operațiuni de transport bilateral de descărcare poate fi efectuate pe parcursul unei călătorii, conducătorul auto nu a fost supus detașării pentru întreaga călătorie.

Transport intracomunitar (cross-trade)

Sunt șoferii care desfășoară operațiuni de transport intracomunitar supuși regulilor de detașare?

Scenariul 4: Transport

intracomunitar între două operațiuni bilaterale

Un șofer angajat de o companie stabilită în Portugalia (PT) transportă un camion plin cu mărfuri din Lisabona (PT) către Marsilia (FR). Șoferul descarcă marfa în Marsilia. În Marsilia (FR), șoferul încarcă apoi un camion plin cu mărfuri și le descarcă în Berlin (DE). La Berlin, șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri și le descarcă în Porto (PT).

Concluzie: Șoferul a efectuat două operațiuni bilaterale distincte și o operațiune de comerț intracomunitar.

Prima operațiune bilaterală a început în PT (Stat Membru de stabilire) cu încărcarea mărfurilor și s-a încheiat în FR cu descărcarea mărfurilor respective. A doua





operație bilaterală a fost efectuată din încărcarea mărfurilor în DE până la descărcarea lor în PT (statul membru de stabilire). În timpul celor două operațiuni bilaterale, șoferul nu a fost supus regulilor de detașare. Operațiunea de încărcare a mărfurilor în FR și descărcarea lor în DE a fost o operațiune de transport intracomunitar care nu are legătură cu niciunul dintre cele două operațiuni bilaterale. Prin urmare, șoferul începe să fie detașat în FR după încheierea operațiunii bilaterale când el/ea începe să conducă la punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile care urmează să fie transportate în contextul operațiunii de transport intracomunitar. Detașarea către FR se încheie atunci când șoferul părăsește teritoriul francez. Apoi șoferul se consideră detașat în DE, de la intrarea pe teritoriul DE până la descărcarea mărfurilor.

Scenariul 5: Transport intracomunitar între o operațiune bilaterală și un transport fără

încărcătură.

Un șofer angajat de o companie stabilită în Portugalia (PT) încarcă



un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) și conduce către Berlin (DE), unde aceste mărfuri sunt descărcate. În Berlin (DE), șoferul încarcă un camion plin cu alte mărfuri și le descarcă în Madrid (ES). Apoi, șoferul conduce gol din Madrid (ES) înapoi în statul său membru de stabilire (PT).

Concluzie: Șoferul a efectuat o operațiune de transport bilateral din PT în DE, o operațiune de Transport intracomunitar de la DE la ES și o călătorie dus-întors fără încărcătură din ES înapoi la PT.

Șoferul începe să fie detașat în DE după încheierea operațiunii bilaterale când pornește până la punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile care urmează să fie transportate în contextul transportului intracomunitar de la DE la ES. Detașarea către DE se încheie atunci când șoferul părăsește teritoriul DE.

Apoi șoferul este considerat detașat în ES din momentul intrării pe teritoriul ES până când mărfurile aduse din DE în cadrul operațiunii de comerț intracomunitar au fost descărcate. Călătoria de întoarcere fără încărcătură prin teritoriul ES nu





este considerată detașare. Șoferul nu este considerat detașat în FR pe

(adică o activitate suplimentară de încărcare și/sau descărcare)



care o tranzitează.

Care sunt activitățile suplimentare limitate de încărcare și/sau descărcare exceptate de la regulile de detașare?

Șoferul este scutit de regulile de detașare în cazul în care, în contextul unui transport bilateral în curs, el/ea desfășoară și o activitate de cross-trading de încărcare și/sau descărcare în statul membru sau în țara terță pe care o traversează șoferul, cu condiția ca șoferul să încarce mărfuri și le descarcă în același stat membru.

Acest lucru este posibil, de exemplu, atunci când șoferul efectuează o operațiune bilaterală iar camionul nu este încărcat complet, iar, pentru a utiliza la maximum capacitatea de încărcare a vehiculului, șoferul încarcă bunuri suplimentare pe parcurs. Șoferul poate efectua o operațiune de transport intracomunitar scutită

în timpul unei operațiuni bilaterale din statul membru de stabilire către statul membru gazdă. Când două operațiuni bilaterale consecutive se efectuează din și către statul membru de stabilire, în timpul fiecăreia dintre cele două operațiuni poate fi efectuată o operațiune de transport intracomunitar scutită. Aceasta este așa-numita regulă 1+1.

Scenariul 6: Două operațiuni bilaterale cu două tranzacții încrucișate (1+1)

Un șofer angajat al unei companii cu sediul în Lituania (LT) încarcă jumătate de camion cu mărfuri în Vilnius (LT) pentru a fi livrat la Barcelona (ES). Șoferul se oprește în Berlin (DE) și încarcă restul de jumătate camion cu diferite mărfuri. Șoferul merge apoi la Bruxelles (BE) și descarcă mărfurile încărcate în Berlin (DE). Ulterior, șoferul continuă călătoria și descarcă în Barcelona (ES) marfa încărcată în Vilnius (LT). Pentru operațiunea de retur bilateral, șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri în Barcelona (ES). Șoferul se oprește în Bruxelles să descarce jumătate din mărfuri. Apoi șoferul continuă spre Vilnius (LT) pentru a descărca jumătatea rămasă din marfă.

Concluzie: Șoferul a efectuat două operațiuni de transport bilateral cu o activitate suplimentară de încărcare și/sau descărcare în timpul fiecărei operațiuni bilaterale. Primul

operațiunea bilaterală a fost efectuată de la LT la ES, cu o activitate suplimentară scutită. A doua operațiune bilaterală (retur) a fost efectuată de la ES la LT, de asemenea, cu o activitate suplimentară, șoferul nu a fost supus regulilor de detașare.

CABOTAJ

Scenariul 7: Două operațiuni





(descărcarea mărfurilor în Hamburg) când acesta începe să conducă la punctul pentru a încărca mărfurile pentru operațiunea de cabotaj în DE.

