

INVESTIGATORUL'S



NOI REGULI PENTRU VEHICULELE FĂRĂ ȘOFER

PG.29



AUGUST 2022

14.9 LEI

www.tirmagazin.ro



STEFANO ALBAROSA
CEO AIC GROUP
PG.08



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

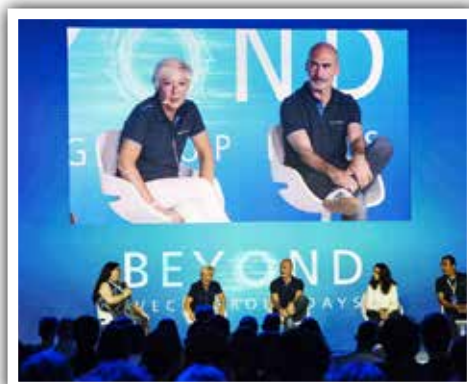
ISSN 1584-6202

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.



Revista TIR este
semnată de
Cartea Europeană a
Siguranței Rutiere

S u m a r



12 BEYOND - IVECO GROUP DAYS



14 DELTAMED ȘI MHS TRUCK & BUS AU LIVRAT CENTRULUI DE TRANSFUZIE SANGUINĂ AL M.A.P.N. PRIMUL „AUTOLABORATOR PENTRU RECOLTARE DE SÂNGE”



18 AU FOST RELUATE CURSURILE PENTRU PARTENERII DE SERVICE SCHMITZ CARGOBULL



26 CUM VOR CIRCULA MAȘINILE „GRELE” ÎN CAPITALĂ



MAI PUȚINI BANI EUROPENI PENTRU INFRASTRUCTURĂ

Uniunea Europeană va acorda mai puțini bani pentru autostrăzi, fondurile urmând a fi direcționate către proiecte mai prietenoase cu mediul. Banca Europeană de Investiții va proceda la fel.

Banca Europeană de Investiții își va reduce finanțarea pentru infrastructura rutieră, în linie cu obiectivele sale climatice, chiar dacă în paralel va majora fondurile pe care le va furniza pentru toate proiectele de transport, informează Financial Times.

Oferă de finanțare pe termen lung

Cu ocazia reuniunii miniștrilor de finanțe și guvernatorilor băncilor centrale din statele G20 de la Bali, vicepreședintele BEI, Kris Peeters s-a declarat "convins" că instituția financiară va investi mai puțin în șosele și mai mult „în alte elemente” ale infrastructurii de transport. Aceste comentarii vin în avanpremieră publicării unui important document privind politica

BEI de creditare în domeniul transportului pentru următorii cinci ani, până în 2027, interval în care Peeters se așteaptă ca BCE să își majoreze investițiile în infrastructură. BEI este cea mai mare instituție financiară multilaterală și oferă finanțare pe termen lung pentru proiecte care sprijină politicile UE. Însă BEI a început să fie criticată de activiștii de mediu și ONG-uri, care susțin că finanțarea oferită pentru șosele și proiecte de combustibili non-fosili, care sunt operate de mari companii energetice și care profită de pe urma arderii de petrol și gaze, subminează obiectivele de mediu ale băncii.

Un procent care va scădea

Investițiile în transportul rutier au reprezentat 38% din cele 11

miliarde de euro pe care BEI le-a investit anul trecut în proiecte de transporturi, în pofida faptului că banca a anunțat în 2019 că va înceta să mai investească în proiecte de combustibili fosili până la finele lui 2021 și să sprijine proiecte climatice în valoare de 1.000 de miliarde de euro până în 2030.

Recent, BEI a aprobat 30 de milioane de euro pentru o porțiune de autostradă în Franța și analizează posibilitatea de a avansa 400 milioane de euro pentru autostrăzi în Polonia în ideea de a conecta părți din așa-numita rețea TEN-T.

„Nu putem permite ca instituții precum Banca Europeană de Investiții să aloce miliarde pentru proiecte de autostrăzi, în pofida

efectelor lor asupra poluării și emisiilor. Banii publici trebuie să dea prioritate acțiunilor de combatere a schimbărilor climatice, să încurajeze mersul pe jos, utilizarea bicicletelor, să extindă infrastructura pentru biciclete, transportul intermodal și transportul public și să reducă finanțarea pentru proiectele de autostrăzi", a apreciat Kuba Gogolewski care conduce campania Money for Change în cadrul Greenpeace Europe.

Unde se duc banii

În replică, Kris Peeters a apărut politica BEI de finanțare a construcției de drumuri, precizând: "Încercăm să stimulăm utilizarea automobilelor electrice și nu să avem noi drumuri pentru vehiculele care utilizează combustibili fosili dar este vorba de un mix și nu putem spunem că nu vom mai investi bani în drumuri când avem această rețea foarte importantă în Europa". BEI a acordat un sprijin deosebit pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), o rețea de căi ferate, drumuri și căi navigabile, concepută să unească blocul comunitar și ale cărei elemente principale ar urma să fie finalizate până în 2030. Kris Peeters a adăugat că BEI pune un accent mai mare pe transportul urban, precum metrouri și tramvaie.

Cine sunt acționarii

În cadrul noii sale politici de împrumuturi pentru proiecte de transport, BEI va cere teste mai stricte pentru proiectele de infrastructură rutieră care costă mai mult de 25 de milioane de euro și care vor include un cost estimat al emisiilor de carbon și posibilele congestii de trafic. Banca a informat că va "tria proiectele în funcție de creștere pe termen scurt a traficului".

Comitetul managerial și comitetul director al BEI, compus din reprezentanții celor 27 de state membre UE, vor decide dacă fiecare proiect respectă aceste criterii de test, a spus Kris Peeters. Banca Europeană de Investiții, cu sediul în Luxemburg, a fost constituită prin Tratatul de la Roma din 1958. Acționarii BEI sunt statele membre ale Uniunii Europene, iar accentul principal al activităților de creditare ale BEI este pus pe finanțarea de proiecte ce promovează o dezvoltare regională echilibrată și coeziunea economică și socială într-o Uniune Europeană extinsă.

România vrea bani mai mulți

Opt state, nu întâmplător care au o infrastructură rutieră nu atât de dezvoltată, au cerut UE mai mulți bani pentru autostrăzi, căi ferate, porturi. România solicită Comisiei Europene alocări suplimentare de fonduri pentru a gestiona creșterile de prețuri ce pot afecta proiectele de infrastructură, a scris ministrul Transporturilor și Infrastructurii, Sorin Grindeanu, pe pagina sa de Facebook. „Într-un demers comun cu alte opt state membre (Bulgaria, Cehia, Estonia, Ungaria, Letonia,

Lituania, Polonia și Slovacia), am semnat astăzi o Declarație privind acțiunile la nivel european pentru finalizarea investițiilor în infrastructură. Vrem, astfel, să fie acordate fonduri suplimentare pentru a evita neîndeplinirea obiectivelor asumate în contractele semnate și rezilierea contractelor, din cauza creșterii prețurilor la materialele de construcție. Mai exact, ne dorim sprijinul Comisiei Europene prin extinderea perioadei de eligibilitate pentru fondurile de coeziune până în 2024, pe modelul fondurilor gestionate de către DG MOVE", a scris acesta.

Extinderea solicitată vizează obiectivul global de finalizare a rețelei TEN-T în termen și menținerea finanțării europene pentru proiectele contractate în curs de implementare sau planificate.

„Astfel, evităm un blocaj al proiectelor de infrastructură mare din Uniunea Europeană din cauza creșterii prețurilor la materialele de construcție sau de lipsa/întârzierea furnizării acestora", a adăugat Grindeanu. Comisia Europeană a prezentat la finalul anului trecut forma revizuită a masterplanului european pentru transporturi (TEN-T), care va forma o rețea de căi ferate, căi navigabile, porturi, aeroporturi și autostrăzi grupate în nouă coridoare care traversează continentul. România va face parte din două astfel de coridoare. Rețeaua va trebui să fie operațională până în 2050.

Problema

● Profesionalism
● Disciplina
● Flexibilitate
● Capacitate de transport
● Trilare specializate

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



Cum arată noua politică de Transporturi

Noua politică de transporturi trebuie transpusă în practică în trei etape: nucleul rețelei, până în 2030, nucleul extins al rețelei, până în 2040, iar la final întreaga rețea. Rețeaua a fost „desenată” inițial în 2013, iar acum a fost revizuită în acord cu ultimele reglementări în domeniu.

În privința țării noastre, România va face parte din două dintre cele nouă coridoare trans-europene. Coridorul Rin - Dunăre, care există deja și va fi întărit. Coridorul va lega România (inclusiv două porturi de la Marea Neagră - Constanța și Sulina) de centrul economic al Europei: Germania.

