

INVESTIGATORUL'S



CEFIN TRUCKS: PG.06
CAMION FEST,
EDIȚIA DE VARĂ 2022



ANDREI GAGEA,
DIRECTOR GENERAL
IVECO ROMÂNIA
PG.13

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

S u m a r



04 GRATUIT: PERMISUL DE CONDUCERE PENTRU CATEGORIILE B+C+CE



17 FESTIVALUL CULTURAL SĂPTĂMÂNA HAFERLAND, AJUNS LA A X-A EDIȚIE, SE DESFĂȘOARĂ ÎN PERIOADA 29-31 IULIE 2022



30 MHS TRUCK & BUS REDUCE TIMPUL DE IMOBILIZARE A VEHICULELOR COMERCIALE CU AJUTORUL TEHNOLOGIEI ASISTATE REALWEAR®



41 CONSTRUCTORII CER 1.000.000.000 DE EURO DE LA CNAIR PENTRU NERESPECTAREA CONTRACTELOR



GRATUIT: PERMISUL DE CONDUCERE PENTRU CATEGORIILE B+C+CE

Asociația POT facilitează în mod gratuit pregătirea pentru obținerea permisului de conducere pentru tineri doritori să devină șoferi profesioniști.

"Ne dorim să susținem tineri care provin din medii defavorizate să se pregătească pentru meseria de șofer profesionist.", spun reprezentanții asociației.

Ce oferă asociația:

- cheltuielile pentru întocmirea dosarului;
- cursurile practice și teoretice pentru obținerea categoriilor B+C+CE;
- sprijin pentru obținerea unui loc de muncă.

Condițiile de participare:

- Trebuie să ai vârsta peste 18 de ani (22 ani pentru mașinile mari).
- Locuiești în București sau împrejurimi.
- Știi să scrii, să citești și cel mai important trebuie să-ți dorești să

POT PENTRU OAMENI ȘI ȚARĂ

Asociația POT
facilitează **GRATUIT**
pentru cazuri sociale

Școală de șoferi
Categoriile B+C+CE

faci cursurile până la capăt și să înveți pentru obținerea permisului de conducere.

Cursurile școlii de șoferi se țin în București, în Sectorul 3.

Unde te poți angaja ca sofer profesionist

Șoferii profesioniști pot lucra pe mai multe tipuri de mașini și pot avea diferite tipuri de pachete de transportat sau chiar și persoane. Dacă vrei să te angajezi ca șofer, trebuie să deții și atestat în funcție de opțiunea pe care o alegi:

- transport de persoane pe autobuz, microbuz, mijloace de transport în comun sau taxi;
- transport de colete pe duba, curierat sau internațional;
- transport de marfă în țară sau internațional de capacitate ridicată, precum și substanțe explozibile.

Deficit de forță calificată de muncă

România se confruntă cu un mare deficit de forță calificată de muncă din cauza migrației. Însă criza forței de muncă nu este generată doar de muncitorii care aleg să lucreze în țările din Vestul Europei, ci și de lipsa unui program educațional pentru formarea forței de muncă. Peste 20% din tinerii români nu lucrează și nu studiază. România este campioană și la abandonul școlar. 15,3% din tinerii din România au părăsit timpuriu școala în 2019, iar 20,9% dintre tinerii cu vârsta între 18 și 24 de ani nu au terminat nici măcar 8 clase, arată datele Eurostat.

Toți acești tineri ar fi putut acoperi o parte din necesarul de forță de muncă, însă statul nu are niciun program pentru ei. Experiența din ultimii ani ne arată că o parte dintre acești tineri vor pleca în alte țări din Vestul Europei, unde vor face munci necalificate în agricultură sau vor îngriji persoanele vârstnice, iar o altă parte va trăi destul de greu din punct de vedere financiar.

Doritorii pot să afle mai multe detalii sau să solicite informații pe site-ul Asociației Pot:

<https://potromania.ro/proiect/calificare-profesionala-obține-permisul-de-conducere-pentru-categoriile-bcce/>



Problema

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



Preferatii transporturilor agabaritice.



CEFIN TRUCKS: CAMION FEST, EDIȚIA DE VARĂ 2022, REVINE!

Cefin Trucks a organizat o nouă ediție a evenimentului Camion Fest, întâlnirea tradițională a tuturor celor interesați de oferte speciale pentru achiziție/trade-in a vehiculelor comerciale rulate. Cefin Trucks anunță dezvoltarea unei noi divizii de camioane Ford Trucks rulate, Marketplace.

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

Care sunt noutățile pe care le aduce Camion Fest în contextul afacerii cu vehicule rulate a CEFIN Trucks?

Paul Drăniceanu, Director Departament Uzate Cefin Trucks:

Lansăm, astăzi, în cadrul evenimentului, conceptul „Marketplace”. Este un concept Cefin Trucks prin care vrem să ajutăm clienții noștri să își vândă camioanele în timp ce le folosesc.



Până acum, Cefin Trucks promova la vânzare camioane care erau parcate, exclusiv, în locația noastră. De-a lungul timpului, am descoperit că există o nevoie a clienților de a-și vinde camioanele în timp ce le folosesc. Am decis să lansăm acest proiect prin care o echipă a noastră merge în locația transportatorului, evaluează mașina, o fotografiază. Apoi, le promovăm la vânzare. În măsura în care găsim un client interesat pentru camionul respectiv, atunci punem în legătură sau putem face vânzarea directă a aceluși camion. În felul acesta toată lumea câștigă. Transportatorul continuă să facă transport cu camionul, cel care cumpără ia un vehicul din „pâine” și toată lumea e mulțumită.





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

Ce înseamnă noul concept „Cefin 360” în evoluția companiei pe care o reprezentați?

Robert Maftei, Director General Cefin Trucks:

Punem clientul în centrul atenției. Avem patru piloni principali prin care încercăm să deservim nevoile clienților de vehicule comerciale. Primul pilon se referă la vânzarea de camioane Ford noi. Al doilea, vânzarea de vehicule comerciale multibrand. Al treilea pilon, care ajută la promovarea primilor doi se referă la serviciile financiare. Iar al patrulea se referă la extinderea și consolidarea prezenței noastre la nivel național prin rețeaua de service pe care o extindem.



LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





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

Cum preconizați să dezvoltați rețeaua proprie de service?

Ionel Bălașa, Director General AIC Service Network:

Network: AIC Network este unul din pilonii de bază ai companiei. Avem un plan de dezvoltare pe următorii trei ani, care înseamnă ca,

în fiecare an, să adăugăm prezența noastră în piață cu unu sau două puncte de lucru. Suntem la opt puncte de lucru și intenționăm ca, în 2025, să ajungem la 13-14 puncte de lucru. Dezvoltăm infrastructura permanent, atât din punct de vedere al tehnicienilor, prin diverse metode: contacte cu licee specializate în acest domeniu, contacte cu facultățile din domeniul tehnic.

Investim foarte mult în echipamente. Anul acesta vom finanța cu 100.000 de euro achiziționarea de echipamente în cele trei locații



principale. Trebuie să ne dezvoltăm o dată cu piața. Piața se schimbă, vehiculele se schimbă, clienții se schimbă, gândirea lor se schimbă. Trebuie să fim în pas cu ei.

Lansarea platformei Marketplace

Cefin Trucks, unul dintre cele mai mari parcuri de vehicule comerciale și semiremorci rulate multi-brand din România și unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat la București, pe 3 iunie 2022, o nouă ediție a tradiționalului eveniment Camion Fest.

Evenimentul organizat de Cefin Trucks de două ori pe an a devenit deja locul tradițional de întâlnire al specialiștilor din piața vehiculelor comerciale rulate. Peste 150 de camioane rulate multibrand, oferte speciale și o atmosferă de festival i-au așteptat pe vizitatori.

„Ne bucurăm că am reușit să ne revedem clienții cu această ocazie și să le prezentăm noutățile Cefin Trucks. Noutatea acestei ediții este lansarea platformei Marketplace. Cefin Trucks completează astfel gama de servicii, venind către clienți

cu o platformă de achiziții, în care noi ne ocupăm de tot procesul de vânzare, de la prezentare la livrare. Realizăm evaluarea tehnică a camionului, facem poze de prezentare, identificăm prețul corect, promovăm pe cele mai mari portaluri, totul cu o echipă de vânzări profesionistă și fără să imobilizăm camionul clientului.” declară Paul Drăniceanu, Director Divizia Camioane Rulate Cefin Trucks.

În cadrul târgului au fost expuse peste 150 de camioane rulate, autotractoare, semiremorci, autobasculante, autobetoniere și utilaje de construcții.

Activitatea Diviziei Camioane Rulate Cefin Trucks integrează servicii de achiziții, trade-in și vânzarea de camioane și semiremorci rulate aparținând tuturor mărcilor. Cefin Trucks deține și o divizie de consultanță în servicii financiare, AIC Financial Services, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania Cefin Trucks este un partener stabil, care vine în întâmpinarea tuturor



cerințelor acestora și ale pieței prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele de activitate.

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

Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cantum de 600 litri

**CEFIN
TRUCKS**

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



Sharing the load



SCHMITZ CARGOBULL ECOFLEX, ÎN ROMÂNIA

Schmitz Cargobull a lansat oficial în România, miercuri, 8 iunie 2022, semiremorca EcoFLEX.

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

Ce beneficii le aduce clienților din România semiremorca EcoFLEX?

Constantin Bucioi, Director Comercial Schmitz Cargobull România:

Este un concept inovator, prin care Schmitz își confirmă renumele în această direcție. Într-o lume în care, în transporturi, cresc costurile în mod galopant, orice soluție de reducere, de eficientizare este mai mult decât binevenită. Va fi de mare ajutor clienților noștri și vor aprecia acest concept inovator. Vor constata în activitatea de zi cu zi beneficiile reale pe care le-am constatat și noi în timpul testelor pe care le-am făcut de curând.



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

Ce noi soluții tehnice oferă semiremorca EcoFLEX?

Matthias Muffert, Head of Product Management Product Line General Cargo Schmitz Cargobull AG:

Ce îmi place cel mai mult la acest concept este că oferă o soluție completă pentru clienți. Deci, nu mai e nevoie de instrumente adiționale, de piese în plus.





Totul poate fi făcut direct de către șofer, cu instrumentele și opțiunile deja incluse pe semiremorcă. Aceasta înseamnă că este foarte simplu de utilizat, în final. Oferă o reducere a consumului de combustibil de 5%, fără să mai fie nevoie de alte instrumente.

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

Există teste tehnice care probează că semiremorca EcoFLEX determină economisirea de carburant?

George Badea, Regional Product Manager Schmitz Cargobull:

S-au realizat probe de consum de carburant, atât în Germania, cât și în România. Împreună cu un partener din zona de camioane, am efectuat o probă pe traseu de la Ciorogârla la Pitești și retur. Condițiile au fost similare pentru cele două ture. Consumul l-am determinat din calculatorul de injecție al camionului. Rezultatul este de 4,5-5% economie de combustibil în funcție de trafic, viteză medie și de calitățile șoferului.

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

Cât de complicat este pentru un șofer profesionist să folosească noua remorcă EcoFLEX?

Sven Kruse, Product Manager Product Line General Cargo Schmitz Cargobull AG:

Vorbind în general, utilizarea EcoFLEX nu este grea pentru un șofer profesionist, dacă este familiarizat cu semiremorcile cu prelată Schmitz Cargobull. Nu sunt mulți



pași noi de făcut. Dacă știe să opereze EcoFLEX, dacă a făcut de două-trei ori, va putea face schimbarea de la poziția ECO la poziția VOLUM în maxim 20 de minute.

EcoGeneration

Noua semiremorcă face parte din noul concept de vehicule EcoGeneration de la Schmitz Cargobull, care are ca scop regândirea durabilității. Conceptul de remorcă sustenabilă vine

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

detasaretransport.ro





cu trei versiuni: EcoFLEX, EcoFIX și EcoVARIOS, reprezentând contribuția Schmitz Cargobull pentru economii mai mari de combustibil și reducerea CO2 în transportul rutier de marfă.

EcoGeneration conferă remorcii o formă aerodinamică și, prin reducerea rezistenței la înaintare, un consum de combustibil mai mic. Astfel, se ajunge la o reducere semnificativă a emisiilor poluante.

Semiremorca EcoFLEX are capătul din spate coborât, flexibil. La extensie maximă, are o înălțime totală de patru metri în față și în spate. Înălțimea prelatei se reglează pentru a se plia pe necesitățile de moment ale șoferului profesionist.

Suprastructura are opțiunea de a fi ridicată flexibil în partea din spate atunci când volumul complet de încărcare necesită acest lucru.

Acest model de semiremorcă este ideal pentru transportul general de mărfuri. Forma aerodinamică care i se poate oferi în cazul lipsei încărcăturii sau

al unui volum redus de marfă poate optimiza economiile de combustibil. Noua semiremorcă EcoFLEX aduce economii de combustibil de până la 5% și această performanță a fost demonstrată de testele făcute de Schmitz Cargobull la nivel internațional, dar și de cele făcute în România împreună cu un producător de camioane.