Detașarea continuă prin efectuarea operațiunii de cabotaj și se încheie în momentul în care mărfurile sunt descărcate și se finalizează operațiunea de cabotaj. Șoferul nu este considerat detașat în DE pentru partea călătoriei de după încheierea operațiunii de cabotaj și când începe să lucreze pentru o operațiune bilaterală de returnare.

TRANZIT

Ce este „tranzitul” și nu intră în domeniul de aplicare al regulilor de detașare?

Conceptul de tranzit se caracterizează prin faptul că acel conducător auto traversează teritoriul unui stat membru fără încărcare sau descărcare de mărfuri. Calificarea prezenței șoferului într-un stat membru ca tranzit nu este afectat de opri, de exemplu, din motive de igienă, realimentarea, luarea de pauze sau perioade de odihnă.

Aceasta înseamnă că o situație de tranzit este în afara domeniului de aplicare al regulilor de detașare.

Scenariul 8: Tranzit + operațiune bilaterală + transport intracomunitar + tranzit

Un șofer angajat de o companie stabilită în Portugalia (PT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) ce urmează să fie livrat la Madrid (ES). În Madrid (ES), șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri pentru a fi livrat la Dortmund (DE). După livrarea în Dortmund, șoferul se întoarce cu camionul gol spre Lisabona (PT).

Concluzie: Șoferul a efectuat o operațiune bilaterală de la PT la ES, o operațiune de transport intracomunitar de la ES la DE și o călătorie fără încărcătură din DE înapoi la PT. Șoferul nu este considerat detașat în ES pentru partea de călătorie efectuată în regim bilateral. Șoferul începe să fie detașat în ES după încheierea

operațiunii bilaterale (descărcarea mărfurilor în Madrid) și când începe să conducă spre punctul de încărcare.

Detașarea în ES se încheie când șoferul părăsește teritoriul ES. Apoi șoferul este considerat detașat în DE din momentul intrării pe teritoriul DE până la părăsirea sfârșitului operațiunii de transport intracomunitar în DE.

Șoferul nu este considerat detașat statele tranzitate și în cadrul operațiunilor de transport intracomunitar.

TRANSPORT FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ

Este o călătorie fără încărcătură la fel cu un „tranzit”?

Nu. O situație de tranzit este întotdeauna scutită de regulile de detașare, în timp ce o călătorie fără încărcătură este scutită dacă se efectuează în legătură cu o operațiune bilaterală. Nu este scutită atunci când se efectuează în legătură cu un cabotaj sau operațiuni internaționale nebilaterale care intră sub incidența regulilor de detașare (transport intracomunitar). În principiu, detașarea se încheie cu descărcarea mărfurilor transportate în cadrul operațiunii care intră sub detașare (de exemplu, cabotaj sau transport intracomunitar). Clasificarea călătoriei ulterioare fără încărcătură ca detașare sau ca scutire de la detașare depinde dacă



bilaterale + cabotaj

Un șofer angajat de o companie stabilită în Portugalia (PT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) și le livrează în Hamburg (DE). După descărcarea mărfurilor în Hamburg (DE), șoferul încarcă un camion plin cu alte mărfuri și le descarcă în München (DE). Apoi la München (DE), șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri care urmează să fie livrate la Lisabona (PT).

Concluzie: Șoferul a efectuat două operații bilaterale (una de la PT la DE și alta din DE înapoi în PT) și o operațiune de cabotaj în DE. Șoferul este considerat detașat în DE. Situația de detașare începe după încheierea operațiunii bilaterale



noua operațiune este acoperită de regulile de detașare sau nu. În acest context, este important de reținut că șoferul nu este considerat detașat dacă, după descărcarea mărfii în cadrul operațiunii reglementate de regulile de detașare, el/ea efectuează o călătorie fără încărcătură înapoi în țara de origine.

Scenariul 9: operațiune bilaterală + călătorie fără încărcătură

Un șofer angajat de o companie stabilită în Lituania (LT) încarcă un camion plin de mărfuri în Vilnius (LT) și le descarcă la Paris (FR). La întoarcere, șoferul conduce gol din Franța (FR) în Lituania (LT).

Concluzie: Șoferul a efectuat o operațiune de transport bilateral de la LT la FR, urmată de un transport fără încărcătură din FR înapoi la LT. Șoferul nu este considerat detașat pe întreaga călătorie: nici în timpul operațiunii bilaterale către FR și nici în timpul călătoriei fără încărcătură efectuată după terminare operațiuni bilaterale din statul membru de stabilire pentru a reveni la acel membru Stat.

Scenariul 10: Două operațiuni bilaterale + o călătorie fără încărcătură

Un șofer angajat de o companie stabilită în Lituania (LT) încarcă mărfuri în Vilnius (LT) și le descarcă la Paris (FR). Șoferul conduce cu

un camion gol din Paris (FR) către Anvers (BE). Apoi șoferul încarcă mărfuri în Anvers (BE) și le descarcă în Vilnius (LT).

Concluzie: Șoferul a efectuat două operațiuni de transport bilateral și o călătorie fără încărcătură între ele. Prima operațiune bilaterală a avut loc de la LT la FR, în timp ce a doua operațiune bilaterală a fost efectuată de la BE la LT. Călătoria fără încărcătură între FR și BE ar trebui să fie considerată a fi realizată împreună cu cea de-a doua operațiune bilaterală de transport care începe în BE, ceea ce înseamnă că regulile de detașare nu se aplică. Prin urmare, șoferul nu trebuie considerat detașat în timpul tuturor acestor operațiuni.

Scenariul 11: două călătorii fără încărcătură + un schimb încrucișat
Un șofer a cărui companie are sediul în Polonia (PL) efectuează o călătorie fără încărcătură din Varșovia (PL) către Berlin (DE). În Berlin (DE), șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri și le descarcă Bruxelles (BE). Apoi, șoferul conduce în gol de la Bruxelles (BE) la Varșovia (PL).