Va face, de asemenea, legătura, între porturi majore de la Marea Baltică și Marea Nordului (Rostock, Hamburg, Bremen). Coridorul traversează Bulgaria, Ungaria, Slovacia, Serbia, Austria, Cehia. Coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee, care urmează să conecteze pe direcție nord-sud statele membre din estul UE. Acest coridor va crea o nouă conexiune între Polonia, Slovacia, Ungaria, România, Bulgaria, Grecia. În privința căilor de transport, noua rețea TEN-T prevede pentru România o autostradă care va lega țara noastră (pe ruta Constanța, București, Brașov, Sibiu, Cluj-Napoca, Oradea) de centrul Europei

prin Budapesta și Viena. Mai multe secțiuni de drumuri și căi ferate de-a lungul graniței de vest a României vor fi incluse în Coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee, ceea ce va contribui la accelerarea realizării rețelei TEN-T în România (vor trebui finalizate până în 2040).

Cerem bani, dar nu îi putem atrage

România e pe locul 4 din coadă în UE la gradul de absorbție, în perioada 2014-2020. România are autostrăzi și drumuri expres mai puține decât Polonia. Cu toate acestea, transporturile sunt pe locul întâi la capitolul fonduri structurale și de investiții, în această țară. În România, ele sunt doar pe locul al doilea, arată o analiză a presei. La 31 decembrie 2021, România avea un grad de absorbție de 55% la capitolul Fonduri Structurale și de Investiții, iar Polonia, 68%. Diferența destul de mare în procente devine și mai mare dacă adăugăm că România era printre codașii Europei la acest capitol, fiindcă numai Spania, Italia și Slovacia stau mai prost. Polonia este în plutonul țărilor cu o rată de absorbție bună, în condițiile în care media europeană e de 63%.

Cifrele se referă la bugetul Uniunii Europene din perioada 2014-2020, în eurospeak Cadrul Financiar Multianual/ Multiannual Financial

Framework/ MFF. Faptul că banii din acest exercițiu financiar nu au fost integral consumați în 2021 e firesc. Bugetele aprobate de Consiliul European prin negocieri și consens sunt cheltuite în funcție de proiectele propuse de guvernele statelor membre și aprobate de tehnicienii Comisiei Europene, din așa-numitele Directorate Generale. Comisia decontează prompt, dar în funcție de etapele încheiate ale proiectelor.

Studiu de caz: transporturile

O bună parte din fondurile europene structurale și de investiții reprezintă finanțări pentru transporturi. Acest capitol e simptomatic pentru România, dată fiind starea proastă a infrastructurii. La acest capitol, cel mai discutat indicator este al faimoșilor kilometri de autostradă. E vorba de o investiție centrală, finanțabilă relativ ușor din fonduri europene, dar și un succes ușor de fluturat în fața electoratului. Oricât și-au reproșat unii alora și s-au felicitat pe ei înșiși politicienii români, din acest punct de vedere România nu se putea lăuda la finalul lui 2020, conform Eurostat, decât cu aproximativ 866 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres, doar puțin mai mult de jumătate din cei 1.676 ai Poloniei. Iar asta, în condițiile în care suprafața României (328 de mii de kilometri pătrați) este



cam 76% din cea a Poloniei (313 mii de kilometri pătrați). România stă mult mai prost decât Polonia și dacă raportăm kilometrii de drumuri la populație, care e aproape dublă în cazul celei din urmă (aproape 38 de milioane).

Drumurile proaste și puține ale României se văd deci nu numai cu ochiul liber, ci și în cifre. Paradoxal, însă, România a solicitat și primit mai puțini bani, inclusiv procentual, pentru transporturi. La capitolul Fonduri Structurale și de Investiții (așa-numitele ESIF), bugetul de țară al Poloniei este de peste 91 de miliarde de euro, față de al României, de numai 35,2 miliarde. Totuși, banii pe care România i-a cerut și obținut (pe hârtie) pentru transporturi, din fondurile de coeziune și dezvoltare regională, sunt numai 5,5 miliarde, adică 16% din bugetul de țară, în timp ce Polonia a accesat 23,6 miliarde, adică 25% din total. Transporturile sunt cea mai finanțată categorie în Polonia, în timp ce în România sunt pe locul al doilea, după IMM-uri, deși kilometrii de drumuri pe care România îi are sunt mai puțini.

De ce nu am vrut drumuri, chiar dacă ne trebuie?

În cazul României, ponderea mai mică a transporturilor poate fi pusă

în relație cu cele două Planuri Naționale de Dezvoltare Locală (PNDL) din epocă, care alocu 25 de miliarde de lei pentru drumuri, adică în jur de 5,5 miliarde de euro. Guvernele PSD au decis, la un moment dat, să finanțeze infrastructura din resurse proprii mai degrabă decât din bani europeni, situație foarte discutată la vremea respectivă. PNDL-urile au fost, nominal, opera guvernelor Ponta și Dăncilă, care acoperă perioada 2014-2020 cu o excepție de un an și ceva (Cioloș).

Prin 2018, an în care România avea un grad de absorbție a fondurilor structurale și de investiții de 24%, Guvernul Dăncilă a dat o ordonanță de urgență care permitea supracontractarea proiectelor din zona fondurilor europene cu 50 până la 200%, în funcție de sector. Era vorba de „lărgirea bazei de proiecte”, mai simplu spus – de mai multe drumuri, căi ferate și alte genuri de investiții decât am fi putut finanța din bani europeni.

Un calcul greșit?

Prin acest artificiu financiar și legal, banii europeni din proiectele ratate ar fi urmat să fie mutați legal către alte proiecte conforme cu normele deconturilor de la Comisia Europeană.

Nu e clar ce sume au fost realocate în acest mod, dar în 2017, România decisese ce să facă doar cu 39% din fondurile structurale. La finalul 2021, raportul decis/planificat (bugetat de UE) era de 152%. Iar România, a patra din coadă la absorbție.

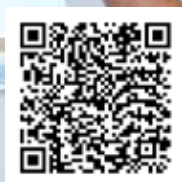
Altfel spus, ne-am apucat să construim, cel puțin pe hârtie, 150% față de ceea ce ne puteam permite. Și am construit cam o jumătate din același „ceea ce ne puteam permite”. Dacă raportăm cele 15,3 miliarde cheltuite din Fonduri Structurale și de Investiții la cele 42,6 miliarde „decise”, orice ar însemna asta, obținem un grad de absorbție de aproximativ 36%. Comisia Europeană explică pe site-ul propriu rata înaltă în privința deciziilor în felul următor: „un portofoliu de proiecte mature sau o abordare relativ liberală a selecției ideilor de proiecte (care s-ar putea maturiza, acoperi financiar și finaliza în ani de zile)”. Nu e clar cât din gradul de absorbție de 55% al României se datorează acestei strategii și nici ce s-a ales de proiectele care nu au primit finanțări. Cert e că o rată mare decisă/planificată au și țări precum Grecia sau Croația, dar în cazul lor rata de absorbție e peste media europeană.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





AIC SERVICE NETWORK, REȚEA DE SERVICE MULTIBRAND, ÎSI EXTINDE PREZENȚA NAȚIONALĂ

- **AIC Service Network, rețeaua proprie de service-uri din cadrul grupului AIC, și-a extins prezența la nivel național cu service-uri autorizate pentru brand-urile Ford Trucks și IVECO**
- **Locațiile AIC SN – București, Arad, Deva, Brașov, Focșani • Rețeaua extinsă a grupului AIC adaugă în portofoliu locațiile multibrand din Constanța și Galați, ce vor fi funcționale începând cu ultimul trimestru al anului.**

AIC Service Network, parte din grupul AIC, își extinde rețeaua de service-uri autorizate pentru brand-urile Ford Trucks și IVECO, ca parte a strategiei de dezvoltare, venind în întâmpinarea clienților săi cu un set complet și competitiv de servicii post-vânzare.

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

Care sunt pilonii de dezvoltare ai AIC Grup cu privire la serviciile cu valoare adăugată pentru clienți?

Stefano Albarosa, CEO AIC Group: Avem doi piloni. Unul se referă la serviciile de after-sales prin care dorim să dezvoltăm o rețea națională, eficientă și profesionistă cu valoare adăugată importantă în ceea ce privește dezvoltarea



mașinilor. Această dezvoltare se face și prin rețeaua proprie, prin rețeaua de parteneri. Avem 21 de

puncte de asistență care ne fac cea mai extinsă rețea after sales pentru camioane din România. Al doilea pilon sunt serviciile financiare. Noi credem, pe fondul acestei crize care se apropie, că un serviciu financiar eficient poate face accesibil un produs și foarte convenabil. Cu dobânzile actuale, costurile financiare pentru un leasing sau un împrumut se pot ridica până la 20-30% din valoarea totală a ratei. Noi suntem convinși că prin ușurarea acestui cost putem fi mai competitivi.