Continuând tradiția de lider inovator de piață, Schmitz Cargobull a dezvoltat o caroserie aerodinamică pentru semiremorca cu prelată S.CS, care permite economii de combustibil de până la 5%.

Această problemă a economiei este mai importantă ca niciodată, având în vedere taxele tot mai mari pentru emisii poluante pe care trebuie să le plătească companiile dar și explozia prețurilor la carburanți.

Cu EcoFLEX costurile combustibilului și amprenta de CO2 pot fi reduse semnificativ pentru a economisi în mod eficient bani.

Dacă doar 50% din toate curse sunt efectuate în modul eco (aerodinamic) și 50% în modul volum, EcoFlex realizează economii estimate la 7.700 de euro la 1 milion de kilometri sau în jur de 900 de euro pe an. Poluarea mediului este redusă cu 2,3 tone de CO2 pe an.

Prin generația ECO, Schmitz Cargobull revoluționează, odată în plus, industria remorcilor. Generația ECO a apărut ca o normalitate. Astfel se demonstrează că încrederea, inovația și sustenabilitatea sunt parte din ADN-ul companiei.

EcoFLEX aduce cele mai bune soluții pentru transport dar și servicii pe care să te poți baza. Nu întâmplător, la noua semiremorcă, telematica vine în pachetul standard.

În funcție de specificitatea transportului, suprastructura EcoFLEX poate fi echipat cu prelată standard sau cu prelată POWER CURTAIN. Vehiculele

EcoGeneration sunt o soluție ideală în combinație cu POWER CURTAIN. Acest lucru reduce greutatea totală și contribuie la economii mai mari de combustibil. Sistemul impresionează prin manevrabilitatea simplă și sigură și economisește timp în timpul sarcinilor de transport de zi cu zi.

Caroseria EcoFLEX respectă toate certificările actuale, deoarece are la bază aceeași tehnologie ca cea a remorcilor standard.

Baza rămâne renumitul șasiu MODULOS, care permite proiectarea flexibilă a caroseriei datorită conceptului său modular. Corpul Eco poate fi combinat și cu șasiul X-LIGHT pentru o greutate a vehiculului neîncărcat deosebit de mică. Bineînțeles, vehiculele Eco continuă să ofere caracteristicile clasice ale șasiului, cum ar fi robustețea, protecția împotriva coroziunii și o garanție de 10 ani împotriva ruginirii.

Toate vehiculele EcoGeneration sunt, de asemenea, echipate cu sistemul telematic de remorcă TrailerConnect® CTU de la Schmitz Cargobull ca standard.

La încărcare și descărcare, EcoFLEX se comportă la fel ca orice semiremorcă cu prelată în operațiunile de transport de zi cu zi.

Noul vehicul se pretează atât pentru încărcarea din spate, cât și pentru cea laterală. Asigurarea, încărcarea și descărcarea mărfii pot fi efectuate ca de obicei, fără nicio operațiune suplimentară.

La lansarea oficială din România, au avut amabilitatea să ne ofere interviuri Constantin Burcioi, Director Comercial Schmitz Cargobull România, Matthias Muffert, Head of Product Management Product Line General Cargo Schmitz Cargobull AG, George Badea, Regional Product Manager Schmitz Cargobull, și Sven Kruse, Product Manager Product Line General Cargo Schmitz Cargobull.





PESTE 100.000 DE OAMENI, SPRIJINIȚI DE IVECO ȘI CRUCEA ROȘIE ROMÂNĂ

Peste 100.000 de oameni, aflați în situații vulnerabile, au fost ajutați în perioada pandemiei COVID-19 prin acțiunile umanitare implementate de Crucea Roșie Română și IVECO, care a donat organizației trei vehicule din gama Daily, în valoare de 150 de mii de euro. Autoutilitarele sunt dotate special pentru a transporta medicamente, echipamente medicale, alimente, iar două dintre acestea sunt alimentate cu gaz natural comprimat.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:
Când a debutat colaborarea dintre Iveco și Crucea Roșie din România și ce reprezintă aceasta?

Andrei Gagea, Business Director, Iveco România:
Iveco România a luat decizia de a sprijini organizația Crucea Roșie în momentul declanșării pandemiei

de COVID. Am luat decizia de a pune la dispoziția Crucii Roșii un număr de trei vehicule pentru a le folosi în procesul de distribuție a materialelor, echipamentelor medicale și a celor necesare persoanelor și comunităților aflate în nevoi. După doi ani de la acel moment, când au fost parcurși peste 60.000 de kilometri, peste 800 de tone de materiale, de echipamente

medicale au fost distribuite în țară, am luat decizia de a dona aceste vehicule. Astăzi, aceste mașini devin proprietatea Crucii Roșii din România și vor fi folosite în activitățile lor. Menționez că acestea vor fi doar un prim capitol. Ajutorul pentru Crucea Roșie va continua pe viitor.



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



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

Ce înseamnă pentru Crucea Roșie din România colaborarea cu firma Iveco?

Ioan Silviu Lefter, Director General Crucea Roșie

Română: Compania Iveco ne-a ajutat de două ori. Prima oară când, în timpul pandemiei, ne-a dat spre folosință aceste mașini fără de care nu am fi putut continua „Banca de alimente”. Cetățenii nu puteau să își achiziționeze alimente pentru că nu puteau ieși din casă, nu aveau venituri. A doua oară când, în plină criză umanitară datorată războiului din Ucraina, aceste mașini ne-au ajutat să sporim activitatea prin care ajutăm populația din Ucraina.

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

Ce alte proiecte ați mai dezvoltat alături de Crucea Roșie Română?

Claudia Butoarcă, Brand Marketing Manager Iveco

România: Am dezvoltat mai multe proiecte împreună cu Crucea Roșie. Aș menționa proiectul cu Centrul de copii Sfânta Sofia din București. Pentru acești copii am încercat să creem amintiri pentru viitor, plăcute, care să le amintească că fiecare societate din România poate oferi un mic sprijin pentru a le transforma ziua de azi într-un viitor mai frumos.





Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin:
Ce alte proiecte derulați alături de Iveco România?

Marius Ion, Director Logistică și Achiziții Crucea Roșie Română: În cadrul parteneriatului cu Iveco am desfășurat multe proiecte. Aș reaminti proiectul în care Crucea Roșie a colectat un tip de apă, iar cu ajutorul Iveco a fost transportat spre centrele educative EGAL din țară. În aceste centre se află copii cu nevoi financiare mari. Ei vin în aceste centre după terminarea orelor și, alături de voluntarii Crucii Rușii, servesc masa și își pregătesc temele. Le mulțumim celor de la Iveco, sunt oameni de bine cu care vrem să colaborăm pe viitor.

Un exemplu care să inspire
„Noi am menținut promisiunea



făcută Crucii Roșii în calitate de Membru Susținător al organizației. Chiar dacă pandemia s-a terminat, oamenii au nevoie în continuare de suport. Le-am fost alături începând din martie 2020, fiind o prioritate pentru noi, și am

continuat pe parcursul ultimilor doi ani. Din postura de lider de piață pe segmentul autovehiculelor comerciale ușoare, am dorit să dăm un exemplu, replicat din fericire și de unii competitori, care să inspire și să genereze un impact pozitiv



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Preturi 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



multiplicat în comunități. Și nu ne oprim aici”, a declarat Andrei Gagea, Director General IVECO România. “Cu ajutorul IVECO România, care ne-a încredințat trei autoutilitare, am avut posibilitatea să răspundem, la rândul nostru, într-un timp foarte scurt, solicitărilor de sprijin din partea instituțiilor publice, unităților medicale și cetățenilor, trimițând materiale umanitare în toată țara. Sunt recunoscător companiei IVECO pentru că s-a solidarizat cu misiunea umanitară a Crucii Roșii Române”, a declarat Ioan Silviu Lefter, Director General Crucea Roșie Română.

Predarea oficială a vehiculelor s-a făcut în prezența unor înalți oficiali, precum Generalul de Brigadă Miron-Adrian Chichișan, Adjunct al Inspectorului General în cadrul IGSU, iar Iuliana Tudor, Ambasador

Crucea Roșie Română, a prefațat evenimentul. ENGIE România a fost de la început un partener în acest demers, furnizând gaz natural comprimat pentru alimentarea, pe toată perioada proiectului, a două din cele trei vehicule IVECO puse la dispoziția Crucii Roșii. Vehiculele donate oficial pe 31 mai sunt două IVECO Daily dotate cu box frigorific și un IVECO Daily dotat cu box frigorific și lift pentru încărcarea mărfii.

Până în prezent, acestea au parcurs 60 000 km și au fost utilizate pentru distribuirea de către Crucea Roșie a peste 800 de tone de alimente și echipamente medicale, pe întreg cuprinsul țării, de care au beneficiat mai mult de 100.000 de persoane.

Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road. Gama largă de produse a brandului include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de greutate al vehiculelor de 3,3 - 7,2 tone, Eurocargo de la 6 - 19 tone și, în segmentul greu cu peste 16 tone, gama IVECO WAY, care include versiunea on-road IVECO S-WAY, modelul off-road IVECO T-WAY și vehiculul IVECO X-WAY pentru aplicații ușoare off-road. În plus, brandul IVECO Astra construiește camioane off-road, autobasculante rigide și articulate, precum și vehicule speciale.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Gestionează unități de producție din 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi și avansate tehnologii. 4.200 de puncte de



vânzare și servicii în peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.

În 2021, conform datelor de la DRPCIV, IVECO și-a menținut poziția de lider de piață în România pe gama de vehicule ușoare (25,6%), ocupând locul 2 din punct de vedere al cotei de piață generale pentru vehicule comerciale de peste 3,5 tone (17,6%).

Despre Crucea Roșie Română

Societatea Națională de Cruce Roșie din România, înființată în 1876, este o organizație umanitară membră a Mișcării Internaționale de Cruce Roșie și Semilună Roșie, auxiliară a autorității publice și abilitată prin lege să asigure asistență umanitară în caz de dezastre și să vină în sprijinul persoanelor vulnerabile, serviciile fiind acordate voluntar, imparțial și neutru. Organizația contribuie, prin programele desfășurate, la prevenirea și alinarea suferinței sub toate formele, protejează sănătatea și viața, promovează respectul față de demnitatea umană, fără nicio discriminare bazată pe naționalitate, rasă, sex, religie, vârstă, apartenență socială sau politică. Crucea Roșie Română este prezentă la nivel național, cu reprezentare la fiecare nivel teritorial, având 47 de filiale, 615 subfiliale și 435 comisii, iar 5175 de voluntari se implică activ în activitățile Crucii Roșii Române.





FESTIVALUL CULTURAL SĂPTĂMÂNĂ HAFERLAND, AJUNS LA A X-A EDIȚIE, SE DESFĂȘOARĂ ÎN PERIOADA 29–31 IULIE 2022

Ediția aniversară a celui mai mare festival dedicat culturii și tradițiilor săsești din Transilvania, va avea loc atât fizic cât și online, în 10 sate din Țara Ovăzului. Elementele principale ale ediției din 2022 a festivalului sunt promovarea educației interculturale și conservarea mediului înconjurător.

Inițiat în 2012, de către Fundația M&V Schmidt și Fundația Tabaluga/ Peter Maffay Stiftung, festivalul Săptămâna Haferland are misiunea de a promova cultura și tradițiile sașilor din Transilvania și de a dezvolta sectorul turistic din zona respectivă. Regiunea săsească din Transilvania, cuprinsă între Brașov și Sighișoara, a fost denumită Țara Ovăzului sau Haferland cu sute de ani în urmă, datorită localnicilor care obișnuiau să cultive cu precădere ovăzul, din cauza

climatului mai aspru. "Ideea festivalului cultural a luat naștere în anul 2012. În vara aceea, Peter Maffay m-a invitat la Ziua Porților deschise din Rodeș. Atunci ne-a venit ideea de a ne uni forțele și de a organiza împreună o săptămână culturală. Câteva zile mai târziu ne-a venit și ideea despre culturile de ovăz, pentru că în această zonă dintre Rupea și Sighișoara clima era aspră pentru viticultură. De aceea, se cultiva foarte mult ovăz. Așa am denumit săptămâna

culturală Haferland. Ideea mea, dar și a lui Peter Maffay, a fost de a aduce cât mai mulți oameni mai aproape de obiceiurile și cultura săsească. Prima ediție a Săptămânii Haferland a fost foarte reușită. De exemplu, la festival au participat foarte mulți localnici din satul meu natal, Criș, care se mutaseră demult în Germania.", a declarat Michael Schmidt, președintele Fundației M&V Schmidt și unul dintre fondatorii festivalului Săptămâna Haferland.

**MAN INDIVIDUAL
LION S**
Simply my truck.





Scurt istoric al festivalului cultural Săptămâna Haferland

În 2022 se împlinesc zece ani de când prima ediție a festivalului a avut loc în Țara Ovăzului. Fiecare ediție abordează o tematică diferită cu specific cultural, educațional, despre conservarea și promovarea tradițiilor săsești (2013 – Anul Muzicii, 2014 – Anul Restaurării, 2015 – Anul Educației, 2016 – Anul Familiei, 2017 – Anul Gastronomiei, 2018 – Anul Meșteșugului săsesc, 2019 – Anul Comunității, 2020 – Prima ediție online a festivalului, 2021 – Tradiția merge mai departe în Țara Ovăzului).