Concluzie: Șoferul a efectuat două călătorii distincte fără încărcătură și o operațiune de transport comunitar între ele. Prima călătorie fără încărcătură între PL și DE a fost urmată de o operațiune de transport comunitar între DE și BE, care a fost apoi urmată de o călătorie fără încărcătură de la BE înapoi la PL.

Călătoria fără încărcătură de la PL la DE se efectuează împreună cu operațiunea de transport comunitar începând din DE. Prin urmare, șoferul este considerat detașat în DE din momentul intrării în DE teritoriul până la părăsirea teritoriului DE. Această perioadă acoperă conducerea cu un camion gol până la punct de încărcare în DE, încărcarea mărfurilor în DE și transportarea acestora prin teritoriul DE.

Apoi șoferul se consideră detașat în BE din momentul intrării pe teritoriul BE și până la încheierea operațiunii de comerț încrucișat în BE. Șoferul nu este considerat detașat la BE în timpul călătoriei fără încărcătură după încheierea operațiunii de transport comunitar la întoarcerea în

statul membru de origine.

Șoferul este nu este considerat detașat în NL atunci când se efectuează operațiuni de schimb încrucișat între DE și BE deoarece el/ea tranzitează doar teritoriul NL fără încărcare sau descărcare.

Scenariul 12: două operațiuni bilaterale + cabotaj + două călătorii fără încărcătură

Un șofer angajat de o companie cu sediul în Germania (DE) încarcă un camion plin cu mărfuri în Berlin (DE), conduce la Paris (FR) și descarcă toate mărfurile. Șoferul conduce apoi gol spre Lyon (FR) pentru a încărca mărfuri și le descarcă în Marsilia (FR). Șoferul conduce apoi gol din Marsilia (FR) către Nantes (FR).

Pe drumul de întoarcere în Germania (DE), șoferul încarcă un camion plin cu mărfuri în Nantes (FR) și le descarcă la Berlin (DE).

Concluzie: Șoferul a efectuat două operațiuni de transport bilateral (din DE la FR și din FR către DE), o operațiune de cabotaj în FR și două călătorii fără încărcătură în FR. Prima operațiune bilaterală din DE sa încheiat cu descărcarea mărfurilor la Paris (FR). Șoferul începe să fie detașat în FR după sfârșitul acelei operațiuni bilaterale atunci când acesta începe să conducă (călătoria fără încărcătură) până la punctul unde încarcă mărfuri care urmează să fie transportate în regim de cabotaj în FR.

Detașarea în FR se încheie la terminarea operațiunii de cabotaj. După aceea șoferul conduce cu camionul gol la locul de încărcare a mărfurilor care urmează să fie livrate în cadrul operațiunii bilaterale din FR în DE.

Prin urmare, mai întâi primul transport fără încărcătură între Paris și Lyon se încadrează în regulile de detașare, deoarece această călătorie este legată de operațiune de cabotaj efectuată între Lyon și Marsilia.

A doua călătorie fără încărcătură între Marsilia și Nantes este scutită de regulile de detașare, deoarece această călătorie este legată de întoarcere operațiune bilaterală de la Nantes (FR) la Berlin (DE), care este scutită de regulile de detașare.



FORMULARUL PLF, COMPLETAT O SINGURĂ DATĂ LA INTRAREA ÎN ȚARĂ DE ȘOFERI

Guvernul a schimbat regulile la formularul digital (PLF) care trebuie completat acum la intrarea în România și care a generat un adevărat haos administrativ și un val de amenzi.

72 de ore nu e prea mult

„În aplicarea Ordonanței de urgență a guvernului 129/2021 privind implementarea formularului digital în România s-a constatat faptul că unele articole sunt greoaie în punerea în aplicare, fapt ce impune realizarea unor corecții care să aducă clarificări în aplicarea coerentă a acestei ordonanțe, cum ar fi lărgirea termenului până la 72 de ore în care o persoană poate să completeze sau exceptarea unor persoane care din punct de vedere a profesiei pe care o practică, zilnic intră și ies de pe teritoriul României, ceea ce face ca aceste persoane să completeze de mai multe ori în 24 de ore formularul.”, se arată în Nota de fundamentare a proiectului de OUG.

Amintim că toate persoanele care intră în țară, începând din 20 decembrie 2021, au obligația de a completa electronic, în termen de 24 de ore, formularul digital de intrare în țară, prin aplicația plf.gov.ro, nerespectarea acestei obligații fiind sancționată cu amendă de la 2.000 la 3.000 lei. Modul în care s-a implementat însă acest formular în România a creat un adevărat haos și foarte multe amenzi, așa că Guvernul vrea să modifice acum regulile.

Persoanele care folosesc la intrarea pe teritoriul României un document de călătorie emis de statul român au obligația introducerii în formularul menționat a codului numeric personal (CNP), iar persoanele care folosesc la intrarea pe teritoriul României un document de călătorie emis de un alt stat, recunoscut la nivel național, au obligația introducerii în formular a seriei și numărului documentului de călătorie

utilizat.

Aplicația web permite:

a) completarea, în format digital, a formularului prin accesarea adresei web plf.gov.ro;
b) descărcarea, în format digital, a formularului generat în urma completării;
c) colectarea și schimbul de date între Ministerul Sănătății, Ministerul Afacerilor Interne, Serviciul de Telecomunicații Speciale, direcțiile de sănătate publică județene sau a municipiului București, Institutul Național de Sănătate Publică;
d) completarea declarației pentru persoanele exceptate, conform prevederilor prezentei ordonanțe. Ministerul Afacerilor Interne, prin Poliția de Frontieră Română, în punctele de trecere a frontierei asigură verificarea existenței formularului prin citirea codului numeric personal (CNP)/a seriei și numărului documentului de călătorie /documentul de călătorie utilizat de persoana care dorește să intre pe teritoriul României, prin integrarea serviciului prevăzut la art. 1 alin. (3) lit. b) în sistemul informatic al Poliției de Frontieră Române, și transmiterea către SII-FDIR a următoarelor date la momentul intrării în România: nume și prenume, CNP, data nașterii, seria și numărul documentului de călătorie, țara care a emis documentul de călătorie, denumirea punctului de trecere a frontierei, data și ora intrării persoanei pe teritoriul României. În situația în care, din diverse motive, persoanele renunță la călătorie, ulterior, intrării în România, Poliția de Frontieră transmite prin același serviciu web

datele cu privire la renunțarea la călătorie.