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

Pe ce criterii vă alegeți partenerii de service Ford Trucks și cum a apărut necesitatea dezvoltării rețelei proprii de service-uri?

Robert Maftei, Director General AIC Trucks:

Rețeaua de service este o direcție strategică a AIC Trucks. Ne dorim să o dezvoltăm atât din punct de vedere al creșterii numărului de unități cât și a serviciilor pe care le oferim. Avem două tipuri de parteneri: parteneri din rețeaua proprie, pe care vrem să o extindem, cât și parteneri externi grupului. Calitatea este principalul lucru la care ne uităm, cât și proximitatea. Ne dorim ca niciun

service să nu fie mai departe de 100 de kilometri de o posibilă intervenție a unui client.

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

La începutul anului ați anunțat ca direcție strategică dezvoltarea rețelei proprii de service multibrand. În ce fază vă aflați?



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri

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



Ionel Bălașa, Director General AIC Service

Network: Cele două service-uri anunțate la finalul lui 2021, Brașov și Focșani, sunt operaționale din ianuarie 2021. Avem autorizație de la cei doi producători pe care îi reprezentăm în activitatea de after-sales în cele două orașe: IVECO și Ford Trucks. Personalul nostru este calificat și participă activ la cursurile oferite de cei doi producători. Două noi locații vor fi incluse în grupul AIC până la finalul lui 2022 -Constanța și Galați- unde dezvoltăm activitatea de after-sales în parteneriat cu alte entități. Avem o achiziție în curs, cu amenajări complexe și echipamente moderne. Personalul va fi calificat și vom depune eforturi pentru a deservi clienții cu aceeași calitate cu care sunt obișnuiți.

Planul de dezvoltare

Obiectivul permanent al grupului constă în extinderea portofoliului de servicii ce aduc plus valoare clienților săi, printre acestea aflându-se și un plan ambițios de a dezvolta rețeaua de service-uri autorizate la cele mai înalte standarde și service-uri multimarcă de top în cadrul propriei rețele. În planul de dezvoltare a noilor locații de service sunt luate în considerare aspecte legate de nevoile clienților din acele zone, precum și obiectivul setat de către AIC, acela de a avea service-uri disponibile la maximum 100 de kilometri distanță între ele. Planul de dezvoltare a rețelei de service-uri din rețeaua grupului AIC cuprinde, pentru anul 2022,

locațiile Focșani, Galați, Brașov și Constanța.

Service-urile din Brașov și Focșani sunt deja complet operaționale, de la începutul anului 2022, în

dezvoltate în parteneriat cu alte entități, urmând ca o investiție complexă să fie făcută, având în vedere amploarea lucrărilor unei construcții Greenfield în cazul



urma autorizării de către cei doi producători, cu o echipă completă de profesioniști, care confirmă calitatea serviciilor cu care clienții rețelei de service AIC sunt obișnuiți. În aceste locații sunt prevăzute în perioada următoare lucrări complexe de reamenajare ale clădirilor existente, pentru a acomoda cele mai noi tehnologii în domeniu și a avea o capacitate mărită de lucru.

Două noi locații vor fi incluse în grupul AIC, până la sfârșitul anului, și de amenajare complexe sunt în curs. Noile locații de service vor fi la cele mai înalte standarde tehnologice pentru un service multimarcă. Ambele locații sunt

Constanța și a unei amenajări structurale complete în cazul Galați. La nivelul primei jumătăți de an, rezultatele din activitatea de service a rețelei AIC SN se ridică la 6 Mil Eur Turnover, 65.750 ore de manoperă, cu o echipă formată din 160 de persoane. Clienții Ford Trucks vor avea astfel la dispoziție la nivel național 21 de centre, partenere și proprii, aflate în: București, Brașov, Deva, Arad, Constanța, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timișoara, Sibiu, Odorheiu Secuiesc, Cluj, Pitești, Ploiești, Galați, Focșani, Turda, Targu Mures și Piatra Neamț.

Cât mai aproape de clienți

“Investim permanent în organizația noastră, atât în oameni și sisteme integrate, în zona de vânzări, cât și în dezvoltarea rețelei de service. Cred cu tărie în valoarea adăugată a serviciilor integrate, precum servicii post vânzare la cele mai înalte standarde. Pentru a menține satisfacția clienților noștri și ca vehiculele să fie tot timpul la lucru, avem nevoie de o creștere a capacității de reparație. Ne dorim să avem maximum 100 de kilometri distanță între două service-uri, să fim cât mai aproape de clienții noștri. Avem o rețea de parteneri alcătuită din service-uri cu foarte multă experiență la nivel local, iar în ceea ce privește locațiile proprii, parte a AIC Service Network, acestea sunt dezvoltate la cel mai înalt nivel și suntem deschiși către asocieri multibrand, care să asigure o deschidere și mai mare către clienți”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Group.

Ridicarea calității serviciilor

“Avem în centrul preocupărilor noastre clientul și asta se leagă de un obiectiv strategic – credem foarte tare că nu putem avea o dezvoltare reală puternică în acest business de vânzări vehicule comerciale fără să avem o structură de service la standardele producătorului care să o deservească. Procesul de extindere a rețelei proprii nu înseamnă numai să deschidem mai multe service-uri dar și să ridicăm constant și substanțial calitatea serviciilor pe care le oferim în această rețea. Alegerea partenerilor potriviți precum și

calibrarea nivelului de investiție sunt principii foarte importante în strategia de dezvoltare.” a declarat Robert Maftei, Director General AIC Trucks (Importator Ford Trucks în România).

Activitate multibrand

“În rețeaua proprie AIC Service Network precum și în locațiile din grup dezvoltate pe baza unor parteneriate solide, credem cu tărie într-o activitate multibrand, la standardele cerute de către fiecare producător și credem într-o extindere bazată pe nevoile clienților noștri.

Pentru a fi un service autorizat de producător este nevoie de o dezvoltare permanentă în domeniul tehnologiilor de lucru și a echipamentelor moderne, precum și participarea activă la cursurile tehnice, care se traduce într-o dezvoltare profesională continuă a tehnicienilor pentru a asigura standarde înalte, având în vedere garanția producătorului și obiectivul de creștere exponențială a volumelor.

Noile service-uri, care au fost deschise sau urmează a fi deschise în cursul acestui an, sunt parte a unei strategii care presupune o investiție majoră în locații multimarca, locații strategice, având în vedere nevoia de servicii la standarde înalte din zona respectivă, și care deschid o perspectivă nouă în zona de dezvoltare de servicii post vânzare. Odată cu această dezvoltare teritorială, vom perfecța și zona digitală a interacțiunii cu clienții de service, având în vedere

necesitatea accesului la informație rapid. Vom avea o platformă digitală dedicată rețelei de service, prin care programările, contactul direct cu service-ul și relația post vânzare vor fi la îndemână.”, a declarat Ionel Bălașa, Director General AIC Service Network.

Despre AIC Service Network

Cu o experiență de 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, AIC SN este o rețea de service cu multă experiență, autorizată oficial de către Ford Trucks și IVECO și service multibrand autorizat RAR. AIC Service Network face parte din grupul AIC, alături de compania AIC Trucks (Importator Ford Trucks în România).

În rețea se efectuează reparații complexe de mecanică, electrică, mentenanță și întreținere planificată, tinichigerie și vopsitorie pentru o gamă largă de vehicule și semiremorci, alături de o echipă de profesioniști în domeniu, beneficiind de cele mai avansate echipamente și tehnologii ale momentului:

- stație ITP pentru autoturisme, autocamioane, remorci și semiremorci autorizată de RAR;
- diagnoză multimarca cu personal specializat;
- redresări sasiu, cabine și verificarea geometriei roților cu echipament Josam;
- instalări și reparații suprastructuri și echipamente hidraulice;
- servicii complete pentru Tahografe digitale și inteligente;
- vehicul de tractare 24/7;
- service mobil.

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

detasaretransport.ro





BEYOND - IVECO GROUP DAYS

„BEYOND - Iveco Group Days” a fost un eveniment al Iveco Group organizat la Torino, în Italia și care a durat între 13 și 17 iulie 2022.

Acest eveniment internațional a reunit o gamă impresionantă de experți pentru a explora modul în care tendințele și inovația vor modela viitorul mobilității și al industriei transporturilor. Pe ordinea de zi au fost și sesiuni dedicate publicului și angajaților.

Acest eveniment de cinci zile, care a avut loc la Officine Grandi Riparazioni, a fost structurat în jurul a trei piloni strategici cheie: Tehnologie, Sustenabilitate și Parteneriat, cu peste 30 de companii și entități care au participat.

61 de vorbitori –profesori, experți, directori generali din industrie,

antreprenori și echipa de conducere a grupului Iveco– au urcat pe scenă pentru a participa la peste 10 ore de dezbateri și mese rotunde.