Festivalul are loc în fiecare an la sfârșitul lunii iulie – începutul lunii august, iar durata acestuia variază între 3 și 7 zile. Fiecare dintre localitățile incluse în festival prezintă un program propriu, în armonie cu proiectele și specificul cultural.

Fiecare zi a festivalului este diferită. Astfel, participanții se pot bucura de concerte în bisericile fortificate, video - proiecții, baluri tradiționale săsești, trasee de bicicletă, evenimente culinare, muzică și dansuri specifice comunităților din zonă, muzică de fanfară, piese de teatru, recitaluri de poezie, lansări de carte, ateliere de meșteșuguri tradiționale (ateliere de olărit, ateliere de pictură pe lemn, ateliere de pictură pe pânză, ateliere de pâslit), expoziții de costume tradiționale săsești, expoziții de obiecte tradiționale specifice zonei. Interesul publicului față de festival a crescut de la an la an, ajungând, în 2021, la un număr total de peste 18.000 de vizitatori.

Ediția aniversară a festivalului cultural Săptămâna Haferland

Cea de-a X-a ediție a festivalului cultural Săptămâna Haferland cuprinde toate valorile clădite până acum și ne dă ocazia de a privi cu încredere către ceea ce urmează.

Istoria trebuie prețuită. Mai mult decât atât, trebuie scrisă, în continuare, pentru și de către generațiile viitoare. Este esențial să ne cunoaștem și să ne păstrăm tradițiile, să ne protejăm moștenirea și, în același timp, să creștem oamenii de mâine cu respect față de valorile comunității, deschiși spre multiculturalitate și pregătiți pentru a participa la o dezvoltare sustenabilă. De aceea, ediția aniversară a festivalului Săptămâna Haferland va fi concentrată pe copii și tineri, cei care reprezintă viitorul acestei țări.

Elementele principale ale ediției din 2022 a festivalului sunt promovarea educației interculturale și conservarea mediului înconjurător.

„În fiecare an abordăm o tematică nouă, și de data aceasta este educația, probabil, cel mai important element al unei comunități. Sașii transilvăneni au fost lideri în acest sens.

De exemplu, istoria școlii din satul Criț este veche de aproximativ 400 de ani.”, a adăugat Michael Schmidt.

Patronajul fiecărei ediții a festivalului Săptămâna Haferland a fost acordat de-a lungul timpului de personalități marcante din viața culturală și politică, atât din România cât și din Germania. Pentru al doilea an consecutiv, festivalul cultural Săptămâna Haferland se va desfășura sub Înaltul Patronaj al Președintelui României, E.S. dl. Klaus Iohannis, fapt ce ne onorează, aducând prestigiu și valoare ediției aniversare. Programul cultural va avea loc în perioada 29 - 31 iulie, în 10 sate din Țara Ovăzului: Archita, Cloașterf, Saschiz, Roadeș, Bunești, Rupea, Homorod, Criț, Meșendorf și Viscri.

De-a lungul celor trei zile de festival, publicul va avea ocazia să participe la o serie de manifestări, precum: muzică de fanfară, muzică și dansuri tradiționale săsești, piese de teatru, concerte de orgă și de muzică clasică în bisericile fortificate, trei baluri tradiționale săsești, ateliere de pictură pe lemn, ateliere de pictură pe pânză, ateliere de olărit și pâslit, lansare de carte cu povești pentru copii, prelegere despre viața și tradițiile sașilor transilvăneni, concert de jazz, dezbateri publice „Rolul comunității în satele din Haferland”, tur de biciclete, concert de pian și prezentare de carte, expoziție de costume tradiționale săsești.

În cadrul ediției de anul acesta a Săptămânii Haferland, Forumul de Cooperare Bilaterală Româno-German se va reuni, de data aceasta având ca temă principală aniversarea a 30 de ani de prietenie și parteneriat româno-german în Europa.

Partenerii festivalului ediției de anul acesta

Ca în fiecare an, festivalul este realizat în parteneriat cu Ministerul Culturii, Consiliul Județean Brașov, Remarul 16 Februarie, Valvis Holding (Aqua Carpatica și Domeniile Sâmburești), Sennheiser, CEC Bank, CON-A, Fundația Bosch România, Transavia, Theodora Golf Club, MHS Truck & Bus, Automobile Bavaria, Almdudler, Karpaten Meat Siebenbürgen. De asemenea, partenerii locali implicați în organizarea festivalului sunt Fundația M&V Schmidt, Fundația Tabaluga/Peter Maffay Stiftung, Fundația Mihai Eminescu Trust, Fundația ADEPT Transilvania, Asociația Nowero, Primăria Rupea, Asociația Descoperă Archita și Asociația Vecinătatea Femeilor din Saschiz.

Fiind o ediție deosebită, festivalul Săptămâna Haferland se bucură anul acesta și de sprijinul unor parteneri germani, precum: Ministerul pentru Familie, Muncă și Asistență Socială a Landului Bavaria, Asociația Sașilor Transilvăneni din Germania, Forumul Democrat al Germanilor din Transilvania.

Programul ediției a X-a a festivalului Săptămâna Haferland va fi prezentat în perioada următoare pe www.haferland.ro, <https://www.facebook.com/haferland>, și https://www.instagram.com/saptamana_haferland/



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE
CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 05: CRIZA DE ȘOFERI 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.

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

Vă confrunțați cu o criză de șoferi profesioniști, la fel ca toate celelalte zone din transportul rutier?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Da, ne confruntăm. Interesant este faptul că (,) cu toate că există perioada asta de pandemie, avem anunțuri puse peste tot și foarte puține cereri de angajare există.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Am început să angajăm șoferi fără experiență, care să prindă experiență pe utilajele mai vechi și pe mașinile mai vechi pe care le deține firma noastră. Astfel, sperăm să facem o nouă echipă de șoferi profesioniști cu experiență.

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.

Episodul 04

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.

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



scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

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

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

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

migrează, pleacă spre Vest.

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 deszăpezire. 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





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.



UE VREA CULOARE VERZI PENTRU CAMIOANELE CARE TRANSPORTĂ MĂRFURI ESENȚIALE DIN UCRAINA

Comisia Europeană a adoptat un plan de urgență pentru transport pentru a consolida efortul transportului UE în perioade de criză.

Planul urmează lecțiile învățate pandemia de COVID-19 și ține cont de provocările cu care se confruntă sectorul transporturilor din UE de la începutul agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei. Ambele crize au afectat grav transportul de mărfuri și de persoane, dar reziliența acestui sector și coordonarea îmbunătățită între statele membre au fost esențiale pentru răspunsul UE la aceste provocări.

Comisarul pentru transport, Adina Vălean, a declarat: „Aceste vremuri dificile ne amintesc de importanța sectorului nostru de transport din UE și de necesitatea de a lucra la pregătirea și reziliența noastră. Pandemia de COVID-19 nu a fost prima criză cu consecințe pentru sectorul transporturilor, iar invadarea ilegală a Ucrainei de către Rusia ne

arată că nu va fi ultima. De aceea trebuie să fim pregătiți.

Planul de urgență de astăzi, bazat în special pe lecțiile învățate și pe inițiativele luate în timpul pandemiei de COVID-19, creează un cadru puternic pentru un sector de transport al UE rezistent la criză. Cred cu tărie că acest plan va fi un motor cheie pentru reziliența transporturilor, deoarece multe dintre instrumentele sale s-au dovedit deja esențiale pentru sprijinirea Ucrainei. Trebuie să ajutăm Ucraina să-și exporte cereale.”

10 acțiuni pentru a trage lecții din crizele recente

Planul propune un set de instrumente de 10 acțiuni pentru a ghida UE și statele sale membre

atunci când introduc astfel de măsuri de răspuns la o criză.

Printre alte acțiuni, se evidențiază importanța asigurării conectivității minime și a protecției pasagerilor, consolidarea rezistenței la atacurile cibernetice.

De asemenea, subliniază relevanța principiilor Culoarelor Verzi, care asigură că transportul terestru de mărfuri poate traversa frontierele în mai puțin de 15 minute. Ambele s-au dovedit cruciale în timpul pandemiei de COVID-19.

Cele 10 domenii de acțiune sunt:

- adaptarea legislației UE în materie de transport pentru situațiile de criză;
- asigurarea unui sprijin adecvat pentru sectorul transporturilor;

- asigurarea liberei circulații a mărfurilor, serviciilor și persoanelor;
- gestionarea fluxurilor de refugiați și repatrierea pasagerilor blocați și a lucrătorilor din transport;
- asigurarea conectivității minime și protecția pasagerilor;
- partajarea informațiilor de transport;
- consolidarea coordonării politicii de transport;
- consolidarea securității cibernetice;
- testarea contingentelor de transport;
- cooperare cu parteneri internaționali.

O lecție cheie din pandemie este importanța coordonării măsurilor de răspuns la criză pentru a evita, de exemplu, situațiile în care camioanele, șoferii lor și bunurile esențiale sunt blocate la frontiere, așa cum s-a observat în primele zile ale pandemiei. Planul de urgență pentru transport introduce principii directe care asigură că măsurile de răspuns la criză sunt proporționale, transparente, nediscriminatorii, în conformitate cu tratatele UE și capabile să garanteze că piața unică continuă să funcționeze așa cum ar trebui.



Pașii următori

Comisia și statele membre vor folosi acest plan de urgență pentru a răspunde provocărilor actuale care afectează sectorul transporturilor. Comisia va sprijini statele membre și va conduce procesul de pregătire în cooperare cu agențiile UE, prin coordonarea rețelei punctelor naționale de contact pentru transport și menținând discuții regulate cu partenerii internaționali și părțile interesate. Pentru a

răspunde provocărilor imediate și pentru a se asigura că Ucraina poate exporta cereale, dar și poate importa mărfurile de care are nevoie, de la ajutor umanitar, până la hrana animalelor și îngrășămintele, Comisia va coordona rețeaua de puncte de contact Solidarity Lanes. Inițiativa răspunde solicitării Consiliului adresată Comisiei de a elabora un plan de urgență pentru sectorul european de transport pentru pandemii și alte crize majore.



Reduceti emisiile de CO₂ cu noua Eco Generation

Regândim sustenabilitatea - design aerodinamic pentru economie de combustibil de până la 5% și reducerea emisiilor de CO₂. **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.



REZOLUȚIE DE URGENȚĂ A IRU: „SALVAȚI TRANSPORTUL RUTIER!”

Adunarea Generală a IRU, organizația mondială a transportului rutier și vocea a peste 3,5 milioane de companii care operează servicii de mobilitate și logistică, solicită guvernelor să abordeze creșterile rapide ale prețurilor la combustibil și să revizuiască politicile de decarbonizare.

Pe fondul preocupărilor tot mai mari privind securitatea energetică la nivel mondial, volatilitatea prețurilor la combustibil nu se termină.

Prețurile carburanților au crescut rapid în multe regiuni de la începutul războiului din Ucraina, aproape dublându-se în unele locuri, în special pe continentul european și în America, și provocând dificultăți severe de flux de numerar pentru operatorii de transport rutier.

Combustibilul care scumpește tot

Magazinele și lanțurile de aprovizionare anunță creșteri ale prețurilor și constrângeri privind disponibilitatea produselor din cauza problemelor legate de lanțul de aprovizionare care decurg dintr-o industrie de transport rutier care se luptă să răspundă cererii în creștere și să rămână solvabilă. Costurile de mobilitate colectivă pentru oameni au crescut dramatic din cauza presiunii inflaționiste.

Operatorii de transport nu mai sunt capabili să desfășoare servicii de mobilitate și logistică într-un mediu operațional clar și previzibil. În timp ce se confruntă cu acorduri contractuale pe termen lung, firmele mici și mijlocii în special

sunt forțate să înceteze să-și mai servească clienții și nu vor putea face investițiile necesare pentru a se conforma cu presiunile venite din partea politicilor de decarbonizare. Pe lângă utilizarea cât mai bună a legislației existente, guvernele trebuie să acționeze acum.

1. Sprijiniți imediat operatorii de transport rutier și serviciile esențiale pe care le oferă pentru economiile și comunitățile care depind de ei:

- a) să facă distincția între utilizarea motorinei în scopuri comerciale și în scop privat;
- b) reducerea taxelor energetice și a accizelor;
- c) echilibrarea aprovizionării prin eliberarea rezervelor strategice de petrol și gaze;
- d) sprijinirea fluxului de numerar al operatorului prin amânarea plăților impozitelor și taxelor sociale și încurajarea amânării rambursărilor de împrumut și leasing privat;
- e) sprijinirea noii producții de motorină și GNC/GNL, în special din surse regenerabile;
- f) stabilirea fondurilor de salvare pentru a proteja operatorii de transport rutier de criza

combustibililor;

- g) încurajarea unor termeni comerciali mai flexibili pentru contractele operator/client și operator/furnizor de combustibil;
- h) asigurarea accesului la tehnologie inovatoare și de ultimă generație în materie de eficiență a consumului de combustibil.