Obligația persoanelor de a completa formularul nu este considerată a fi îndeplinită în cazul introducerii în formular de date de identitate eronate sau incomplete.

Șoferii de camion sunt exceptați

Prin excepție de la obligația completării formularului următoarele categorii de personal au obligația de a completa formularul, o singură dată la intrarea în țară, prin bifarea opțiunii „personal exceptat” de pe formular:

a) Piloții de aeronave și personalul navigant al acestora, precum și mecanicii de locomotivă și personalul feroviar;
b) Conducătorii autovehiculelor cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone care asigură transportul de marfă, precum și conducătorii autovehiculelor prevăzute cu mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului, care asigură transport de persoane;
c) Personalul navigant maritim și fluvial, precum și personalul de deservire a platformelor maritime;
d) personalul navigant îmbarcat la bordul navelor, elicopterelor și personalul de deservire a platformelor maritime situate în zona economică exclusivă a României și care nu se deplasează pe teritoriul altui stat;
e) polițiștii care participă la misiuni de aducere în România, sub escortă, a persoanelor urmărite internațional și a celor transferate în vederea continuării executării pedepsei cu închisoarea în conformitate cu prevederile



Legii nr. 302/2004, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

f) personalul implicat în executarea misiunilor de transport pacienți ai serviciului medical la și din unități sanitare aflate în afara teritoriului României;

g) Persoanele care în vederea deplasării la locul de muncă tranzitează frontiera de stat cel puțin o dată în 24 de ore.”

Cum trebuie completat

În cazul în care persoanele menționate nu se mai încadrează în excepția prevăzută de prezentul articol, acestea au obligația de a șterge din SII-FDIR formularul completat conform celor prezentate mai sus.

În situația în care, în urma verificărilor efectuate cu angajatorii de către direcțiile de sănătate publică județene și a municipiului București în SII-FDIR privind persoanele care au bifat opțiunea personal exceptat, se constată că persoanele care au completat formularul prin bifarea opțiunii „personal exceptat” de pe formular și nu se încadrează în excepțiile prevăzute reprezentanții direcțiilor de sănătate publică județene și a municipiului București dezactivează formularele și înștiințează persoanele despre dezactivarea acestora.

Prin derogare de la prevederile referitoare la obligația fiecărei persoane de a completa individual formularul, pentru persoanele urmărite internațional și transferate în vederea continuării executării pedepsei cu închisoarea în conformitate cu prevederile Legii nr. 302/2004 privind cooperarea judiciară internațională în materie penală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care intră pe teritoriul României, obligația revine polițiștilor care răspund de misiunea de escortare. La completarea formularului, la rubrica destinată adresei de domiciliu/ adresei temporare se înscrie locul de deținere unde va fi predată persoana.”

Ce se întâmplă cu datele cu caracter personal

Ministerul Sănătății, Ministerul Afacerilor Interne, Serviciul de Telecomunicații Speciale, direcțiile de sănătate publică județene sau a municipiului București și Institutul Național de Sănătate Publică prelucrează date cu caracter personal, în calitate de operatori asociați, prin intermediul SII-FDIR, în conformitate cu responsabilitățile stabilite prin prezenta ordonanță de urgență.

Datele cu caracter personal prevăzute în anexă sunt stocate pe o perioadă de 6 luni de la data

completării formularului.

Accesul la aceste date se face de către entitățile prevăzute în proiectul de ordonanță. Pe perioada stocării, ștergerea datelor cu caracter personal nu poate fi realizată. La expirarea perioadei de 6 luni, datele cu caracter personal aferente fiecărui formular sunt șterse automat, prin utilizarea unor proceduri ireversibile.”

Amendă pentru necompletarea formularului

Nerespectarea de către persoana care intră pe teritoriul României a obligației de a completa Formularul digital de intrare în România în termen de 24 de ore de la intrarea în țară constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 500 lei la 3.000 lei. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se realizează, pe baza datelor și informațiilor din SII-FDIR, de către personalul din cadrul direcțiilor de sănătate publică județene sau a municipiului București, împuternicit să efectueze activități de inspecție sanitară de stat.

Procesul verbal de constatare și aplicare a contravenției poartă semnatura persoanei care l-a întocmit din cadrul direcției de sănătate publică județene sau a municipiului București.



BELGIA A TRANSPUS DIRECTIVA EUROPEANĂ PRIVIND ȘOFERII DETAȘAȚI

Încă un stat european a transpus Directiva detașării. „Să luptăm împotriva dumpingului social”, este sloganul autorităților belgiene.

Consiliul de Miniștri a validat proiectul de lege din Pachetul de Mobilitate. Ca Franța, Belgia este frecventată de șoferi din Est. „Este vorba de stabilirea unor limite pentru detașarea șoferilor de camioane și pentru a lupta împotriva dumpingului social în sectorul transporturilor”, indică Pierre-Yves Dermagne, ministrul belgian pentru Economie și Muncă.

Potrivit ministrului, transpunerea directivei ar trebui să permită „verificări mai eficiente, cu mai puține neplăceri și sarcini administrative” pentru companiile de transport și „verificări coordonate între două sau mai multe state membre”.

„Scopul este menținerea unui echilibru între libertatea antreprenorilor de a furniza servicii transfrontaliere, libera circulație a mărfurilor, condiții satisfăcătoare de muncă și protecția socială a șoferilor”, se arată într-un comunicat.