FPT Industrial a fost în centrul atenției atât pe 14, cât și pe 15 iulie, alături de Sylvain Blaise, președintele unității de afaceri Iveco Group Powertrain și președinte de brand al FPT Industrial.

Ținta: neutralitatea carbonului

În discursul său inaugural, Sylvain Blaise a subliniat rolul cheie pe care producătorii sistemelor motopropulsoare îl joacă pentru a atinge neutralitatea carbonului și

modul în care este necesar să se abordeze calea către sustenabilitate într-un mod holistic. A fost subliniată importanța energiei cu emisii scăzute sau zero de carbon în ceea ce privește aprovizionarea și distribuția.

„E nevoie de dezvoltarea de soluții de propulsie noi și mai ecologice, concepute pentru a fi livrate și adoptate de cea mai largă bază de clienți în cel mai scurt timp posibil”, a spus reprezentantul Iveco.

La una din mesele rotunde, Philip Scarth, Head of Open Innovation la FPT Industrial, și Giorgio Ricci, Head of Manufacturing la FPT Industrial, au împărtășit idei despre viitorul motoarelor cu ardere internă ca una dintre numeroasele soluții de reducere a emisiilor și importanța acestora în industriile agricole și de construcții. Ei au discutat, de asemenea, despre impactul evoluției electrice asupra producției de motoare propulsoare.

La a doua masă rotundă, Pierpaolo Biffali, vicepreședinte Product Engineering la FPT Industrial a prezentat viziunea mărcii despre decarbonizarea sectoarelor



A PARADIGM SHIFT FOR THE WORLD OF PROPULSION



industriale On-Highway și Off-Highway. Această viziune include o colaborare strânsă cu fiecare partener, combinată cu valorificarea continuă atât a experienței sale specifice în domeniul motoarelor, cât și a experienței de piață a partenerilor pentru a dezvolta împreună proiecte durabile și de succes.

La masa rotundă „Focus on propulsions: technological roadmap” au vorbit Daniela Vinci, CEO Masmec, Sascha Kelterborn, Președinte Microvast și Neeta Khare, Director of Battery, Fuel Cells & MD at Potenza.

Pentru masa rotundă „Evoluția propulsiei și ecosistemul de parteneriate” au ținut prezentări: Anirudh Bhuwarka, CEO al Blue Energy Motors, Chris Mann CTO al Bennamann, Francesco Farinetti, CEO la Green Pea, membru al consiliului de administrație la Eataly, Oscar Baroncelli, Head of Tractor Product Management at New Holland Agriculture și Alessandro Rossi, Chief Technical Officer la

Azimut Benetti Group.

Sâmbătă, 16 iulie, studenții și persoanele aflate în căutarea unui loc de muncă au fost invitate să participe la Ziua Carierei pentru a afla despre oportunitățile profesionale de la Iveco Group.

În ultima zi, duminică, 17 iulie, BEYOND a întâmpinat angajații Iveco Group și membrii familiei acestora la o Zi dedicată familiei. „BEYOND - Iveco Group Days”

– al cărui nume provine dintr-una din noile valori anunțate ale Companiei: „Depășim ceea ce este comun/evident” – este o șansă de a descoperi viziunea Grupului și „rădăcinile” sale.

FPT Industrial dorește să mulțumească tuturor oaspeților și partenerilor săi care s-au alăturat evenimentului pentru contribuțiile lor valoroase, care au întărit și mai mult spiritul deschis, de colaborare și de perspectivă care stă la baza tuturor parteneriatelor FPT Industrial.





DELTAMED ȘI MHS TRUCK & BUS AU LIVRAT CENTRULUI DE TRANSFUZIE SANGUINĂ AL M.AP.N. PRIMUL „AUTOLABORATOR PENTRU RECOLTARE DE SÂNGE”

Compania Deltamed, cel mai mare producător din Europa de Est pe segmentul de vehicule pentru intervenții speciale, în parteneriat cu MHS Truck & Bus, unic distribuitor al vehiculelor comerciale MAN în România, au construit și livrat, luna aceasta, primul „Autolaborator pentru donare de sânge” destinat Centrului de Transfuzie Sanguină al Ministerului Apărării Naționale, „Col. Prof. Dr. Nicolae Nestorescu”, aflat în subordinea Direcției Medicale.

Conceptul, design-ul interior și exterior al „Autolaboratorului pentru donare de sânge” au fost realizate prin muncă asiduă de echipa Centrului de Transfuzie Sanguină al Ministerului Apărării Naționale, „Col. Prof. Dr. Nicolae Nestorescu” și au fost furnizate companiei Deltamed prin intermediul specificațiilor tehnice. Centrul mobil de donare de sânge va fi folosit de Centrul de Transfuzie Sanguină „Col. Prof. Dr. Nicolae Nestorescu”, unitate medico-militară unică în Sistemul de Apărare, Ordine publică și Siguranță Națională, care furnizează sânge atât în spitalele militare cât și în unitățile civile. Misiunea acestui centru mobil este extrem

de importantă și are dublă valoare: recoltarea de sânge, dar în egală măsură creșterea conștientizării societății românești asupra importanței actului de donare de sânge, implicit pentru creșterea numărului de donatori. Unitatea mobilă, destinată colectei mobile de sânge, atât în cadrul M.Ap.N. cât și pentru publicul larg, înlocuiește un autolaborator aflat de 14 ani în dotarea Centrului de Transfuzie Sanguină al M.Ap.N. și face parte dintr-un proiect de încurajare a donării de sânge, „singurul medicament din lume care nu se găsește în farmacii”, după cum precizează Șeful Centrului de Transfuzie Sanguină al Ministerului Apărării Naționale „Colonel Profesor Doctor Nicolae Nestorescu”, colonel farmacist dr. Maria-Cristina Ranetti. „Experiența acumulată de Deltamed în amenajarea unor unități mobile destinate sănătății publice ne-a ajutat să finalizăm în timp record autolaboratorul M.Ap.N., parte a unui proiect extrem de

important la nivel național: încurajarea donării de sânge. Alături de partenerul MHS Truck & Bus Group am reușit, în 30 de zile, să amenajăm, într-un spațiu de 24 mp, o unitate mobilă care oferă un circuit complet pentru donarea de sânge. Astfel, donatorii intră într-un spațiu de primire și înregistrare, se deplasează apoi în spațiul de consultație după care intră în sala de donare propriu zisă. După donare, au la dispoziție un spațiu pentru recuperarea post-donare. Autolaboratorul dispune de 9 locuri pe scaune pentru deplasarea personalului care-l deservește și 3 posturi (scaune) pentru donare, dar și de toate echipamentele medicale necesare pentru recoltare și păstrarea în siguranță a sângelui”, a declarat Claudiu Feier, responsabil proiect din partea Deltamed. Autocarul MAN Lion's Coach, livrat de MHS Truck & Bus Group, are două axe, lungime de 12 m, capacitate cilindrică de 12.419 cm³, și respectă norma de poluare EURO 6. Vehiculul de mare





tonaj a fost modificat în interior prin adăugarea de echipamente medicale, sisteme de iluminat și HVAC necesare desfășurării actului medical în condiții optime.

“Suntem bucuroși că vehiculele noastre comerciale din gama de transport persoane sunt potrivite pentru aplicații speciale așa cum este centrul mobil de donare de sânge. Gama de autocare MAN Lion's Coach poate fi utilizată atât în scopuri turistice cât și pentru alte aplicații (cum ar fi DiscoBus, Meeting Bus, Biblioteca pe roți). Nu este prima dată când MHS Truck & Bus furnizează vehicule comerciale pentru aplicații în domeniul siguranței publice, protecției civile și apărării”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

Unitatea mobilă, prevăzută cu generator propriu de energie electrică, va putea funcționa oriunde în condiții optime de temperatură, fiind complet autonomă și va putea recolta până la un maxim de 90-100 de unități de sânge pe zi după care se va întoarce la Centrul de Transfuzie Sanguină al Ministerului Apărării Naționale pentru procesarea sângelui recoltat. Până acum, echipele implicate în campaniile de recoltare solicitau disponibilitatea unui sediu de recoltare unde deplasau aparatura mobilă.

Cu ajutorul Autolaboratorului, Centrul de

Transfuzie Sanguină „Colonel Profesor Doctor Nicolae Nestorescu” vine în sprijinul eforturilor pentru creșterea numărului de donatori de sânge și va putea organiza colecte mobile în București și alte garnizoane asimilate județelor dar și oriunde este necesar și solicitat.

Despre Deltamed

Deltamed, cel mai mare producător de ambulanțe din Europa de Est, este o companie de tehnologie centrată pe inovație ce oferă soluții integrate în cazul vehiculelor destinate intervențiilor speciale pentru salvarea de vieți, fie că este vorba despre ambulanțe, autospeciale pentru descarcerare sau pentru stingerea incendiilor.