2. Revizuiți planurile și calendarele de decarbonizare, așa cum sunt prezentate în Green Compact al IRU, inclusiv pentru trecerea la combustibili alternativi, logistică eficientă, transport colectiv de pasageri, eficiență a vehiculelor și măsuri de formare a șoferilor:

- a) să se asigure condiții de concurență echitabile printr-o taxă unică pe combustibil aplicabilă tuturor transporturilor comerciale pe calea aerului, feroviar, rutier, maritim și pe căi navigabile interioare;
- b) sprijinirea tuturor opțiunilor de combustibil alternativ pentru a reduce dependența de motorină (electricitate verde, biocombustibil, bio GNL, combustibili sintetici etc.); diversificarea și extinderea producției de energie regenerabilă

Premiem performanța afacerii tale!



Câștigă un super bolid sau cele mai râvnite gadgeturi care să te alimenteze cu ultimele noutăți din domeniul mașinilor și utilajelor pentru construcții.

Rompetrol alimentează performanța business-ului tău cu gama de produse efix ca tu să te bucuri de un partener de încredere. Campania se desfășoară în perioada 01.05.2022 - 30.04.2023. Află mai multe detalii în regulamentul campaniei, disponibil pe www.rompetrol.ro.

◀ **FILL&GO** ▶



rompetrol



pentru a decarboniza flotele existente și pentru a sprijini piețele de vehicule second-hand mai sustenabile;

c) implementarea principiului well-to-wheel (wtw) pentru a măsura și a contabiliza corect emisiile de CO₂;

d) revizuirea măsurilor naționale și regionale de decarbonizare, cum ar fi stabilirea prețurilor și standardizarea emisiilor de CO₂, pentru a reduce povara financiară și volatilitatea cu care se confruntă operatorii;

e) reducerea politicilor de denaturare a pieței (taxarea utilizatorilor drumurilor, zone cu zero emisii, etc.) dacă nu pot fi garantate soluții alternative fezabile pentru operatori;

f) investirea în transportul colectiv de pasageri și extinderea utilizării camioanelor ecologice pentru a spori mobilitatea și eficiența logistică;

g) să acorde prioritate subvențiilor pentru energie regenerabilă pentru transportul rutier comercial, din alte sectoare care sunt mai ușor de decarbonizat (de exemplu, energie termică și electrică combinată);

h) dezvoltarea rețelelor verzi de hidrogen pe distanțe mai mari; să investească în producția de hidrogen în regiunile cu potențial ridicat de energie regenerabilă.

Cum a procedat România

În acest moment, Guvernul nu a luat nicio măsură pentru compensarea prețurilor care sunt de 8,5 lei/litru la benzină și aproape 9 lei la motorină. Ministerul Finanțelor a propus, printr-un proiect de hotărâre de guvern, o schemă de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la benzină și motorină din cauza situației internaționale. Subvenția va fi acordată sub forma unui grant pentru operatorii de

transport cu licență.

Astfel, valoarea ajutorului acordat este de 50 bani pe litru de carburanți, dar nu mai mult de 400.000 euro per întreprindere, echivalent în lei. Termenul limită de depunere a cererilor de compensare este 1 decembrie 2022.

Cum se acordă ajutorul de stat pentru carburanți

Ajutorul de stat va fi sub forma unui grant acordat operatorilor economici licențiați în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene, care efectuează transport rutier de mărfuri în cont propriu, contra cost sau transport de persoane, în mod regulat, inclusiv transport public local.

Deciziile de compensare se emit până la 31.12.2022, iar plata efectivă a ajutorului de stat se poate face până la 31 iulie 2023, inclusiv. Bugetul schemei de ajutor de stat este de 300 de milioane de lei pentru un număr estimat de 3.000 de operatori economici.

Ce condiții trebuie să îndeplinească firmele care solicită ajutor de stat pentru carburanți

Sunt eligibili operatorii economici care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- a) sunt licențiați în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene;
- b) dețin cel puțin un vehicul eligibil;
- c) operatorii economici stabiliți în România trebuie să nu figureze inactivi potrivit prevederilor Codului de procedură fiscală sau să nu se afle în inactivitate temporară, înscrisă în Registrul Comerțului și să nu beneficieze de alte compensații pentru activitatea de transport desfășurată cu vehiculele eligibile, cu excepția celor care efectuează

transport public local;

d) nu au fost emise împotriva lor decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau, în cazul în care au fost emise asemenea decizii, acestea au fost puse în aplicare conform prevederilor legale în vigoare;

e) alimentează vehiculele eligibile după cum urmează: de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici sau din rezervoarele pentru consum propriu deținute;

f) nu se află în procedură de executare silită, faliment, dizolvare, închidere operațională sau lichidare;

g) nu au solicitat alte tipuri de ajutor de stat pentru aceleași costuri eligibile;

h) operatorii licențiați în alte state membre ale Uniunii Europene trebuie să prezinte o declarație pe propria răspundere din care să rezulte că efectuează transport rutier de mărfuri în cont propriu, precum și o listă a vehiculelor eligibile utilizate pentru transportul rutier de mărfuri în cont propriu și dețin o licență comunitară, pentru transportul rutier de mărfuri contra cost și pentru transportul de persoane.

Cum se depune cererea de compensare

Se poate solicita ajutor de stat pentru toate vehiculele eligibile deținute în cursul trimestrului pentru care se solicită compensarea, în baza unei cereri de compensare, depusă la Autoritatea Rutieră Română, începând cu prima zi a trimestrului următor celui pentru care se solicită plata ajutorului de stat.

În categoria cheltuielilor eligibile se încadrează facturile emise cu 30 de zile lucrătoare înaintea publicării în Monitorul Oficial a prezentei hotărâri.

Ministerul Finanțelor, Agenția Națională de Administrare Fiscală și Autoritatea Rutieră Română – ARR, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, vor încheia un protocol de colaborare pentru transmiterea informațiilor referitoare la operatorii economici, necesare pentru evaluarea cererii.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



MHS TRUCK & BUS REDUCE TIMPUL DE IMOBILIZARE A VEHICULELOR COMERCIALE CU AJUTORUL TEHNOLOGIEI ASISTATE REALWEAR®

Compania estimează o reducere a consumului de combustibil cu până la 2700 de litri pe lună, o reducere a timpului de reparație cu 75%, respectiv o reducere a deplasărilor experților tehnici cu 50%.

Cererea de vehicule comerciale, cum ar fi camioane, autobuze și autoutilitare, este ridicată în Europa de Sud-Est, deoarece există multe companii de transport și logistică cu sediul în regiune, responsabile de transportul de mărfuri din porturile de la Marea Neagră către Europa Centrală. MHS Truck & Bus Group, unicul distribuitor al vehiculelor comerciale MAN în România,

anunță că a implementat cu succes, în întreaga sa rețea națională de service, pentru a sprijini lanțul de aprovizionare, dispozitive de realitate asistată RealWear®, principal furnizor mondial de soluții de realitate asistată pentru lucrătorii industriali din prima linie. De la implementare până în prezent, MHS Truck & Bus Group estimează că timpul de diagnosticare a reparațiilor

vehiculelor a fost redus cu 75%, în timp ce deplasările experților tehnici au fost reduse cu 50%. Compania estimează economii de 2700 de litri de combustibil pe lună, raportat la 9 experți și 300 de litri / muncitor. La nivel național, MHS Truck & Bus Group are o rețea de service pentru vehicule comerciale care cuprinde nouă ateliere proprii și cinci parteneri de service care asigură servisarea vehiculelor comerciale MAN, în care lucrează 150 de tehnicieni și experți. În România, instruirea tehnicienilor este obligatorie și este necesară de două ori pe an, determinată în parte de decalajul tot mai mare dintre cunoștințele tehnicianului și complexitatea vehiculelor fabricate și servite. Din punct de





vedere istoric, această instruire se desfășura cu experți tehnici, ceea ce presupunea călătorii de până la 12 ore prin România. În plus, față de instruirii, pentru reparații complexe ale vehiculelor, experții sunt, de asemenea, nevoiți să se deplaseze pentru a asista tehnicianul în rezolvarea problemei. Toate aceste cerințe duc la oboseală pentru expert și la timp de nefuncționare costisitori pentru flote, ceea ce a ajuns să fie o problemă delicată pentru companie.

Inițial, MHS Truck & Bus Group a avut în vedere o strategie de instruire și diagnosticare la distanță, folosind dispozitive mobile și laptopuri robuste. Cu toate acestea, după o cercetare aprofundată, a constatat că dispozitivele portabile și laptopurile nu permiteau tehnicianului să folosească ambele mâini și, de asemenea, îl forțau pe tehnician să se uite în jos la ecran și nu la vehicul. Partenerul SETH al RealWear®, care acordă consultanță pentru MHS Truck & Bus Group, a recomandat soluțiile de realitate asistată RealWear®. Dispozitivul RealWear® este în același timp robust, compatibil cu vocea pentru comenzi simple și pentru aplicații Android optimizate pentru voce și funcționează perfect în medii zgomotoase

datorită tehnologiei de anulare a zgomotului. Astfel, expertul poate vedea imediat și exact ceea ce vede tehnicianul prin camera montată pe cap, ceea ce face ca soluția să fie perfect potrivită pentru instruire și diagnosticare la distanță.

Utilizarea RealWear® dincolo de atelier

Dincolo de pregătire, tehnicienii MHS Truck & Bus Group sunt frecvent nevoiți să lucreze pe marginea drumului, alături de un vehicul imobilizat, uneori în zone cu trafic intens sau cu vizibilitate redusă, ceea ce nu este ideal pentru a efectua reparații în siguranță. De asemenea, experții săi sunt nevoiți să conducă aproximativ 2.000 de kilometri pe lună, ceea ce poate echivala cu aproximativ 40 de ore de călătorie. Pentru a rezolva atât provocările legate de diagnosticare, cât și cele legate de instruire, MHS Truck & Bus Group a investit într-o sală de videoconferință și multimedia, unde experții pot fi staționați și conectați cu tehnicienii din toate locațiile sale de service, folosind Cisco Webex Expert on Demand pe modelul emblematic HMT-1 de la RealWear®. În timpul procesului de diagnosticare, atunci când tehnicienii nu pot diagnostica problema, aceștia inițiază un

apel către un expert și folosesc RealWear® pentru a întreprinde diagnosticarea la distanță. Dispozitivele RealWear® sunt capabile să furnizeze înregistrări video și fotografii de înaltă calitate în timpul reparațiilor vehiculelor, ceea ce facilitează rezolvarea rapidă a problemelor. Experții, care se pot afla la sediul central al MHS Truck & Bus Group sau în oricare dintre atelierele service la nivel național, pot utiliza adnotările Webex pentru a marca elementele de interes.

Avantaj competitiv

„În cele din urmă, beneficiile acestei tehnologii sunt pentru clienții noștri. De când am implementat RealWear®, putem rezolva problemele dificile mult mai rapid și reducem timpul de imobilizare a vehiculelor aflate pe drumuri. Ca urmare, satisfacția clienților a crescut”, spune Marius Scutaru, Customer Service Director MHS Truck & Bus Group. „Această tehnologie este, de asemenea, foarte apreciată de propriii noștri tehnicieni, care pot vedea clar avantajele ei”, a adăugat Marius Scutaru, MHS Truck & Bus Group. „Folosim realitatea asistată ca sistem de comunicare, dar și pentru a afișa diverse documente, la care purtătorul are acces în timp



real prin simple comenzi vocale.”

Explorarea de noi cazuri de utilizare pentru dispozitivele portabile de realitate asistată în domeniul auto

În colaborare cu SETH, MHS Truck & Bus Group caută în mod activ să extindă cazurile de utilizare a tehnologiei RealWear®. Potențialele cazuri de utilizare în viitor ar putea include extragerea datelor direct din calculatorul vehiculului pe dispozitivul RealWear® și utilizarea tehnologiei pentru a ajuta la transmiterea comenzilor pentru piese noi.

"Dispozitivele portabile de realitate asistată permit MHS Truck & Bus Group să repare vehiculele mai rapid și, în cele din urmă, să repună clientul pe drum mai repede. A fost o alegere ușoară să recomandăm RealWear® către MHS Truck & Bus Group, deoarece este o soluție hands-free care este mult superioară altor dispozitive portabile, cum ar fi ochelarii inteligenți sau alte dispozitive purtate pe cap. Soluțiile care necesită utilizarea mâinilor sunt, de asemenea, problematice atunci când lucrătorii din prima linie folosesc echipamente de protecție, cum ar fi mănuși, unde este incomod să folosească un ecran tactil", spune Mihai Dănilă, CEO la SETH.