Directiva 1057 este aplicată din februarie 2022

Șoferii care operează transporturi intracomunitare de tip cross-trade sau cabotaj vor trebui să fie plătiți de firmele de transport care îi angajează conform condițiilor

sociale și cel puțin la nivelul salariului minim din statele membre în care aceștia operează. Transporturile rutiere bilaterale și șoferii care le operează vor fi excluși de la aplicarea directivei detașării.

Ce spune Parlamentul European despre detașarea muncitorilor

Un „lucrător detașat” este un angajat trimis de angajatorul său să presteze un serviciu într-un alt stat membru al UE, cu titlu temporar. Legislația UE privind lucrătorii detașați este, în general, considerată un efort specific de reglementare și echilibrare a următoarelor două principii:

- crearea unor condiții echitabile pentru prestarea de servicii transfrontaliere într-o manieră cât mai nerestricționată cu putință;
- protejarea drepturilor lucrătorilor detașați prin garantarea unui set comun de drepturi sociale, pentru a se evita tratamentul inechitabil și crearea de forță de muncă ieftină.

Detașarea pe termen lung

Detașarea poate dura până la 12 luni, cu o posibilă prelungire de șase luni (Comisia propusese inițial 24 de luni). După această perioadă, se vor aplica dispozițiile din legislația

muncii din statul membru gazdă.

- Remunerarea: Toate normele din țara gazdă aplicabile lucrătorilor locali se vor aplica și tuturor lucrătorilor detașați încă din prima zi, și anume principiul remunerării egale pentru muncă egală în același loc. Legat de alte elemente ale remunerației, revizuirea introduce norme mai clare privind indemnizațiile și prevede că toate costurile de călătorie, masă și cazare nu sunt deductibile din salariile lucrătorilor. În conformitate cu Directiva privind asigurarea respectării, elementele obligatorii care constituie remunerație într-un stat membru trebuie să fie disponibile pe un site național unic.
- Condițiile de muncă: Statele membre pot aplica contracte colective regionale sau sectoriale ample și reprezentative. Anterior, acest lucru era valabil numai pentru contractele colective universale aplicabile în sectorul construcțiilor. În ceea ce privește condițiile de cazare în țara gazdă, trebuie să se aplice normele naționale existente pentru lucrătorii locali care lucrează departe de casă.

Grindeanu și paradisul "informa-competenților"

E clar, vorba maneliștilor: "Se știe!". De când șefia Ministerului Transporturilor a fost luată cu asalt de informaticieni ratați, au apărut două realități disticte: cea din teren și cea a declarațiilor.

Fostul ministru userist supranumit "Drulică Frânaru", după doar opt luni de mandat, s-a îmbolnăvit iremediabil de grandomanie și sindrom discordant. Deși nu mai e de mult ministru, Drulică continuă obsesiv seria declarațiilor de tip mesianic, din categoria "eu sunt alfa și omega, nemurirea și viața". Împreună cu gașca lui de "papagali-talibani", Drulică iese la rampă încercând să acrediteze ideea că nu s-a făcut absolut nimic la Ministerul Transporturilor și în structurile din subordine până la venirea și după plecarea lui.

În loc de concluzie: Drulică, ne

laaași?!!!

"Uzurpatorul" lui Geoană

După ce Mircea Geoană a plecat din Partidul Social Democrat, titlul oferit lui de Ion Iliescu a rămas vacant. De aceea, probabil, după ce a fost numit pe funcția de ministru al Transporturilor, Sorin Grindeanu vrea să candideze pentru titlul de "Prostănacul anului în PSD".

În loc de concluzie: Grindeanu "Lino-leul Transporturilor" are mai multe declarații publice aberante decât numărul zilelor în care a fost ministru.

Patru proiecte și cinci erori

Potrivit presei, într-un document oficial, adresat Parlamentului sub semnătura lui Sorin Grindeanu, Ministerul Transporturilor face cinci erori pentru patru proiecte majore de infrastructură rutieră.

"1. De departe, cea mai mare eroare

se referă la lotul 3 al Autostrăzii A1 Sibiu – Pitești despre care Ministerul Transporturilor scrie că „se află în execuție” pentru 2022. În realitate, contractul pentru proiectarea și execuția celui mai lung lot al Autostrăzii A1 este departe de a fi semnat, termenul pentru depunerea ofertelor fiind amânat pentru luna viitoare. Important de menționat că termenul pentru proiectarea celor 37 de kilometri este de 14 luni, așadar în nicio interpretare a Ministerului de resort tronsonul Cornetu – Tigveni de pe A1 NU poate intra în execuție în 2022.

2. Secțiunea 2 a autostrăzii A1 Sibiu – Pitești nu este încă în proiectare, așa cum anunță Ministerul. Proiectarea poate începe de-abia după semnarea contractului cu turcii de la Mapa, probabil o chestiune de câteva zile.

3. Lotul 4 al Drumului Expres Craiova – Pitești (construcător UMB)

După ce a fost numit pe funcția de ministru al Transporturilor, Sorin Grindeanu candidează pentru titlul de "Prostănacul anului în PSD".

Am înființat o "comiție" care să investigheze toate afirmațiile aberante și bazaconiile pe care le spun. Adică eu!!!



încă nu este în execuție, ci în faza de proiectare. Este de așteptat ca antreprenorul român să înceapă lucrările cel mai târziu în această toamnă, dar în funcție de progresul de pe Lotul 2 (aproape finalizat) și Lotul 3 unde recent au început lucrările.

4. Ministerul Transporturilor anunță că Lotul 1 al Autostrăzii de Centură A0 București Nord „este” în faza de proiectare. În realitate, lotul 1 (17,5 km) dintre Autostrada A1 București – Pitești și DN 1 (Corbeanca) încă NU are contract de proiectare și execuție semnat, procedura fiind contestată la CNSC.