Cu o experiență de 25 de ani în domeniu, Deltamed este o companie cu capital 100% românesc ce oferă proiecte adaptate nevoilor beneficiarilor și concepute specific de echipa sa de profesioniști. Echipamentele instalate pe ambulanțele și autospeciile Deltamed fac parte din gama de tehnologii de vârf ale unor companii de top, la nivel global, pe segmentul lor de activitate.

Unitatea de producție a Deltamed este situată în localitatea Gilău județul Cluj, pe o suprafață cumulată de aproape 15.000 mp ce conține șapte hale de producție propriu-zisă, precum și departamentele de Cercetare &

Proiectare și de Control al Calității și After Sales dedicate.

Deltamed a înregistrat o cifră medie anuală de afaceri de peste 32 de milioane de euro, în ultimii trei ani.

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.

MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Prețuri super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



NOI TAXE DE DRUMURI ÎN BULGARIA

În Bulgaria, începând cu luna iulie, au intrat în vigoare noi prevederi referitoare la taxele de drum (TOLL) pentru circulația autovehiculelor de transport marfă și pasageri, informează Ministerul Afacerilor Externe.

Astfel, începând cu data de 1 iulie, drumurile naționale de categoria a II-a vor fi incluse în sistemul de taxare tip TOLL pentru autovehiculele de marfă și pasageri, iar cuantumul acestor taxe de drum pentru autostrăzi și drumurile naționale de categoria I va fi majorat în două etape. Majorarea cuantumului taxelor pentru mijloacele de transport marfă și pasageri cu greutate mai mare 3,5 tone se va realiza începând cu data de 1 iulie 2022 și, respectiv, data de 1 ianuarie 2023.

Cum se taxează

Taxele pentru vinițele electronice, pentru mijloacele de transport cu greutate de până la 3,5 tone, vor fi reduse cu 10% începând cu data de 1 ianuarie 2023; până la data de 31 decembrie 2022, cuantumul lor rămâne neschimbat.

Pentru mijloacele de transport cu greutate cuprinsă între 3,5 și 12 tone, în funcție de categoria acestora ecologică, se vor achita

următoarele taxe de drum până la data de 31 decembrie 2022:

- între 6 și 9 stotinci (100 stotinci = 1 leva) pentru fiecare kilometru parcurs pe autostradă;
- între 5 și 8 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria I;
- între 2 și 3 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria a II-a.

Pentru mijloacele de transport cu greutate cuprinsă între 3,5 și 12 tone, în funcție de categoria acestora ecologică, se vor achita următoarele taxe de drum, începând cu data de 1 ianuarie 2023:

- între 10 și 13 stotinci pentru fiecare kilometru parcurs pe autostradă;
- între 6 și 9 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria I;
- între 4 și 7 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria a II-a.

Pentru mijloacele de transport cu greutate mai mare de 12 tone, care prezintă 2 sau 3 osii, în funcție de

categoria acestora ecologică, se vor achita următoarele taxe de drum până la data de 31 decembrie 2022:

- între 16 și 20 stotinci pentru fiecare kilometru parcurs pe autostradă;
- între 13 și 17 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria I;
- între 9 și 11 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria a II-a.

Pentru mijloacele de transport cu greutate mai mare de 12 tone, care prezintă 2 sau 3 osii, în funcție de categoria acestora ecologică, se vor achita următoarele taxe de drum, începând cu data de 1 ianuarie 2023:

- între 26 și 30 stotinci pentru fiecare kilometru parcurs pe autostradă;
- între 22 și 25 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria I;
- între 19 și 23 stotinci pe kilometru parcurs pe drumurile naționale de categoria a II-a.

Pentru autocarele cu greutate între 3,5 și 12 tone, în funcție de

categoria și clasa acestora, se vor achita următoarele taxe de drum, până la data de 31 decembrie 2022: între 1 și 5 stotinci pentru fiecare kilometru parcurs, iar de la data de 1 ianuarie 2023, între 2 și 8 stotinci. Pentru autocarele cu greutate de peste 12 tone, în funcție de categoria și clasa acestora, se vor achita drept taxe de drum, până la data de 31 decembrie 2022, între 2 și 6 stotinci pentru fiecare kilometru parcurs, iar de la data de 1 ianuarie 2023, între 3 și 9 stotinci.

„În acest context, este subliniată importanța informării corecte a șoferilor români, a achiziționării din timp a vinietelor electronice și achitării conforme a taxelor de drum tip TOLL pentru folosirea infrastructurii rutiere publice din Bulgaria, în conformitate cu legislația în vigoare”, transmite MAE.

Informații privind vinieta electronică și taxele de drum tip TOLL pot fi obținute pe www.bgtoll.bg/ro/.

Cum plătesc amenda în Bulgaria?

Puteți să folosiți și contul indicat în înștiințarea ce v-a venit acasă. Atenție să completați la detalii tot ce scrie pe hârtie. Ar fi bine să păstrați documentele o bună perioadă de timp, pentru dovadă!

Se poate plăti amenda și la EasyPay?

Da, găsiți în orice Kaufland sau mall mai mare din Ruse așa ceva. Se ridică mașinile în Bulgaria? Da, în ultima vreme sunt foarte multe platforme. Vă recomand să parcați

doar în zonele în care vă indică cei de la hotel, altfel o să aveți șansa să aveți mari probleme. Amenzile sunt de până la 70 de leva.

De ce sunt pasibili

Șoferii români care trec granița româno-bulgară sunt înștiințați la intrare despre noile reguli de circulație din țara vecină. Vameșii distribuie, din când în când, pliante cetățenilor români sau de alte naționalități ce intră pe teritoriul Bulgariei.

Pliantele conțin informații ce sigur îi vor fi de folos odată ce treci granița. Ele îi prezintă cele mai importante reguli din traficul rutier. De asemenea, vei mai găsi și eventuale penalizări în cazul în care nu le respecti. Pliantele sunt tipărite în 4 limbi diferite: bulgară, română, turcă și engleză. Acestea îi atrag atenție asupra taxei de vinieta neplătită și riscurile la care se supune conducătorul auto dacă nu o respectă. Prin urmare, autoturismul tău poate fi confiscat pentru o perioadă de până la o lună și o amendă destul de mare, între 300 și 3.000 de leva, în funcție de tipul acesteia. În euro, ar fi cam 150 – 1.500 de euro.

Condiții de intrare și regim de ședere

Cetățenii români pot călători pe teritoriul Bulgariei în baza pașaportului simplu, a pașaportului simplu electronic, a pașaportului temporar sau a cărții de identitate, toate aceste documente aflate în termen de valabilitate. Cetățenii români minori nu pot intra în

Bulgaria în baza certificatului de naștere.

Când călătoriți în Bulgaria este necesar să vă asigurați că: dețineți documentul de identitate (pașaportul sau cartea de identitate), permisul de conducere corespunzător categoriei de autoturism pe care îl conduceți, certificatul de înmatriculare al acestuia și asigurarea internațională tip Carte Verde, precum și chitanța privind achitarea taxei de drum în Bulgaria (vinieta electronică), toate aceste documente aflate în perioada de valabilitate; dețineți fonduri suficiente pentru acoperirea costurilor perioadei de ședere/ cazare; dețineți card european de sănătate sau asigurare medicală corespunzătoare (în anumite situații de urgență, cardul european de sănătate/asigurare medicală facultativă poate acoperi costurile aferente; în stațiunile turistice funcționează cabinete medicale private, modern dotate, dar care practică prețuri ridicate) – www.cnas.ro; dețineți documente pentru animalele de companie care vă însoțesc.



MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





AU FOST RELUATE CURSURILE PENTRU PARTENERII DE SERVICE SCHMITZ CARGOBULL

Multă vreme, din cauza pandemiei COVID, cursurile de formare pentru Parteneri de servisuri ale Colegiului Cargobull nu au mai putut avea loc față în față.



Acest lucru se schimbă acum și din ce în ce mai multe cursuri de formare în țară pot avea loc din nou. În ultimele săptămâni, partenerii de service Schmitz Cargobull din Germania, Turcia, Elveția, Finlanda, Maroc, Spania, Anglia, Țările de Jos, Croația, Slovenia și Bulgaria au fost instruiți pentru utilizarea în siguranță și profesionistă a unității frigorifice Schmitz Cargobull S.CU. Scopul acestui training este de a califica participanții pentru a opera independent unitatea frigorifică S.CU, a o repara și a efectua toate lucrările de întreținere. Pentru a obține abilitățile necesare, instruirea este o combinație între

teorie și practică. Cunoștințele dobândite în teorie sunt puse direct în practică, astfel încât sunt consolidate rapid și alte întrebări pot fi adresate direct. Trainingurile S.CU sunt conduse în

prezent de trei formatori: Tom Mohl (Scandinavia, Marea Britanie, Irlanda), Joao Botas (Europa de Sud, Africa) Max Gruber (Europa Centrală). Max Gruber spune: „Este foarte important pentru noi să ne pregătim pe deplin partenerii noștri de service. În acest fel, clienții noștri pot fi siguri că fiecare partener de service îndeplinește standardele înalte Schmitz Cargobull. „Suntem foarte fericiți că putem lucra din nou față în față. Tocmai amestecul de practică și teorie face ca aceste cursuri să fie atât de reușite.” Pentru lunile următoare sunt planificate cursuri suplimentare de formare pentru partenerii de servicii pe diverse subiecte.