"Pe măsură ce crește presiunea pentru îmbunătățirea eficienței în întregul lanț valoric al industriei auto, vedem tot mai multe companii din industrie, cum ar fi MHS Truck & Bus Group România, care consideră RealWear® drept noua platformă de productivitate a lucrătorilor", a declarat Jon Arnold, vicepreședinte EMEA la RealWear®. "Așteptăm cu nerăbdare să preluăm viziunea

MHS Truck & Bus Group România de a conecta datele vehiculelor la dispozitivele portabile ca următorul pas logic în următoarele câteva luni.", a adăugat Jon Arnold.

Despre MHS Truck & Bus Group

MHS Truck & Bus Group este unicul distribuitor al vehiculelor comerciale MAN în România, fiind una dintre cele mai importante organizații de pe piața românească de vehicule comerciale, cu o experiență de peste 15 ani și peste 350 de angajați.

Compania are sediul în București și dispune de o rețea de service foarte bine organizată la nivel național -nouă ateliere proprii și cinci parteneri de service- prin intermediul căreia oferă o gamă largă de servicii, cum ar fi: vânzări de vehicule comerciale grele și ușoare, servicii post-vânzare (de exemplu, service, piese de schimb originale, contracte de service), servicii financiare interne.

MHS Truck & Bus Group face parte din MHS Holding, care operează în România, Austria și Germania și are afaceri în principal în industria auto, industria vehiculelor comerciale. Holdingul are peste 1.250 de angajați în cele trei țări menționate mai sus, cu o cifră de afaceri de 500 milioane euro.

Despre RealWear®

RealWear® este liderul mondial în furnizarea de soluții de realitate asistată portabile care implică, împuternicesc și ridică muncitorul industrial modern din prima linie pentru a îndeplini sarcinile de lucru în condiții de mai multă siguranță și cu o eficiență și precizie sporite. RealWear® oferă acestor lucrători acces în timp real la informații și

expertiză, păstrându-le în același timp mâinile și câmpul vizual libere pentru muncă. RealWear® a fost testat pe teren de clienți de talie mondială, printre care Shell, Goodyear, Mars, Colgate-Palmolive și BMW, care îl folosesc pentru a îmbunătăți siguranța la locul de muncă, oferind în același timp un randament al investiției fără precedent.

RealWear® are sediul central în Vancouver, Washington, în Statele Unite, cu birouri locale în Marea Britanie, Singapore, Germania, Australia, Țările de Jos și Japonia, precum și un nou centru de experiență pentru clienți în Dubai. Poziția numărul unu a RealWear® a fost consolidată și mai mult cu o creștere triplă de la an la an în 2020. Compania a livrat dispozitive portabile către peste 5.000 de clienți unici din întreaga lume din domeniul întreprinderilor, într-o gamă largă de industrii, inclusiv energie, producție, produse alimentare și băuturi, automobile și telecomunicații.

Despre SETH

SETH a fost fondată în 2019, cu accent pe asistarea companiilor de a adopta soluții moderne de inginerie și noi tehnologii. În scurtul timp de la înființare, SETH a devenit una dintre cele mai importante companii din România în implementarea soluțiilor de realitate asistată AR și a sistemelor de colaborare în timp real.

Eforturile susținute de a stimula transformarea digitală și adoptarea standardelor și soluțiilor Industry 4.0, precum și colaborarea excelentă cu echipa RealWear®, poziționează compania ca un partener de încredere pentru organizațiile care doresc să capaceze și să ridice echipele din prima linie.

SETH oferă soluții AR adaptate specificului și fluxurilor de lucru ale diferitelor organizații. Asistarea clienților în alegerea dintre diferitele platforme software disponibile, servicii certificate de instruire și suport, oferite în parteneriat cu RealWear®, se completează cu succes pentru a garanta o experiență excelentă a utilizatorului și un ROI optimizat.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



AMNISTIA DATORIILOR FISCALE LEGATE DE DIURNELE PENTRU TRANSPORTATORII RUTIERI, ÎN VIGOARE

Ordinul nr. 1000/2022 privind aprobarea procedurilor de anulare a obligațiilor fiscale ce fac obiectul prevederilor art. I din Legea nr. 72/2022 pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative este în vigoare de la 26 mai 2022.

Amintim că Legea nr. 72/2022 prevede o amnistie fiscală pentru transportatorii rutieri iar, în temeiul prevederilor art. I alin. (7) din Legea nr. 72/2022, au fost emise procedurile referitoare la modalitatea de identificare a contribuabililor, a obligațiilor fiscale de natura celor care pot face obiectul anulării dar și modalitatea de anulare a acestor obligații fiscale.

Astfel, prin prezentul ordin se aprobă:

- a) Procedura privind întocmirea și transmiterea de către structura de inspecție fiscală a listei cu obligațiile fiscale ce pot face obiectul anulării prevăzute de art. I din Legea nr. 72/2022 pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative, individualizate în decizii de impunere emise și comunicate contribuabilului în perioada cuprinsă între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a legii;
- b) Procedura pentru emiterea deciziei de anulare a obligațiilor fiscale în baza

prevederilor art. I din Legea nr. 72/2022 pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative;

- c) modelul formularului „Decizie de anulare a obligațiilor fiscale”.

Așadar, noua amnistie acoperă diurnele netaxabile reîncadrate de ANAF în venituri salariale taxabile, din 1 iulie 2015 și până în aprilie 2022. Contribuabilii care au plătit sumele suplimentare stabilite ca urmare a recalificării (între 1 iulie 2015 – 3 aprilie

2022, dar și după această perioadă) trebuie să urmeze procedura-standard de solicitare a unei restituiri.

Lege nr. 72/2022 pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative
Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articolul I



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





(1) Se anulează diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a calificării ulterioare de către organul fiscal a sumelor reprezentând indemnizații sau orice alte sume de aceeași natură, primite pe perioada delegării, detașării sau desfășurării activității pe teritoriul altei țări, de către angajați ai angajatorilor români care și-au desfășurat activitate pe teritoriul altei țări, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi, și neachitate.

(2) Organul fiscal nu reîncadrează sumele de natura celor prevăzute la alin.

(1) și nu emite o decizie de impunere în legătură cu o astfel de reîncadrare pentru perioadele fiscale prevăzute la alin. (1).

(3) Diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a reîncadrării sumelor prevăzute la alin. (1), aferente perioadelor fiscale

cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi, stinse prin orice modalitate prevăzută la art. 22 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, se restituie contribuabililor. Restituirea se face la cererea contribuabililor.

(4) Termenul de prescripție a dreptului de a cere restituirea pentru sumele prevăzute la alin. (3) începe să curgă de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(5) Anularea obligațiilor fiscale prevăzute la alin. (1) se efectuează din oficiu de către organul fiscal competent, prin emiterea unei decizii de anulare a obligațiilor fiscale, care se comunică contribuabilului.

(6) În cazul în care, anterior intrării în vigoare a prezentei legi, organul fiscal competent a emis, dar nu a comunicat decizia de impunere prin care a stabilit obligații de natura celor prevăzute la alin. (1), acesta nu mai comunică decizia de impunere, iar obligațiile fiscale se scad din evidența analitică pe plătitor, pe bază de borderou de scădere.

(7) Procedura de aplicare a prezentului

articol se aprobă prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care se emite în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

Articolul II

Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 688 din 10 septembrie 2015, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 76 alineatul (2), literele k) și m) se modifică și vor avea următorul cuprins:

k) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru



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.





îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare/desfășurare a activității în altă localitate, în țară sau în străinătate;

(m) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării în altă localitate, în țară și în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul

juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării;

La articolul 76 alineatul (4), litera h) se modifică și va avea următorul cuprins:

h) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil stabilit la alin. (2) lit. k), precum și cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare;

3. La articolul 139 alineatul (1), literele j) și l) se modifică și vor avea următorul cuprins:

j) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 salarii de bază

corespunzătoare locului de muncă ocupat;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare/desfășurare a activității în altă localitate, în țară sau în străinătate;

l) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a



Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării;

4. La articolul 142, litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

g) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil stabilit la art. 76 alin. (2) lit. k), precum și cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare;

5. La articolul 157 alineatul (1), literele m) și o) se modifică și vor avea următorul cuprins:

m) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare/desfășurare a activității în altă localitate, în țară sau în străinătate; [...]

o) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării în altă localitate, în țară și în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul

autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării;

6. La articolul 220⁴ alineatul (1), literele h) și j) se modifică și vor avea următorul cuprins:

h) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter



temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare/desfășurare a activității în altă localitate, în țară sau în străinătate; [...]

j) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite pe perioada deplasării în altă localitate, în țară și în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

(i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar

rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării;

Articolul III

Prin derogare de la prevederile art. 4 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, prevederile art. II se aplică începând cu veniturile aferente lunii următoare celei în care intră în vigoare prezenta lege.

Articolul IV

(1) Reîncadrarea fiscală a sumelor acordate sub forma indemnizației de delegare, a indemnizației de detașare, inclusiv a indemnizației specifice detașării transnaționale, a prestației suplimentare acordate în baza clauzei de mobilitate, primite de salariați, poate fi realizată de organele fiscale în temeiul art. 11 alin. (1) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în urma controalelor realizate de organele competente ale Inspecției Muncii, prin care se constată situațiile de delegare, detașare, detașare transnațională în care se pot afla salariații, după caz, potrivit legii.

(2) Inspecția Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, are obligația să confirme, în baza documentelor prezentate de către angajator, natura veniturilor acordate sub forma indemnizației de delegare, indemnizației de detașare, inclusiv a indemnizației specifice detașării transnaționale, prestației suplimentare acordate în baza clauzei de mobilitate:

a) la cererea autorităților și instituțiilor publice, precum și a oricăror alte entități;
b) din oficiu, ca urmare a acțiunilor de control proprii, caz în care, în vederea valorificării, rezultatul constatărilor se comunică organului fiscal competent din cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală.

(3) Procedura de aplicare a prevederilor alin. (1) și (2) se stabilește prin ordin comun al ministrului muncii și solidarității sociale și al ministrului finanțelor, care se emite în termen de 60 de zile de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Articolul V

La articolul 2 alineatul (1) din Legea nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 196 din 21 martie 2017, cu modificările și completările ulterioare, litera h) se modifică și va avea următorul cuprins:
h) indemnizație specifică detașării transnaționale - indemnizația destinată să asigure protecția socială a salariaților acordată în vederea compensării inconvenientelor cauzate de detașare, care constau în îndepărtarea salariatului de mediul său obișnuit, fiindu-i aplicabil regimul fiscal prevăzut în Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.





CONSTRUCTORII CER 1.000.000.000 DE EURO DE LA CNAIR PENTRU NERESPECTAREA CONTRACTELOR

Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, afirmă că în prezent există litigii în care diverse firme cer Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) aproape un miliard de euro pentru nerespectarea unor clauze din contracte.

El anunță că, în urma unei modificări legislative, firmele vor primi, „certificate de bună purtare” acordate în funcție de modul în care antreprenorii respectă, la rândul lor, prevederile contractuale. Primul contract a fost deja reziliat, după adoptarea modificărilor legislative, anunță ministrul.

Ministerul Transporturilor, pe butuci?

„În acest moment, știți care sunt claim-urile pe care le-am găsit, dar care au rămas în același cuantum de când am venit ministru, la CNAIR? Valoarea. Aproape un miliard de euro, astăzi, când vorbim, și acum șase luni tot pe acolo. Dacă am schimbat ceva, că tot vorbeam despre schimbările pe care le-am propus noi și care au fost adoptate prin Ordonanță în urmă cu vreo două luni la legea achizițiilor publice - dar nu doar la lege, că trebuia să intrăm și pe Hotărâri de Guvern, era un fel de Ordonanță-trenuleț – a fost și acest aspect. În acest moment, față de trecut, CNAIR (...) trebuie să emită din trei în trei luni

certificate de bună purtare, adică dacă și-au făcut sau nu treaba, în cele trei luni, cum s-au angajat pe contract”, a spus Grindeanu.

Conform ministrului, în iunie se vor acorda primele certificate conform actului normativ adoptat în urmă cu două luni.

„Pot să vă spun că am făcut prima reziliere, pe tronsonul autostrăzii Transilvania de la Chiribiș la Biharia. Semnat contractul undeva în 2020 într-un context electoral, s-a semnat acel contract și din 2020 până acum două săptămâni, când au hotărât cei de la CNAIR rezilierea, nu s-a întâmplat absolut nimic. Odată cu rezilierea, să știți că are certificat negativ și nu va mai putea participa la nicio licitație la Ministerul Transporturilor, pe următorii trei ani”, a adăugat Sorin Grindeanu.

Ce spun documentele

Compania de Drumuri a plătit despăgubiri către constructori de 686 de milioane de lei, reprezentând litigii contractuale achitate din 2019 și până

la începutul lui 2021. Într-un răspuns la solicitarea presei, CNAIR menționează că valoarea totală a litigiilor pe care le solicită constructorii de drumuri și autostrăzi statului român este de 1,5 miliarde de lei. Acestea fac obiectul unor procese deschise în instanțele naționale sau la curțile internaționale de arbitraj, potrivit documentelor oficiale.