5. „Autostrada Lugoj – Deva, secțiunea cu tunele, contractul este în faza de proiectare”, anunță Ministerul Transporturilor. Și în acest caz, contractul de proiectare și execuție încă nu a fost semnat, ci doar deblocată licitația.

Astfel, până la semnarea contractelor de proiectare și execuție se impune, totuși, o rezervă din partea Ministerului Transporturilor în legătură cu aceste proiecte descrise în răspunsul oficial la timpul prezent în proiectare sau execuție.”, scrie unul dintre site-urile vasale lui Drulică Frânaru.

În loc de concluzie: Cele patru autostrăzi ale lui Grindeanu, sunt de fapt trei sau, cu alte cuvinte, două: dacă nu ninge, plouă!

"Comiții" și comitete

Lino-leul Sorin Grindeanu recidivează. În declarații anterioare a vorbit despre „pasajul” Mihăilești, în loc de Centura Mihăilești, a încurcat lungimea ciotului de Autostradă de lângă Târgu Mureș, contractele pentru DN 7 Bâldana – Titu sau termenele din studiile de fezabilitate pentru Autostrada Ploiești – Brașov și Craiova – Lugoj. Ca să scape de gura "talibanilor" din presa pro-Drulică, Lino-leul a declarat că "a cerut o anchetă oficială în CNAIR și Ministerul Transporturilor", care are misiunea să găsească vinovatul de aceste gafe.

În loc de concluzie: Grindeanu

preferă să înființeze o "comiție" decât să privească lung în oglindă!

Michael "Jackson" Stanciu - o comedie dezastru

O firmă de proiectare a atras atenția în ultimii ani prin numărul mare de licitații la care a participat și pe care le-a câștigat oferind prețuri incredibile de mici.

Sereleul numit pompos Search Corporation a ajuns ca, în ultima perioadă, să dea continuu explicații, pe mai multe proiecte pe care lucrează, de ce studiile de fezabilitate și/sau proiectele tehnice stagnează.

Asocierea Search Corporation - Egis a câștigat două contracte, în valoare însumată de peste 21 de milioane de lei, pe două secțiuni ale A7 Autostrada Moldovei.

Deși termenul de finalizare din contract este iunie 2022, pe cele două tronsoane, Pașcani-Suceava (circa 62 km) și Suceava-Siret (circa 57 km) elaborarea studiului de fezabilitate și realizarea proiectelor tehnice stagnează.

O echipă tehnică a CNAIR, coordonată de directorul general Cristian Pistol, a avut, pe 14 ianuarie 2022, o ședință de analiză a evoluției proiectelor de infrastructură rutieră din regiunea Moldovei și Bucovinei cu toți cei implicați și interesați de dezvoltarea acestora.

La această întâlnire, președintele Consiliului Județean Suceava, Gheorghe Flutur, a avut o ieșire extrem de urâtă atunci când s-a discutat despre stadiul SF-urilor și a proiectelor tehnice pentru Pașcani-Suceava și Suceava-Siret. "E compromisă lucrarea!", a exclamat atunci președintele CJ Suceava.

În loc de concluzie: Flutur poate să dea mult și bine din aripi: Search se "grăbește încet"!

Tergiversare nejustificată

"Echipa CNAIR a discutat aspectele tehnice cu reprezentanți ai autorităților locale, ai societății civile și ai prestatorilor care au contracte cu Compania pentru realizarea

proiectelor din această zonă a țării, dar și cu membri ai Parlamentului. Toți cei prezenți au ridicat problema întârzierilor mari existente pe anumite obiective și au reclamat faptul că firma Search Corporation tergiversează nejustificat termenele contractuale. Directorul general al CNAIR, Cristian Pistol, a solicitat imperativ reprezentantului Search Corporation să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea întârzierilor înregistrate", se spune într-un comunicat de presă al CNAIR.

În loc de concluzie: Pumnii în cap i-a luat, ca de obicei, directorul general al Search Corporation, Florin Răducu, nu Michael "Jackson" Stanciu, patronachele sereleului și adevăratul vinovat!

Nu are suficiente foreze

CNAIR a anunțat, pe 10 iunie 2020, că a semnat contractul de studiu de fezabilitate și proiectare tehnică a Drumului Expres Satu Mare-Oar. Conform Companiei, contractul cu obiectivul „Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic de Execuție pentru Drum Expres Conexiune Satu Mare (VO Satu Mare) - Oar (Granița Româno - Ungară - Drum Expres M49 Ungaria)” a fost semnat cu ofertantul desemnat câștigător al procedurii de achiziție public, SC Search Corporation SRL.

Valoarea contractului este de 3.646.308,36 lei fără TVA, iar durata de realizare este de 18 luni de la începerea contractului.

Cele 18 luni au trecut și firma lui Maicăl nu a onorat înțelegerea contractuală.

Michael "Jackson" Stanciu se plânge peste tot că nu are suficiente foreze.

În loc de concluzie: Culmea ipocriziei!!! Firma lui Maicăl a câștigat numeroase contracte tocmai prin declararea unui număr mare de foreze!

Nodul Cumpăna, înnodat

CNAIR a elaborat și depus, în data de 21 martie 2019, Aplicația

de Finanțare pentru proiectul "Elaborare Studiul de fezabilitate și Proiect Tehnic de Execuție pentru obiectivul Nod Rutier Cumpăna A4 (km 16+700)-DN39E" în vederea obținerii de finanțare europeană nerambursabilă.

Valoarea totală a proiectului este de 871.821,59 lei și urma să fie finanțat prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020 astfel: 85% contribuția Uniunii Europene din Fondul European de Dezvoltare Regională- 626.978,00 lei, 15% contribuția proprie-110.643,47 lei, restul de 134.200,42 lei reprezentând cheltuieli neeligibile inclusiv TVA. De aproape trei ani, firma lui Maicăl a câștigat la licitație această lucrare și situația stagnează!