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.



SCHMITZ CARGOBULL: EFICIENTIZAREA PROCESELOR LOGISTICE PRIN GESTIONAREA CONTROLATĂ A DATELOR

Crearea de valoare adăugată pentru expeditorii de marfă: Transporeon este unul dintre primii furnizori care își conectează soluția de vizibilitate în timp real la Centrul de gestionare a datelor TrailerConnect®.

Disponibilitatea datelor de transport în timp real este o condiție prealabilă pentru digitalizarea lanțurilor de aprovizionare și a proceselor logistice. Folosind noul Centru de gestionare a datelor TrailerConnect®, expeditorii de marfă pot oferi clienților lor date relevante într-un mod controlat și sigur. Pentru a permite expeditorilor de marfă să utilizeze și mai eficient datele existente în timp real, Schmitz Cargobull creează parteneriate strategice cu furnizori de tehnologie consacrați pentru soluții de vizibilitate în timp real (RTV).

Cel mai nou parteneriat al său este cu Transporeon și al său Visibility Hub - o soluție de top pentru vizibilitatea în timp real în Europa pentru expeditorii de marfă și clienții acestora. Prin intermediul Centrului de gestionare a datelor TrailerConnect®, expeditorii de marfă care utilizează Transporeon Visibility Hub au acum opțiunea de a transmite datele telematice și de transport selectate ale propriei flote și ale partenerilor lor către platforme de vizibilitate în timp real printr-un

singur clic. Aceiași expeditori de marfă păstrează controlul deplin asupra datelor lor și pot selecta cu ușurință ce date să partajeze terților în timp real.

Din 2018, Schmitz Cargobull echipează toate semiremorcile cu sisteme de telematică sub motto-ul 100% SMART. Odată cu disponibilitatea datelor telematice ale remorcii, Schmitz Cargobull continuă să promoveze transformarea digitală a industriei și să creeze o bază largă pentru controlul optim al unui lanț logistic pentru o mai mare eficiență și cost total de proprietate (TCO) scăzut. „Vedem parteneriatul nostru cu Transporeon ca un alt pas înainte”, spune Marnix Lannoije, șeful departamentului de servicii digitale pentru linia de produse la Schmitz Cargobull. „Cu Data Management

Center, expeditorii de marfă dețin deplin pe controlul asupra datelor lor și pot transmite datele selectate către terți într-un mod ținut și deliberat”. Prin conectarea inteligentă a informațiilor despre vehicul, traseul și datele despre poziția vehiculului și temperatură pot fi selectate, procesate și transferate către sisteme terțe prin apăsarea unui buton”. Lannoije adaugă: „Centrul de gestionare a datelor TrailerConnect® reprezintă conectivitate și transparență. Acest lucru aduce beneficii tuturor celor implicați de-a lungul lanțului de aprovizionare.”

Un alt beneficiu pentru clienți este că parteneriatele cu furnizori de tehnologie precum Transporeon reduc eforturile și costurile administrative.





PRODUCĂTORUL DE SILOZURI ȘI CISTERNE GRW PREIA UZINA SCHMITZ CARGOBULL DE LA TODDIN ȘI PE ANGAJAȚII EI

Începând cu iulie 2022, producătorul de silozuri și cisterne GRW a preluat amplasamentul Schmitz Cargobull pentru suprastructuri de vehicule din Toddin, Mecklenburg-Pomerania de Vest.

GRW Europe produce silozuri și remorci cisterne pentru piața europeană. Producția de caroserii Schmitz Cargobull va fi continuată la Toddin. Schmitz Cargobull deține un pachet de 40% din GRW Holdings și, prin acest pas, cele două companii își consolidează și mai mult cooperarea.

GRW a fost fondată în 1996 în Worcester, Africa de Sud, și este un dezvoltator și producător de top de remorci cisterne și silozuri de înaltă calitate. Schmitz Cargobull furnizează componente pentru vehicule către GRW și deține o participație în companie de la sfârșitul anului 2017.

GRW vinde de câțiva ani remorci siloz și cisterne pe piața europeană. Pentru a consolida prezența GRW pe piața europeană, compania a preluat unitatea de producție Schmitz Cargobull din Toddin pentru

a produce și a asambla cisterne pentru Europa, cu o producție planificată de peste 100 de vehicule în anul curent 2022.

„Cu unitatea de producție din Germania, consolidăm marca GRW și transmitem un semnal clar cu privire la angajamentul nostru în Europa.

Putem reacționa mai rapid pentru a îndeplini dorințele specifice ale clienților noștri și, cu Schmitz Cargobull ca partener, ne extindem și mai mult”, explică Gerhard van der Merwe (CEO) și Dirk Nuxoll (MD), de la GRW Europe.



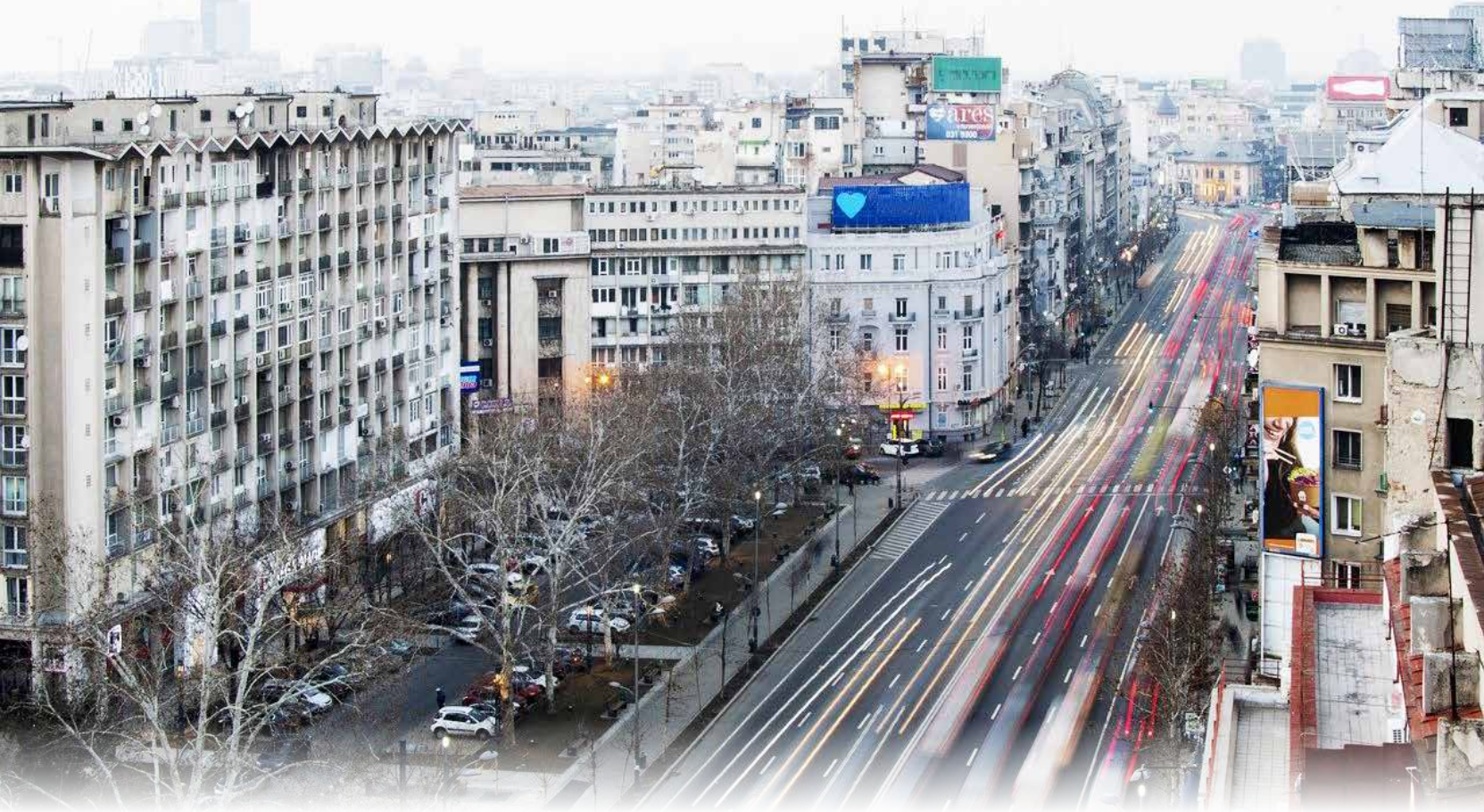
IAA Transportation
20-25 Septembrie 2022
Sala 27
Stand F26 and F47



TrailerConnect® sistemul de telematică este acum montat standard în toate semiremorcile cu prelată și frigorifice. Pentru o mai mare eficiență, o mai bună disponibilitate și o mai bună planificare a capacității, reducând în același timp costurile. Doriți să aflați cum?