CNAIR a câștigat pe Sibiu-Deva

În data de 22 octombrie 2019, Tribunalul Arbitral a emis Hotărârea Arbitrală Finală în litigiul dintre Salini Impregilo SpA, în calitate de „Reclamantă”, și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, în calitate de „Pârâtă”, în procesul pentru contractul de proiectare și execuție al Autostrăzii Orăștie-Sibiu, Lot 3.

Astfel, Tribunalul Arbitral, a respins Reclamantei pretenții în valoare de aproximativ 258.000.000 lei din totalul pretențiilor care s-au ridicat la valoarea de 260.006.276,51 lei.

În plus, Tribunalul a admis cererea



reconvențională a CNAIR pentru plata de către Salini Impregilo SpA a sumei de 90.718.740 lei, reprezentând Penalități de Întârziere, astfel cum sunt prevăzute de dispozițiile Sub-Clauzei 8.7 [Penalități de Întârziere] din Contractul semnat între părți.

De asemenea, decizia obligă Salini Impregilo SpA să ramburseze CNAIR suma de 152.025 USD, cu titlu de costuri arbitrale, cu dobânda legală de la data Hotărârii Arbitrale Finale până la plata efectivă de către Reclamantă.

Probleme și pe Sebeș-Turda

Continuă neînțelegerile legate de procedura de achiziție publică a contractului pentru proiectarea și construirea lotului 4 al Autostrăzii Sebeș-Turda dintre CNAIR și Porr Construct. În acest sens, a fost deschis la Tribunalul București un dosar în materie de contencios administrativ și fiscal.

„Dosarul are ca obiect acțiunea în anulare a Sentinței Arbitrale pronunțată în dosarul arbitral 85/2017. [Acesta] se află pe rol la Tribunalul București, în procedură administrativă și nu are termen de judecată acordat”, a anunțat CNAIR.

Obiectul dosarului este litigiul privind achizițiile publice din sentința 69/19/11/2020, pentru contractul din 23 aprilie 2014, semnat pentru acest proiect cu asocierea Porr Construct SRL – Porr BAU GmbH SpA. Compania austriacă Porr a revendicat 114,55 milioane de lei pentru al patrulea lot de autostradă dintre Sebeș și Turda, cu o lungime de 17 kilometri. Motivele invocate au fost, printre altele, lipsa posesiei șantierului, lipsa certificatelor de descărcare arheologică, lucrări suplimentare, majorarea scrisorii de garanție, revizuirea acordului de mediu. Tot compania Porr a mai cerut încă 65

milioane lei, ajungându-se astfel la un total de aproape 37 milioane de euro, echivalentul a 180 de milioane lei, ceea ce reprezintă 38% din contractul semnat. Suma de 207.926.066 lei a fost plătită de către CNAIR la finalul lunii iulie, în urma aplicării sentinței arbitrale 69/2020 în dosarul 85/2017. (Rectificăm! Suma fost înregistrată în Registrul Operațiunilor Generatoare de Obligații de Plată).

Litigiul este în derulare din anul 2017, iar dosarul de instanță reprezintă faza procedurală a contestării de către CNAIR a Sentinței Arbitrale din 19/11/2020, pronunțate de Curtea de Arbitraj de pe lângă Camera de Comerț Internațional a României, prin care s-a dispus în favoarea PORR Construct – PORR Bau GmbH plata unor obligații contractuale de către CNAIR. Cererea de anulare a hotărârii arbitrale a fost înregistrată de CNAIR, la începutul anului 2021, la Curtea de Apel București, care, la termenul de judecată din luna mai 2021, și-a declinat competența de soluționare a cererii în favoarea Tribunalului București. Până în prezent, CNAIR nu a plătit către PORR Construct nicio sumă din cele stabilite prin Sentința Arbitrală, informa presa în august 2018.

Grindeanu vrea să schimbe legea

Grindeanu a explicat că, de la aderarea României la Uniunea Europeană, legea achizițiilor publice a fost modificată în repetate rânduri, inclusiv în ultima perioadă, „tocmai din dorința de a grăbi anumite procese” și de a „impulsiona anumite instituții care intră în parteneriat cu companiile Ministerului Transporturilor și de a se întâmpla lucrurile mai repede”.

El subliniază că, pentru accesarea de fonduri europene, trebuie respectate

directivele care dau posibilitatea de a contesta, însă este de părere că instituțiile care trebuie să soluționeze contestațiile trebuie să respecte termenele de soluționare.

„Deși există termene în lege care îți spun: în 30 de zile trebuie să primești răspunsul la o eventuală contestație, nu există trageri la răspundere dacă primești după trei luni. Poate că aici ar trebui să se umble în cadrul acesta, să oblige ca, în termen de 30 de zile, dacă tot există 30 de zile, să se dea un verdict; alb sau negru, să se admită acea contestație sau nu”, a afirmat Sorin Grindeanu.

Licitațiile sunt contestate

Grindeanu mai spune că „aproape fiecare” licitație este contestată. Întrebat câte dintre contestații sunt declarate admise, ministrul spune: „Aș duce undeva la 20%, poate mai puțin”.

„Dar să știți că vorbeam de timp, timpul mâncat cu aceste contestații. Să știți că mai mult timp se pierde altundeva – dincolo de o mai bună organizare în cadrul companiilor, CNAIR, CFR șamd, nu contează care – în momentul când intri să implementezi un proiect, modul în care relaționezi cu alte instituții ale statului: Apele Române, Romsilva, cu deținătorii de utilități. (...) Un exemplu: pe Craiova-Pitești, pe unul din tronsoane, o cerere din partea CNAIR-ului către Apele Române, o cerere legitimă, a durat cinci luni și ceva”, adaugă ministrul.

Acesta a dat exemplul Poloniei, care soluționează cu celeritate contestațiile în domeniul achizițiilor.

El susține că, în ultima perioadă, în procesele în instanță în care au fost implicate companiile Ministerului Transporturilor termenele au fost „mult, mult mai scurte decât în trecut”.

Baclavel, sătul de Gogoriță

Mariana Ioniță "Gogoriță", fosta șefă a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR), a încercat să se mute la Ministerul Digitalizării. Ea susține că ministrul Sorin Grindeanu "Baclavel" i-a sugerat că ar fi cazul să plece din Ministerul Transporturilor (MT) pentru că nu ar mai fi dorită.

Gurile rele da' bune susțin că ar fi mers "Mareana" pe la Digitalizare și a realizat că nu știe prea bine nici tabla înmulțirii. Despre informatică nici nu poate fi vorba!

Pentru "Gogo", calculatorul este mașinăria aceea de neînțeles pe care trebuie neapărat să o ai pe birou pentru a fi "trendy", dar care e bună doar închisă pentru că în ecranul ei îți poți aranja părul. După plimbarea pe la noul minister, Ioniță a realizat că, la talentele ei, actuala funcție de secretar general al MT este mai mult decât poate să spere. De aceea a dat niște

telefoane pe la cunoscuți, s-a "târât pe genunchi" în fața șefului și, zice ea, l-a "făcut de cap" pe Sorin Grindeanu să se răzgândească.

În loc de concluzie: "Mareana" ar face față cu brio doar la Ministerul "Degetalizării", în programul de implementare a semnăturii "degetale", adică nu cu pixul, ci cu degetul înmuiat în cerneală!

Cum a "linșat" CNAIR grupul Selina

Pe 12 mai 2022, conțopiștii de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) au făcut ceea ce știu ei cel mai bine să facă: au mai falimentat un constructor român de drumuri. "O zi cu multe rezultate pentru infrastructura României!", se mândrea pe Facebook directorul general al CNAIR, Cristian Pistol "Gol". "Am reziliat contractul secțiunii Chiribiș-Biharia a autostrăzii Transilvania", și-a explicat "Pistol" afirmația imbecilă.

Nu ne erijăm noi în apărătorii grupului de firme Selina și ai patronului acestuia, Beneamin Rus. Și firmele și administratorul lor au multe "păcate"!

În loc de concluzie: În acest caz este însă vorba de ticăloșia leneșilor din CNAIR.

Flacăra corporatiștilor marxiști

Semnalul că grupul Selina trebuie distrus a fost dat, încă din luna februarie 2022, de gruparea pro-corporatiștilor ratați de la o asociație cu finanțare dubioasă ce gravitează în jurul fostului ministru al Transporturilor "Drulică Frânaru". „Singura soluție este rezilierea (a treia oară), acordarea de certificat negativ constructorului și desigur, lansarea unei noi licitații, în speranța că al patrulea antreprenor va reuși să ducă șantierul la final în 2024... la 20 (douăzeci) de ani de la prima lopată”, spuneau atunci într-un comunicat "drulicii".

"Mareana" Ioniță "Gogoriță" susține că ministrul Grindeanu "Baclavel" i-a sugerat că ar fi cazul să plece din Ministerul Transporturilor, pentru ca apoi să se răzgândească.

Stai, stai, nu pleca, când
"degetalizarea" te vrea!
Stai, nu pleca!

Adio dar rămân cu voi,
cu tine și cu turcii tăi!



"Victoria emblematică" a leneșilor, incompetenți și antipatrioți, din CNAIR împotriva uneia dintre puținele firme românești de construcție de infrastructură trebuie însă explicată temeinic.

În loc de concluzie: "Specialiștii de dau în gropi" ai CNAIR au făcut licitația pentru secțiunea de autostradă Chiribiș-Biharia pe baza evaluării și a cantităților stabilite în 2005 pentru escroci de la Bechtel. Din lene!

După 20 de ani

Valoarea nu mai seamănă deloc cu cea de acum aproape 20 de ani. Toate prețurile la materii și materiale au explodat, costurile cu salariile sunt mult mai mari.

Mai mult, cantitățile nu sunt la fel ca în 2005, pentru că "șmecherorii" de la Bechtel nu au făcut lucrări de consolidare a terenului. Bani să iasă!

O dovadă în acest sens o reprezintă problemele pe care le-au avut în această primăvară la Nădășelu firmele lui Dorinel Umbrărescu.

După ce segmentul de autostradă pe care l-a construit i s-a prăbușit, pentru că solul necesita o consolidare extrem de costisitoare, UMB a decis să schimbe traseul autostrăzii.

Pe vremea în care director general al CNAIR era "Mareana" Ioniță "Gogoriță", Beneamin Rus le-a cerut celor din CNAIR să facă o socoteală în legătură cu cât ar costa consolidarea terenului pe Chiribiș-Biharia.

Într-o primă fază, Rus a cerut 25% în plus față de suma din contract, pentru a putea să acopere costurile lucrării și se pare că "Gogoriță" ar fi acceptat.

Pandemia și războiul din Ucraina au adus însă cu ele niște scumpiri inimaginabile: prețul fierului beton s-a triplat, cel al cimentului și al motorinei s-au dublat, iar bitumul este de patru ori mai scump.

În loc de concluzie: Da, dar costurile vieților de lux duse de șpagarii din CNAIR și MT au crescut!

Formule de actualizare

Sigur, pentru a nu intra într-un colaps total, Guvernul a emis anul acesta două Ordonanțe de urgență:

- OUG nr. 47/2022 privind ajustarea prețurilor contractelor de achiziție publică/contractelor sectoriale/contractelor de concesiune/acordurilor-cadru;

- OUG nr. 64/2022 privind ajustarea prețurilor și a valorii devizelor generale în cadrul proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile.

Ambele Ordonanțe conțin formule de actualizare a prețurilor, una mai sofisticată decât cealaltă:

Ordonanța de urgență nr. 47/2022 privind ajustarea prețurilor contractelor de achiziție publică/contractelor sectoriale/contractelor de concesiune/acordurilor-cadru	Ordonanța de urgență nr. 64/2022 privind ajustarea prețurilor și a valorii devizelor generale în cadrul proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile
Condiții de aplicabilitate Ajustarea se realizează exclusiv pentru restul rămas de executat la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, până la: - finalizarea obiectivelor și efectuarea recepției la terminarea lucrărilor, - recepționarea produselor sau documentațiilor aferente serviciilor de proiectare studii de fezabilitate și/sau proiecte tehnice, care includ și studiul geotehnic. Ajustarea se aplică la fiecare solicitare de plată, pe întreaga perioadă de derulare a contractului.	Condiția de imprevizibilitate se analizează pentru fiecare contract de achiziție în parte de către beneficiari, raportându-se la momentul depunerii ofertei, respectiv cel la care contractantul își calculează prețul și evaluează riscurile. Condiția de imprevizibilitate prevăzută la art. 3 alin. (1) lit. b) pentru contractele de servicii de realizare a studiilor de fezabilitate și/sau a proiectelor tehnice aferente infrastructurii publice care includ studii geotehnice și/sau hidrogeologice se analizează de către beneficiarii fondurilor externe nerambursabile, luând în considerare indicele prețurilor de consum total, realizat în luna de referință, publicat de Institutul Național de Statistică, cf. anexa 3 la OG. Valoarea cumulată a tuturor modificărilor contractului, inclusiv cele corespunzătoare ajustării nu va depăși 50% din prețul inițial al contractului de achiziție publică/contractului sectorial/acordului-cadru
Formula de actualizare $V_a = V_o \times [(1-p) \times ICC_{ref} + ICC_{act} \times p] + (V_{pe} - V_o) \times [(1-p) \times ICC_{ref} + ICC_{act} \times p]$	$V_{aj} = V_o \times \left[\frac{(\%av + \%p) + (1 - \%av - \%p) \times \frac{ICC_{ref}}{ICC_{act}}}{1 - \%cpm} \right] + (V_{pe} - V_o) \times \left[\frac{(\%av + \%p) + (1 - \%av - \%p) \times \frac{ICC_{ref}}{ICC_{act}}}{1 - \%cpm} \right] - (V_{pe} - V_o)$
Acțiuni necesare În termen de 45 de zile de la data de 15.04.2022, contractanții pot transmite autorităților/entităților contractante o adresă prin care solicită ajustarea valorii aferente restului rămas de executat. Acele adrese pentru sumele reprezentând ajustarea prețului se încheie în termen de 45 de zile de la expirarea termenului de 45 de zile.	În termen de 60 de zile de la data de 13.05.2022, contractanții pot transmite beneficiarilor fondurilor externe nerambursabile o adresă prin care solicită ajustarea valorii aferente restului rămas de executat/furnizat și prestat, existent la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pentru contractele prevăzute la art. 3 alin. (2), potrivit formulei de ajustare prevăzute la art. 17 alin. (8) și a celorlalte prevederi cuprinse în prezenta ordonanță de urgență. În cazul contractelor de achiziție încheiate ulterior intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pentru care procedurile de atribuire sunt în curs de desfășurare, contractanții pot transmite, în termen de 30 de zile de la data semnării contractului, beneficiarilor fondurilor externe nerambursabile o adresă prin care solicită ajustarea valorii contractului, în mod similar.