În loc de concluzie: Cu Search, nodul rutier din județul Constanța va mai rămâne încă pentru multă vreme înnodat!

Sapă, Maicăl, sapă!

„În ședința de progres de astăzi, de la sediul CNAIR, proiectantul autostrăzii A13 Bacău-Brașov, Search Corporation, a solicitat prelungirea contractului de proiectare cu un an (350 de zile!), invocând dificultatea realizării studiilor geotehnice, precum și lipsa firmelor specializate în efectuarea

de foraje”, a scris, joi, 13 ianuarie 2022, Dragoș Benea, președintele PSD Bacău, pe pagina lui de Facebook.

Potrivit lui, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a redus la o treime solicitarea proiectantului, diminuând-o la 4 luni (123 de zile). „Dar chiar și așa, vorbim despre timp prețios pierdut pe acest obiectiv de infrastructură, fundamental pentru dezvoltarea județului Bacău și a întregii Moldove!”, mai scrie șeful social-democraților din Bacău. După un an de zile, Search a reușit performanța să facă doar o Analiză Multicriterială (AMC) și nu a reușit să facă studiile geotehnice.

În loc de concluzie: Dacă nu poți să forezi, Maicăl, atunci sapă. Poate dai de apă!

"Maicălu" lui Stanciu

Emigrat în Statele Unite în adolescență, cu ajutorul cultului Penticostal, "violinistul de biserică" Mihai Stanciu s-a întors în România după 1989 cu mâinile în buzunarele goale.

Înainte de "retur", Mihăiță a avut grijă să își schimbe numele de botez în americanescul Michael. Celor care întreabă cum se face că a plecat Mihai și s-a întors "Maicăl", Stanciu le spune cu detașare că

prietenii i-au schimbat numele.

În loc de concluzie: Și minciuna e o vorbă!

Promovare baptistă

Michael "Jackson" Stanciu a intrat în atenția presei mondene după ce a divorțat de nevasta cu care avea doi copii și s-a căsătorit cu nepoata lui Miki Șpagă.

Pentru că și-a luat o nevastă mult mai tânără decât el, Miki Stanciu a plătit cu vârf și îndesat.

El a fost dat afară de la penticostali, pentru că acest cult nu acceptă divorțul. Cu simțul supraviețuirii în sânge, "Maicăl" s-a "transferat" rapid la alți neoproteștanți, baptiștii, care au fost de acord să îl primească și divorțat.

În loc de concluzie: Și nu numai că l-au acceptat recăsătorit dar, de vreun an, baptiștii l-au promovat pe Maicăl pe o funcție de pastor/predicator.

Începutul sfârșitului

Principala problemă a lui Maicăl este, de ani buni de zile, că nu se ocupă cu adevărat de firmele Search și Prima Cons.

Pentru că nu suportă mirosul adus de râul Dâmbovița prin București, nepoata lui Miki Șpagă, cu aere de pițipoancă, devenită nevastă de Maicăl, nu mai vrea să stea prin

Michael "Jackson" Stanciu, un mare pastor și predicator al contractelor de proiectare și al studiilor de fezabilitate contractate și neexecutate, este cel care l-a făcut fericit pe "unchesușul" Micky Șpagă.

I'm bad... in bed!!!...
Lă noi in America, se facut movie despre asta studii fezabilitat incasat de Search de la CNAIR: "Take the Money and Run"!



România.

De aceea, Stanciu vine în țară câte o lună-două luni, după care se duce să stea cu tânăra nevastă șase-șapte luni prin SUA.

În loc de concluzie: Maică! vine doar la muls vaca în România. Tot laptele îl bea, cu "piți", prin America!

Grindeanu: apucături staliniste la "Lino-leul" Transporturilor

Bine că a murit Iosif Vissarionovici Stalin, că altfel Sorin Grindeanu, ministrul și "Lino-leul" Transporturilor făcea documente să ne aresteze pe toți!

Ca orice ministru provincial, Sorinel merge în weekend-uri acasă la Timișoara și, cu acest prilej, din când în când mai ține câte o conferință de presă acolo.

Asta s-a întâmplat și vineri, 4 februarie 2022, când "Lino-leul" și-a prezentat victorios pe contul

de Facebook concluziile acestei conferințe de presă:

"9 teme importante în conferința de presă de la Timișoara!

1. Grupul de lucru româno-sârb a discutat astăzi la Moravița aspectele tehnice ale joncțiunii Autostrăzii Timișoara-Moravița cu infrastructura din Serbia. Urmează semnarea unui acord bilateral. Timișoara-Moravița va avea profil de autostradă după semnarea acestui acord.

2. Sunt în continuare nemulțumit de evoluția șantierului pentru Varianta Ocolitoare Timișoara Sud. În ultimele două săptămâni s-au montat doar 22 de grinzi!

3. Drumul de legătură autostrada A1 Arad-Timișoara - DN69 (10 km) este în faza premergătoare începerii construcției. Vreau ca lucrările să se desfășoare într-un ritm susținut.

4. În scurt timp intră în proces de transparență propunerea de modificare a legislației achizițiilor

publice, pentru a putea să derulăm mai rapid contractele.

5. Gara de Nord din Timișoara trebuie să primească Autorizație de construire: Este important să înțelegem toți că Timișoara – Capitală Europeană Culturală, trebuie să aibă o gară modernă în anul 2023!

6. Pentru Centura Timișoara Vest trebuie să se ajungă la un punct de vedere comun între autoritățile locale. Dacă acestea nu ajung la o înțelegere proiectul va fi gestionat în continuare de Ministerul Transporturilor (prin CNAIR).

7. Contestația celor de la Astaldi întârzie depunerea ofertelor pentru secțiunea 3 a autostrăzii Sibiu-Pitești. Astaldi depune frecvent contestații și creează probleme proiectelor. Mai nou aceste contestații văd că sunt promovate de Asociația Pro Infrastructura. Licitarea a început în 23 septembrie

După ce îi arestăm pe toți constructorii de drumuri, le vom face plângeri penale dușmanilor de veacuri ai poporului român: Moș Crăciun și Iepurașul de Paști!