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.



CUM VOR CIRCULA MAȘINILE „GRELE” ÎN CAPITALĂ

Consiliul General al Municipiului București a adoptat un proiect de hotărâre care își propune actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016-2030 pentru regiunea București-Ilfov.

Obiectivele proiectului sunt eficientizarea și simplificarea serviciilor furnizate cetățenilor de Comisia Tehnică de Circulație a Municipiului București, prin extinderea procesului de digitalizare și scăderea timpilor de acces la documentele din arhivă, respectiv întărirea capacității instituționale a Municipiului București și a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov prin pregătirea adecvată a personalului în domeniul planificării strategice și a modelării în transporturi.

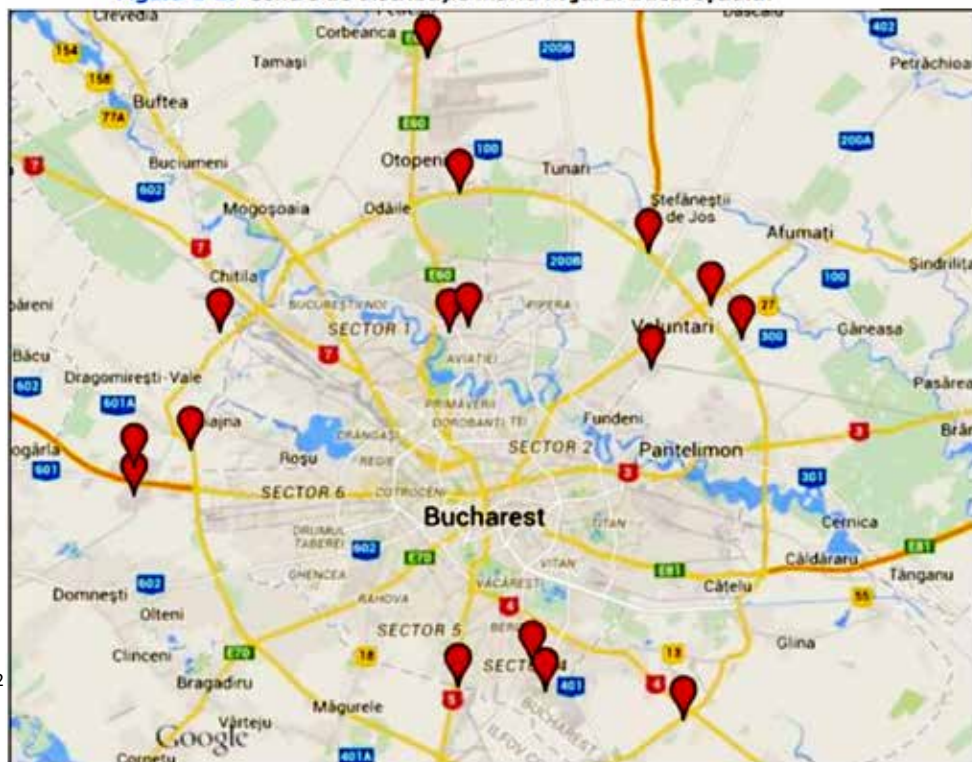
Hotărârea adoptată cu 33 de voturi "pentru" și 18 abțineri aprobă proiectul "Mobilitate 2.0 - Planificare strategică și administrație publică digitalizată la nivelul Regiunii București-Ilfov", în vederea finanțării prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020.

Ce prevede, acum, proiectul
Au fost identificate mai multe centre

de distribuție principale aflate la intrările în București, ilustrate. Aceste centre sunt proiectate pentru transferul de bunuri de la camioane mari la camioane, care continuă distribuția în București, precum și la alte camioane de distribuție în toată România și în afara țării. Este

important de menționat aglomerarea semnificativă de facilități logistice în partea de vest a orașului. Dintre cele mai mari cinci parcuri logistice din România, patru dintre ele sunt situate în apropiere de București, și toate patru sunt în vecinătatea autostrăzii A1 în

Figura 2-17 Centre de distribuție marfă în jurul Bucureștiului





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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

apropierea intrării în oraș.

Despre transportul de marfă

Pentru componenta transport de marfă, se vor urmări activitățile care sunt legate de transportul de marfă. Activitățile sunt principala unitate pentru modelarea oricărei cereri în procesul de modelare pe patru etape. Generarea și atragerea de marfă în model ar trebui să fie strâns legate de activități casă – alte destinații precum și activități casă– loc de muncă. Modelul de generare de transport de marfă este, de asemenea, o funcție a caracteristicilor zonale de distanță de la centrul orașului spre zonele de încărcare.

Transporturile de marfă sunt explicate în principal prin activitățile HBO (Generare călătorii Casă – Alte destinații), urmate în importanță de călătoriile HBW (Atracție călătorii Casă – Loc de muncă) și apoi unele caracteristici spațiale ale Zonelor de Analiză de Trafic. Distribuția duratei călătoriilor a fost aleasă pentru a fi cât mai plată posibil. Această metodă a fost aleasă cu scopul de a compensa lipsa de informații cu privire la durata transportului de marfă și de a le face mai îndelungate decât călătoria cu mașina.

Distribuția în funcție de durata călătoriei arată o distribuție cu o durată medie a călătoriei de 30 de minute în sistem, care este de 1,5 ori mai mare decât durata medie de călătorie cu mașina în ZAT-urile din București.

Împărțirea transporturilor de marfă

Împărțirea transporturilor de marfă se presupune a fi uniformă în acest model, cu o treime camioane grele și două treimi camioane ușoare.

Dan vrea abordare integrată

Primarul general al Capitalei, Nicușor Dan, a afirmat, în mai 2021, că nu a existat în ultimii zeci de ani o abordare integrată a ceea ce a însemnat trafic în București. Pentru a rezolva această problemă, se are în vedere o soluție sistematică - respectiv utilizarea autostrăzii de centură pentru a avea zece ieșiri din cartierele bucureștene

și metroul de suprafață. Pentru realizarea primului obiectiv, Consiliul General al Municipiului București va încheia un parteneriat cu Ministerul Transporturilor și Consiliul General Ilfov.

„Nu a existat în ultimii zeci de ani o abordare integrată a ceea ce a însemnat trafic în București. O să vedem intervenții punctuale, un pasaj aici, un pasaj acolo, dar nu a existat o abordare care să privească această problemă structural”, a declarat primarul general, Nicușor Dan.

Dan a reluat tema anul acesta

„Cele zece radiale. Există o asociere cu Consiliul Județean Ilfov și cu Ministerul Transporturilor, cei care au coordonarea proiectului sunt cei de la Consiliul Județean Ilfov. Avem aceste 10 ieșiri principale din București, din zona București-Ilfov până la Autostrada de centură A 0, pentru patru din cele zece s-au realizat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană București analize de favorabilitate, astea sunt documentațiile care preced scoaterea la licitație a studiilor de fezabilitate. În luna iunie s-a scos în achiziție primul studiu de fezabilitate pentru ieșirea din Bulevardul Timișoara, cu o durată estimată realizării de studii de fezabilitate de 14 luni.

Cele patru ieșiri pentru care s-a făcut această analiză de favorabilitate sunt ieșirea din Bulevardul Timișoara, ieșirea din Poligrafiei, ieșirea din Metalurgiei

și ieșirea din Prelungirea Ferentari. Sperăm la o finanțare din POIM pentru studiile de fezabilitate și la o finanțare din viitorul POT – Programul Operațional Transport pentru realizarea efectivă a acestor radiale”, a explicat Nicușor Dan.

Vine și semaforizarea inteligentă

Nicușor Dan a declarat că cea mai bună soluție pentru traficul din Capitală este semaforizarea inteligentă, dar s-a referit și la achiziția de noi tramvaie sau la o centură de cale ferată.

„Cea mai bună soluție pe cost-beneficiu este semaforizarea inteligentă, am început-o, apoi trebuie să dezvoltăm transportul public. După cum știți, au început să vină tramvaiele, cele 100 de tramvaie de la Arad, suntem în achiziție 100 de autobuze electrice, foarte curând 120 de tramvaie, după asta trebuie să prioritizăm transportul public și după aceea avem o rețea relativ extinsă de tramvaie, numai că pe anumite porțiuni se circulă cu 5km/oră pentru că nu sunt reabilite liniile și avem deja toate studiile făcute.