Decât să își bată capul cu aducerea la zi a costurilor, ceneairiștii au preferat să rezilieze contractul.

În loc de concluzie: Pentru a putea actualiza prețurile lucrărilor de construcții de drumuri utilizând aceste formule, trebuie să fii un savant de talie mare, nu un bou angajat pe pile și/sau șpagi la o companie cu capital integral de stat!

O istorie a eșecurilor

Lucrările la Autostrada Transilvania au fost atribuite firmei americane Bechtel, în anul 2003. Contractul a fost reziliat în 2013, după ce americanii au terminat doar 42 de kilometri, între Gilău și Câmpia Turzii.

Noul constructor, asocierea de firme Corsan – Corviam Construccione

SA, Consinit SRL, Road Consulting & Design Solution SRL – Via Design SRL, a intrat într-un blocaj asemănător, legat de costurile nerealiste calculate de CNAIR, pentru secțiunea de la granița cu Ungaria.

Prin urmare, contractul a fost reziliat încă o dată, în anul 2017.

În loc de concluzie: În Bihor, singura porțiune de autostradă finalizată, în 2020, este Biharia-Borș, executată de o asociere de firme sub conducerea Selina.

Un erbaș și-o cafe!

Deși licitația pentru Chiribiș-Biharia

a fost lansată în august 2017, contractul cu asocierea condusă de Selina a fost semnat doar în 11 august 2020, adică după trei ani. Una din cauze a fost și contestarea rezultatului licitației.

Marele contestator a fost Cristian Erbașu junior, care a contestat fără succes de vreo două ori. Gurile rele da' bune din CNAIR susțin că "Piștol" s-a grăbit să rezilieze contractul cu Selina pentru a-i face plăcere marelui lui "pretin" Erbașu.

Pentru că nu prea știe nimic despre domeniul construcției de drumuri, "erbașul" s-a grăbit să îi ia o grămadă de oameni "beneaminului". Pe de altă parte, cu un "talent care dă pe afară", ceneairiștii au reușit în ultimii ani performanța de



Bă, prostule,
CNAIR nu e a mea,
nu e a voastră ci a urmașilor
urmașilor... lui
Suleiman Magnificul!

Șefu', da',
pe lângă turci, le mai
putem da contracte florarilor,
frunzașilor și erbașilor?

Grindeanu "Baclavel" îi explică lui "Piștol Gol" cum trebuie eliminați toți constructorii români de pe contractele cu CNAIR.

a goni din țară firmele serioase de construcții de drumuri occidentale și au falimentat firmele românești. Au rămas doar cu turcii și, de curând, au semnat un contract cu o asocieră "de senzație" bulgaro-română. Așteptăm cu interes și rezilierea contractului "bulgărașilor". Probabil cam asta ca fi soarta tuturor contractelor pregătite de "Mareana" Ioniță "Gogoriță", chiar dacă vor fi semnate de alții.

În loc de concluzie: Să vedem cine va câștiga următoarea licitație pentru Chiribiș-Biharia: erbașii lui "Piștol Gol" sau turcaleții lui "Baclavel"?

Un document exclusiv

Vă prezentăm în exclusivitate documentul constatator pe care CNAIR l-a trimis firmei Selina pentru a o anunța de rezilierea contractului. Într-un stil funcționăresc parșiv, ceneiristii înșiră pe 6 pagini o serie de adevăruri, adică citate din lege și din contractul pentru construcția autostrăzii, cu care toată lumea este de acord.

Nimic însă despre adevărata cauză a rezilierii contractului: lenea și incompetența "proverbială" a angajaților CNAIR, incapabili să organizeze o licitație care să se bazeze pe niște costuri reale. Firma Trameco din grupul Selina a fost desemnată recent câștigătoare a licitației pentru execuția tronsonului de autostradă Chețani-Câmpia Turzii.

În condițiile în care firmele lui Beneamin Rus primesc certificat negativ și nu mai pot să participe timp de trei ani la licitațiile cu statul, se nasc mai multe întrebări:

1. Cum va mai putea realiza Selina autostrada Chețani-Câmpia Turzii?
2. Va fi următoarea licitație pentru Chiribiș-Biharia scoasă pe aceleași prețuri, din 2005?

3. Ce se va întâmpla în următorii trei ani cu cei aproape 2.000 de angajați ai Selina și familiile lor?

În loc de concluzie: Și, sigur, întrebarea fără răspuns: cine îi va concedia/aresta/"spânzura" pe idioții vinovați din CNAIR?

DOCUMENTUL CONSTATATOR, referitor la îndeplinirea obligațiilor contractuale din cadrul

Contractului din 11.08.2020:

„Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea. Secțiunea 3-C Suplacu de Barcău – Borș, lot 2 Subsecțiunea 3C2: Chiribiș – Biharia, km 30+ 550 – km 59 + 100”

Vă prezentăm în continuare o transcriere succintă a documentului trimis de CNAIR:

"COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA
Direcția Implementare Proiecte
UIP 2 - Autostrăzi

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bd. Dănuș Goleșu 18, sector 1, București, România, 110179
Tel.: +4021 254 31 11 Fax: +4021 254 31 08
E-mail: cnair@cnair.ro
CUI: 16024363, RO 551 15 01 1004, Capital social: 10.416.710.121
Operator de date cu caracter personal nr. 18562
www.erovinieta.ro

DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE
UIP 2 – Autostrăzi

DOCUMENT CONSTATATOR
referitor la îndeplinirea obligațiilor contractuale din cadrul Contractului nr. 92/50965/11.08.2020: "Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov – Tg. Mureș – Cluj – Oradea, Secțiunea 3C: Suplacu de Barcău – Borș, Lot 2 - Subsecțiunea 3C2: Chiribiș – Biharia, km 30+550 - km 59+100"

— primar [X] final

1. Contractant
Asocieră TRAMECO SA - VAHOSTAV-SK, a.s. - DRUMURI BIHOR SA - DRUM ASFALT SRI - EAST WATER DRILLINGS SRL, formată din:

- S.C. TRAMECO S.A., persoană juridică română, cu sediul în Oradea, Șoseaua Borșului, nr. 14/A, jud. Bihor, România, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bihor sub nr. J5/175/1991, cod unic de înregistrare RO71559, tel. 0259/467.636, 0359/800 777, fax 0259/447.700, secretariat.trameco@selina.ro, cont bancar RO35 TREZ 0765 069X XX00 2430, deschis la Trezoreria Oradea, reprezentată legal prin dl. Beneamin RUS - Administrator, în calitate de **LIDER de ASOCIERE**.
- VAHOSTAV - SK, a.s., persoană juridică slovacă, cu sediul în str. Priemyselna, nr. 6, cod poștal 82109, Bratislava, Slovacia, înmatriculată la Registrul de Afaceri al Tribunalului din Bratislava I, Secția: Sa, Dosar nr. 5996/B, număr de identificare fiscală 31 356 648, reprezentată legal de către dl. Richard PUCEK și dl. Ivan KIMLICKA, în calitate de membri ai Consiliului de Administrație, în calitate de **ASOCIAT 1**,
- S.C. DRUMURI BIHOR S.A., persoană juridică română, cu sediul în str. Tudor Vladimirescu, nr. 84, Oradea, jud. Bihor, România, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bihor sub nr. J5/801/1998, cod unic de înregistrare 10980670, reprezentată legal prin dl. Beneamin RUS - Administrator, în calitate de **ASOCIAT 2**,
- S.C. DRUM ASFALT S.R.L., persoană juridică română, cu sediul în Sat Paleu, Comuna Paleu, nr. 97, jud. Bihor, România, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bihor sub nr. J5/2517/2007, cod unic de înregistrare 22519077, reprezentată legal prin dl. Răul - Alex IENCIU - Administrator, în calitate de **ASOCIAT 3**,
- S.C. EAST WATER DRILLINGS S.R.L., persoană juridică română, cu sediul în Bdul Chisinau, nr. 8, Camera 1, bl. M2, sc. B, et. 6, ap. 62, sector 2, București, România, înmatriculată la Oficiul Național al Registrului Comerțului sub nr. J40/7810/2011, cod unic de înregistrare 28694883, reprezentată legal prin dl. DANIEL MIHAILESCU - Administrator, în calitate de **ASOCIAT 4**,

2. Calitatea în care a participat la îndeplinirea contractului:
Contractant ✓ Contractant asociat

3. Procedura de achiziție/data organizării:
Licitație publică deschisă
Anunt de participare: 178237/ 23.08.2017

U.L.P. 2
Înscris: Ing. NICOLAE Florin Claudiu
S. secretar

Avizor-Șef UIP2 Autostrăzi
Ing. DANIEL STAVANACHE
Secretar

Pag 1 din 6

DOCUMENT CONSTATATOR

referitor la îndeplinirea obligațiilor contractuale din cadrul Contractului din 11.08.2020: „Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea. Secțiunea 3-C Suplacu de Barcău – Borș, lot 2 Subsecțiunea 3C2: Chiribiș – Biharia, km 30+ 550 – km 59 + 100”

1. Contractant

Asocierea Trameco– Vahostavy SK as – Drumuri Bihor SA – Drum Asfalt SRL - East Water Drillings SRL formată din:

- Trameco SA, [...], reprezentată legal prin Beneamin Rus, administrator, în calitate de LIDER de ASOCIERE,
- Vahostavy SK, as, [...], reprezentată legal prin Richard Pucek și Ivan Kimlicka, [...], în calitate de ASOCIAT 1.
- Drumuri Bihor SA, [...], reprezentată legal prin Beneamin Rus - Administrator, în calitate de ASOCIAT 2.
- Drum Asfalt SRL, [...], reprezentată legal prin Alex Ienciu - Administrator, în calitate de ASOCIAT 3.
- East Watter Drillings SRL, [...], reprezentată legal prin Daniel Mihăilescu - Administrator, în calitate de ASOCIAT 4.

2. Calitatea în care a participat la contract:

Contractant asociat.

3. Procedura de achiziție/ data organizării: 23.08.2017

4. Refuzul ofertantului câștigător de a semna contractul: NU

5. Numărul data și obiectul contractului: Contract 92/ 509965 / din 11.08.2020 privind „Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea. Secțiunea 3C Suplacu de Barcău – Borș, lot 2 Subsecțiunea 3C2: Chiribiș – Biharia, km 30+ 550 – km

59 + 100”

[...]

8. Contractul a fost îndeplinit corespunzător: NU.

Dacă NU, motivație:

1. PROIECTARE

Antreprenorul nu a reușit să finalizeze activitatea de proiectare, având în vedere că documentațiile tehnice elaborate de acesta nu respectă prevederile contractuale. Data de începere a activității de proiectare a fost data de 14.09.2020.

Data limită de îndeplinire a obligațiilor prevăzute în Acordul Contractual pentru punctul de referință numărul 2 a fost 15.02.2021 și presupunea finalizarea următoarelor activități:

- Indicatorii definiți la Punctul de referință 1 sunt realizați,
- Proiectul tehnic, inclusiv Proiectul de relocare / protejare utilități este finalizat și verificat și ștampilat de verificatorul de proiect atestat și predat către Beneficiar,
- Proiectul de sernalizare rutieră este finalizat.