Sorin Grindeanu, ministrul Transporturilor și "Incompetenței", vrea să le facă plângeri penale tuturor firmelor care au contracte cu CNAIR "în care apar claimuri".

2020 pentru contractul de proiectare și execuție. Se pune întrebarea firescă de ce Astaldi a făcut această contestație tocmai acum, cu doar câteva zile înainte de termenul limită pentru depunerea ofertelor?

8. Am anunțat că vreau să emit un Ordin de ministru potrivit căruia toate situațiile din contracte în care apar claimuri să se constituie în dosare care să fie trimise spre cercetare autorităților competente.

9. Multe dintre aceste claimuri apar după ce foști angajați ai CNAIR sau de la Ministerul Transporturilor devin consultanți la firme private. Valoarea acestor claimuri a ajuns acum la 1 miliard de euro!"

La punctul 2, observăm că ministrul este "nemulțumit de evoluția șantierului pentru Varianta Ocolitoare Timișoara Sud" pentru că "în ultimele două săptămâni s-au montat doar 22 de grinzi!"

În loc de concluzie: Acum înțelegeți de ce pe Sorinel în cheamă și Grindeanu?

"Profesionalismul" comisiei de evaluare

Sărim peste prietenia româno-sârbă, peste Gări de Nord și capitale europene culturale și ajungem la punctele 7, 8 și 9 ale "manifestului grindean".

Sorinel a sărit cu colții lui de "lino-leu" să îl sfășie pe predecesorul său la conducerea Ministerului Transporturilor, poreclit "Druică Frânar".

Cu o zi înainte de conferința de presă a lui Grindeanu de la Timișoara, Asociația Pro Infrastructura, ONG-ul fostului ministru userist, a publicat un comunicat foarte dur, în legătură cu licitația pentru secțiunea 3 a autostrăzii Sibiu-Pitești.

"Asocierea WeBuild (fosta Astaldi, n.red.)-Tancrad a depus la CNSC o contestație de 141 de pagini prin care critică vehement documentația tehnică pusă la dispoziție de CNAIR și cere suspendarea licitației și măsuri de remediere. Practic, ni se arată de ce nu vom circula pe toată autostrada Sibiu-Pitești mai

devreme de 10 ani.

Ce reclamă constructorii?

"Profesionalismul" comisiei de evaluare, care dă răspunsuri la cererile de clarificări în bătaie de joc, pline de truisme și contradicții care mai mult creează confuzie în loc să lămurească problema. Sau faptul că "documentația" oferită de CNAIR are un foraj cu coordonatele unui lac aflat la 30 km distanță față de traseu. Ori că un studiu geotehnic are doar... coperta! Sau că la Tunelul Poiana, lung de 1,7 km, studiul de fezabilitate din 2008 are doar două foraje, în capete, la o adâncime de 18 metri când autostrada străbate muntele la sub 100 metri, iar normativul cere 9 foraje, minim.

Ne-ar trebui câteva pagini doar să spicuim cele mai aberante răspunsuri date de CNAIR și cele mai grave abateri de la normative și lipsuri ale studiilor de teren pe care antreprenorii sunt nevoiți să își fundamenteze o ofertă solidă care să fie și pusă în operă, în realitate, nu doar pe hârtie.

Rezultatul final? Constructorii serioși ridică prețurile ca să își acopere riscurile pe care CNAIR le transferă către ei sau pur și simplu renunță, afectând serios concurența sănătoasă, așa cum s-a întâmplat pe lotul vecin, A1 Sibiu-Pitești Secțiunea 2, unde doar turcii de la Mapa-Cengiz au depus o ofertă finală, ceilalți 5 antreprenori pre-calificați fiind alungați de lacunele documentației și riscurile tehnice și financiare.

Iar cine câștigă contractul, într-un final, își asumă aceste riscuri și de multe ori apar situații neprevăzute în teren care blochează execuția sau chiar duc la reziliere și amână inaugurarea cu ani întregi, adunând costuri suplimentare și celebrele claim-uri (revendicări) de sute de milioane de euro.", se spune în comunicatul de presă al asociației Pro Infrastructura.

În loc de concluzie: Zice bine conu' Druică!

Să arestăm pe toată lumea!

La punctul 8 al "manifestului grindean", aflăm că Sorinel vrea să emită "un Ordin de ministru potrivit căruia toate situațiile din contracte în care apar claimuri să se constituie în dosare care să fie trimise spre cercetare autorităților competente". Cu alte cuvinte, toți constructorii și proiectanții care lucrează cu instituții din subordinea MT se vor alege cu dosare penale dacă, în timpul derulării contractului, realizează la cererea beneficiarului lucrări în plus și pentru acestea cer să fie plătiți.

În loc de concluzie: În logica lui Grindeanu, ar trebui arestați și toți angajații MT sau CNAIR care lucrează ore suplimentare și solicită ca acestea să le fie remunerate!

Prostie, lene, incompetență

Punctul 9 al "manifestului grindean" ne face să credem că "Lino-leul" a căzut rapid pradă "vrăjilor" șefilor din CNAIR.

Ca să își ascundă corupția și incompetența, directorășii de toate tipurile dau vina pe cei plecați din companie pentru claimurile a căror valoare "a ajuns acum la 1 miliard de euro".

În fapt, din prostie, lene sau pentru că au luat mite, angajații CNAIR care fac în mod iresponsabil caietele de sarcini și alte documente pentru licitații. Ei ar trebui să fie trași la răspundere.

Foștii angajați nu fac decât să profite de incompetența sau corupția actualilor angajați.

În loc de concluzie:

Domnu' Sorinel, niște politicieni incompetenți... nu legăm și noi?!!!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: **director@tirmagazin.ro**.

FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR



Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai **238,9lei**(TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiți formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

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

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



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

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



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**