Data limită de îndeplinire a obligațiilor prevăzute în Acordul Contractual pentru punctul de referință numărul 2 a fost 15.03.2021 și presupunea finalizarea următoarelor activități:

- Indicatorii definiți la punctul de referință 2 sunt realizați,
- Documentația pentru obținerea autorizației de construire și detaliile de execuție sunt finalizate și verificate și ștampilate de către verificatorul de proiect atestat și predate către Beneficiar, astfel încât să poată fi demarate lucrările de execuție aferente,
- a fost obținută autorizația de construire;
- Programul de execuție al lucrărilor este transmis Inginerului în conformitate cu prevederile Sub – Clauzei 8.3

-Planul de management al traficului este transmis spre aprobare către Inginer.

1. Proiectul tehnic elaborat de către Antreprenor și predat în februarie 2021

pentru îndeplinirea punctului de referință 2:

- conținea soluții diferite față de cele din Proiectul Ilustrativ și pentru care nu a fost obținută aprobarea Inginerului și Beneficiarului, așa cum prevedea contractul. Aceste soluții au fost respinse având în vedere că acestea nu erau în avantajul Beneficiarului.
- nu avea toate avizele obținute la data predării. Avizul IPJ Bihor și avizele pentru proiectele de semnalizare și marcaje au fost obținute după aprilie 2021 la două luni după predarea documentației,
- soluțiile tehnice din cadrul Proiectului tehnic nu se încadrau în valoarea de contract acceptată așa cum prevedea contractul. Pentru Proiectul Tehnic predat în februarie 2021, antreprenorul a cerut suplimentarea valorii de contract acceptată cu suma de 158.573.552,60 lei (reprezentând 48% din Valoarea de Contract Acceptată).

2. Proiectul tehnic, revizuit conform observațiilor inginerului și beneficiarului

și predat de către antreprenor în iunie 2021, ca urmare a înștiințării de remediere emisă de inginer nu a fost corespunzător întrucât:

- soluțiile tehnice din Proiect Tehnic nu se încadrau în Valoarea de Contract Acceptată,
- documentația nu respecta conținutul cadru al HG 28/2008.

3. Proiectul tehnic elaborat de către antreprenor în octombrie 2021

a fost înaintat ca o variantă a antreprenorului de continuare a contractului. O dată cu înaintarea documentației acesta a propus eliminarea unor lucrări din contract și licitarea acestora în altă

procedură de achiziție:

- acest proiect tehnic corespundea în linii mari cu cel înaintat în februarie 2021 cu diferența că anumite soluții tehnice au fost modificate ca urmare a studiului geotehnic cu detaliu elaborat de antreprenor.

Astfel, principalele observații la proiectul din februarie 2021 se mențin și în această variantă de proiect.

- totodată propunerea Antreprenorului de eliminare a unor lucrări din contract afectează principalul obiect al contractului de a finaliza o autostradă între km 30+550 și 59+100.

Cu toate acestea, beneficiarul și inginerul au solicitat, în repetate rânduri antreprenorului să refacă și să transmită documentația de proiectare astfel încât aceasta să corespundă prevederilor contractuale, acesta nu a dorit să respecte prevederile sub-clauzei 5.2 [Documentele Antreprenorului] din Condițiile Speciale ale Contractului și a refuzat să acționeze pentru refacerea documentației motivând că aceasta este conformă, creând în acest fel un blocaj contractual, ceea ce a dus la neînceperea lucrărilor pe acel lot de autostradă.

De asemenea, antreprenorul a informat încă de la început că exclude varianta de continuare a contractului și de finalizare a execuției în Valoarea de Contract Acceptată (ex. adresele Antreprenorului nr. 21/25.01.2022 și 24/26.01.2022).

Prin adresa 92/37424/12.05.2022, beneficiarul a transmis antreprenorului înștiințare de reziliere în baza următoarelor considerente:

- prevederile contractului 92/50965/11.08/2020: "Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov - Tg. Mureș - Cluj - Oradea. Secțiunea 3C: Suplacu de Barcău - Borș, Lot 2 - Subsecțiunea 3C2: Chiribiș - Biharia km 30+550 -

km 59+100;

- neîndeplinirea de către antreprenor a indicatorilor prevăzuți în Punctele de Referință nr. 2 și nr. 3;

- Proiectul tehnic elaborat de către Antreprenor nu respectă prevederile contractuale și legale în vigoare, ceea ce reprezintă o încălcare a Contractului de către Antreprenor;

- incapacitatea Antreprenorului de a furniza o documentație de proiectare în termenii contractuali și în acord cu cerințele Beneficiarului;

- Antreprenorul exclude varianta de continuare a contractului și de finalizare a lucrărilor în valoarea de contract prevăzută,

- Antreprenorul condiționează orice încetare amiabilă a contractului de posibilitatea participării la următoarea procedură de licitație pentru execuția acestui lot de autostradă;

- neîndeplinirea de către antreprenor a obligațiilor de înștiințare de remediere remisă de către inginer, conform clauzei 15.1 din Condițiile Speciale de Contract și transmisă prin adresa BO3C2/21.0021/29.04.2021;

- prevederile Sub-Clauzei 15.2 din Condițiile Speciale ale Contractului: "Beneficiarul va fi îndreptățit să rezilieze Contractul dacă Antreprenorul:

(a) nu reușește să respecte prevederile Sub-clauzei 4.2 (Garanția de Bună Execuție) sau cerințele unei înștiințări potrivit prevederilor Sub-clauzei 15.1 (Înștiințarea de Remediere). În oricare din aceste evenimente sau circumstanțe, Beneficiarul, în termen de 14 zile de la transmiterea unei înștiințări către Antreprenor, are dreptul să rezilieze contractul, rezilierea operând de plin drept fără nicio altă notificare prealabilă, fără încuviințarea unei instanțe judecătorești și/sau arbitrar și fără a mai fi necesară îndeplinirea vreunei alte formalități și să evacueze Antreprenorul de pe Șantier.

În cazurile descrise în subparagrafele (a), (e) și (f), Beneficiarul va putea, printr-o

înștiințare, să rezilieze contractul imediat acesta încetând de drept fără nicio altă notificare prealabilă fără încuviințarea unei instanțe judecătorești și/sau arbitrar și fără a mai fi necesară îndeplinirea vreunei alte formalități după primirea de către Antreprenor a notificării de reziliere.

Opțiunea Beneficiarului de a rezilia Contractul nu va prejudicia niciun alt drept al Beneficiarului prevăzut în contract sau alt drept.

După reziliere, Antreprenorul va părăsi Șantierul și va preda Inginerului toate Bunurile solicitate, toate Documentele Antreprenorului și orice alte documente de proiectare întocmite de sau pentru el."

- întârzierile majore, nejustificate, și care exclud orice culpă a Beneficiarului în îndeplinirea de către Antreprenor a obligațiilor contractuale. Antreprenorul a dovedit incapacitatea de a continua, respectiv de a finaliza obiectivul prevăzut în contract, situație care a condus la neîndeplinirea unor obligații contractuale din partea acestuia, luând în considerare și faptul că Beneficiarul a dovedit bună-credință și a acordat antreprenorului prorogări și termene rezonabile în care acesta să revină în matca contractului.

2. EXECUȚIA LUCRĂRILOR

Execuția lucrărilor nu a început, având în vedere că activitatea de proiectare nu a fost finalizată.

9. Rezilierea contractului: DA

Prin adresa 92/37424 din 12.05.2022 CNIAr a emis înștiințare de reziliere a contractului de către beneficiar în Caz subclauzei 15.2 din condiții speciale ale contractului. Prejudicii aduse autorității contractante:

Revendicările emise de CNAIR și determinate de către inginer prin stabilirea modului de soluționare conforme prevederilor contractuale:

Nr. Crt.	Revendicări	Valoare lei fără TVA
1	Revendicarea Beneficiarului nr. 1 - Punctele de referință nr. 2 și nr. 3 (Întârzieri în atingerea punctelor de referință)	4,400,000.00 lei (conf. factura de penalități emisă de CNAIR S.A.)
2	Revendicarea Beneficiarului nr. 2 - Înlocuirea Managerului de Proiect (118 zile întârziere)	237,000.00 lei (conf. factura de penalități emisă de CNAIR S.A.)

➤ Revendicările ce pot fi cuantificate de către Beneficiar dar pentru care Inginerul nu a emis modul de soluționare conform prevederilor contractuale:

Nr. Crt.	Revendicări	Valoare lei fără TVA
1	Revendicarea Beneficiarului nr. 3 - Rapoarte privind Evoluția Executiei Lucrarilor în conformitate cu Sub-Clausa 4.21 (întârziere de 3 zile pentru remiterea Raportului Lunar nr. 18 aferent lunii februarie 2022)	60,000.00 lei (Conform calcul Beneficiar)

Ulterior rezilierii Contractului, Antreprenorul a adoptat măsuri corective efectuând plata în integralitate a sumelor provenite din penalitățile stabilite de Beneficiar în cadrul celor 3 revendicări ale Beneficiarului menționate, informând în acest sens Beneficiarul prin adresa nr. 158/19.05.2021 și anexând pentru justificare dovada achitării sumelor, respectiv ordinele de plată: OP nr. 707/19.05.2022, OP nr. 709/19.05.2022 și OP nr. 710/19.05.2022.

Plata pentru revendicarea nr. 3 s-a făcut în urma unui mod de soluționare emis de Inginer.

- Prejudicii care pot fi aduse autorității contractante și care nu sunt cuantificabile până în prezent

CNAIR SA va notifica Antreprenorul cu privire la îndreptățirea sa la costurile ce urmează a fi suportate ca urmare a obligațiilor contractuale de către Antreprenor cât și din cauza rezilierii Contractului de Lucrări din culpa Antreprenorului astfel:

- Costuri și/sau întârzieri rezultate ca urmare a nefinalizării contractului de lucrări 92/50965/11.08.2020 conform condițiilor din Contract;

- Întârzieri și/sau costuri atrase de o eventuală nouă procedură de

achiziție publică în vederea atribuirii unui nou contract de proiectare și execuție lucrări;

- Costuri cu asistența juridică necesară CNAIR SA;

- Costuri și/sau întârzieri ca urmare a necesității realizării unei noi expertize tehnice a lucrărilor existente pentru care nu s-au luat măsuri de conservare;

- Costul cu paza și conservarea lucrărilor existente;

- Pierderi și/sau daune suportate de către Beneficiar și/sau orice alte costuri suplimentare rezultate în urma rezilierii contractului de lucrări;

- Eventuale prejudicii/corecții financiare/cheltuieli necorespunzătoare stabilite de către Organismele Abilitate de Control Naționale și/sau Internaționale;

- Sumele rezultate sau ce vor rezulta din posibilele revendicări ale CNAIR SA;

- orice alte costuri pe care Inginerul le determină ca urmare a rezilierii contractului din culpa Antreprenorului.

Prezentul document constatator s-a eliberat în 3 (trei) exemplare în original, în conformitate cu

prevederile art. 166, alin (3) din HG 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică, cu completările și modificările ulterioare.

Directorul general, Cristian PISTOL

Director general adjunct, Bogdan PASCU

Direcția Juridică, Director, Andrei FILIPESCU

Direcția Implementare Proiecte, Director, Otilia NUNCA

Direcția Implementare Proiecte, Director Adjunct, Valentin Mancu

Maică "Gecsă" Stanciu - de vânzare

Firma de proiectare de drumuri a controversatului Michael "Gecsă" Stanciu este scoasă la mezat. Fostul penticostal convertit de nevoie la baptism a anunțat pe piață că vrea două milioane de euro pe sereleul Seach Corporation. De când și-a părăsit familia și s-a căsătorit cu mult mai tânără nepoată a lui Miky Șpagă, afacerile nu i-au mai prea mers.

Asta și pentru că "Piți" nu suportă aerul de pe Dâmbovița și stă mai mult prin America. Tot pe acolo stă în ultima vreme mai mult și Maică "Ginerică".

Și cum de afaceri nu se prea mai ocupă nimeni, "povestea de iubire" a firmei lui Stanciu cu autoritățile din România se apropie de un final. În ultima perioadă, oamenii lui au intrat cu lăcomie în litații și au câștigat în jur de 15 lucrări. Dintre acestea, în realitate nu poate să facă nici jumătate, pentru că nu mai are personalul necesar.

Așa se face că CNAIR se pregătește să îi rezilieze în viitorul apropiat cel puțin două contracte. "Favorite" în acest sens sunt autostrada Bacău-Brașov și drumul expres Piatra Neamț- Bacău. Ca să câștige contractele, Maică a oferit prețuri foarte scăzute. Acum își dă seama că nu poate să le facă și a decis să scape de firmă. Încearcă astfel să găsească un

fraier de la care să ia banii înainte de rezilierile contractelor, care ar fi urmate automat și de certificate negative. Adică interdicția de a mai participa la licitații publice pentru următorii trei ani!

În loc de concluzie: Oamenii "dă bine" spun că firma lui Stanciu

trebuie să își schimbe numele: din Search Corporation SRL, în Search For Sucker SA!

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.

Într-o dorință argheziană de a-și vinde firma, Maică Gecsă Stanciu s-a gândit să consulte un medic. Pe cel greșit!



**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**