Așteptăm deschiderea fondurilor europene în această toamnă pentru a reabilita 50 de kilometri și avem o mare oportunitate, avem o centură CFR în jurul Bucureștiului, așa-numita linie de Constanța care trece prin Pipera, niște intrări și niște gări interioare pe CFR pe care vrem să facem un tren urban sau metrou de suprafață”, a declarat Nicușor Dan.

Tabel 3-10 Parametrii estimați ai modelului de marfă

Variabilă explicativă	HBW - PRODUCȚIE	HBO - PRODUCȚIE
GENERARE-HBW [t-test]	-0.007 [2.15]	
GENERARE-HBO [t-test]	0.027 [1.982]	
ATRAȚIE-HBW [t-test]		0.002 [1.89]
ATRAȚIE-HBO [t-test]		0.003 [4.25]
CENTRUL ORAȘULUI [t-test]		40.975 [1.96]
INEL ZONAL 4 [t-test]		7.52 [5.2]
R-la pătrat	0.685	0.693



NOI REGULI ÎN EUROPA PENTRU VEHICULELE FĂRĂ ȘOFER. SUNT VIZATE ȘI CAMIOANELE

Documentul prezentat de UE introduce o serie de sisteme avansate obligatorii de asistență pentru conducătorul auto, cu scopul de a îmbunătăți siguranța rutieră, și stabilește cadrul juridic pentru omologarea vehiculelor automatizate și complet autonome în UE.

În finalul documentului, UE cere o amânare a aplicării acestui regulament pentru a le lăsa producătorilor destul timp să se adapteze la cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Decizia urmează să fie luată în cea mai scurtă perioadă.

Protecția pe primul loc

Noile măsuri de siguranță vor contribui la o mai bună protecție a pasagerilor, a pietonilor și a bicicliștilor din întreaga UE, salvând, potrivit estimărilor, peste 25 000 de vieți și evitând cel puțin 140 000 de vătămări grave până în 2038.

Dat fiind faptul că intrarea în vigoare a Regulamentului privind siguranța generală împuternicește Comisia să completeze cadrul juridic pentru vehiculele automatizate și conectate, Comisia va prezenta în această vară norme tehnice pentru omologarea vehiculelor complet autonome, UE devenind astfel un pionier în domeniu. Aceste norme vor contribui la creșterea încrederii cetățenilor, la stimularea inovării și la îmbunătățirea competitivității industriei europene a autovehiculelor. Margrethe Vestager, vicepreședintă executivă și comisar responsabil cu o Europă pregătită pentru era digitală, a declarat: „Tehnologia

ne ajută să îmbunătățim nivelul de siguranță al autoturismelor noastre. Noile funcții avansate de siguranță obligatorii vor ajuta în continuare la reducerea numărului de victime ale accidentelor. Totodată, astăzi facem ceea ce este necesar pentru a ne asigura că normele noastre ne permit să introducem în condiții de siguranță vehiculele autonome în UE, într-un cadru care pune siguranța persoanelor pe primul loc.” Thierry Breton, comisarul responsabil pentru piața internă, a declarat: „Vehiculele noastre sunt din ce în ce mai automatizate, dacă ne gândim la sistemele de asistență pentru controlul vitezei sau la sistemele de menținere a



benzii de circulație și de frânare automată. Odată cu noua legislație privind siguranța vehiculelor care se aplică de astăzi, Europa se asigură că această tehnologie îmbunătățește viața de zi cu zi a cetățenilor noștri și că industria autovehiculelor dispune de un cadru previzibil și sigur pentru a continua implementarea unor soluții tehnologice inovatoare și pentru a-și menține competitivitatea la nivel mondial.”

Noile măsuri care introduc funcții de siguranță pentru asistarea conducătorului auto includ:

- Pentru toate vehiculele rutiere (și anume, autoturisme, camionete, camioane și autobuze): asistență inteligentă pentru controlul vitezei, avertizare la mersul înapoi cu cameră sau senzori, avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto, dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele, precum și semnal de oprire de urgență;
- Pentru autoturisme și camionete: funcții suplimentare, cum ar fi sistemele de menținere a benzii de circulație și frânarea automată;
- Pentru autobuze și camioane: tehnologii pentru o mai bună recunoaștere a posibilelor unghiuri moarte, avertizări pentru prevenirea coliziunilor cu pietoni sau bicicliști și sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri.

Normele se vor aplica mai întâi noilor tipuri de vehicule, începând de astăzi, și ulterior tuturor vehiculelor noi, începând cu 7 iulie 2024. Unele dintre noile măsuri vor fi extinse pentru a fi aplicate mai multor tipuri de vehicule rutiere până în 2029.

Ce spune actul normativ. Cele mai importante prevederi:

Sistemele avansate de frânare de urgență, sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație, sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto, sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemul de avertizare la mersul înapoi sunt sisteme de siguranță care au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime.

În plus, unele dintre aceste sisteme de siguranță stau la baza unor tehnologii care vor fi utilizate și pentru introducerea vehiculelor automate. Orice astfel de sisteme de siguranță ar trebui să funcționeze fără utilizarea vreunui tip de informație biometrică privind conducătorii auto sau pasagerii, inclusiv recunoașterea facială. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebui stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru

omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru homologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate. Progresul tehnologic în ceea ce privește aceste sisteme ar trebui să fie luat în considerare la fiecare evaluare a legislației existente, pentru a fi viabile pe termen lung, respectând în același timp cu strictețe principiul protecției datelor și a vieții private și pentru a reduce sau elimina accidentele și vătămările în transportul rutier. De asemenea, este necesar să se asigure faptul că sistemele respective pot fi utilizate în siguranță, pe toată durata ciclului de viață al vehiculului.

11. Ar trebui să existe posibilitatea de a dezactiva sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei, de exemplu atunci când un conducător auto primește avertismente false sau feedback necorespunzător din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile, a unor marcaje rutiere temporare contradictorii în zonele de construcție sau a unor indicatoare rutiere incorecte, defecte sau lipsă. O astfel de funcție de dezactivare ar trebui să se afle sub controlul conducătorului auto. Aceasta ar trebui să permită dezactivarea sistemului inteligent de asistență atâta timp cât este necesar și reactivarea cu ușurință a acestuia de către conducătorul auto. Atunci când sistemul este dezactivat, se pot furniza informații privind limita

de viteză. Sistemul ar trebui să fie întotdeauna activ când se pornește motorul, iar conducătorul auto ar trebui fie informat mereu dacă sistemul este pornit sau oprit.

13. Introducerea unor dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele, care stochează o gamă de date cruciale, anonimizate, privind vehiculul, pe o perioadă scurtă, înainte, în timpul și imediat după coliziune (declanșată, de exemplu, de deschiderea unui airbag), alături de cerințe privind intervalul de valori, precizia și rezoluția datelor, precum și privind colectarea, stocarea și posibilitatea de accesare a acestora, constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Toate autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive de înregistrare. Aceste dispozitive de înregistrare ar trebui să fie capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât acestea să poată fi utilizate de statele membre numai pentru a efectua analize privind siguranța rutieră și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate, fără posibilitatea de a identifica proprietarul sau deținătorul unui anumit vehicul pe baza datelor stocate.

Sisteme avansate de frânare

15. Este posibil ca sistemele avansate de frânare de urgență sau sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație să nu fie complet funcționale în unele cazuri, în special din cauza unor deficiențe ale infrastructurii rutiere. În aceste cazuri, sistemele ar trebui să se dezactiveze singure și să furnizeze conducătorului auto informații privind dezactivarea. Dacă ele nu se dezactivează automat, ar trebui să fie posibilă dezactivarea lor manuală. O astfel de dezactivare ar trebui să fie temporară și să dureze numai atât timp cât sistemul nu este complet funcțional. Conducătorii auto ar putea de asemenea să fie nevoiți să anuleze sistemul avansat de frânare de urgență sau sistemul de urgență de menținere a benzii de circulație atunci când funcționarea sistemului

ar putea duce la riscuri sau la vătămări mai mari. Acest lucru ar asigura faptul că vehiculul este sub controlul conducătorului auto în permanență. Cu toate acestea, astfel de sisteme ar putea să recunoască, de asemenea, cazurile în care conducătorul auto se află în incapacitate și intervenția sistemului este, prin urmare, necesară pentru a preveni ca un accident să fie mai grav decât ar fi în lipsa acestei intervenții.

22. Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de vehicule ceea ce a dus la cabine tipice situate deasupra motorului concepute pentru a maximiza spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția ridicată a conducătorului auto a condus la creșterea unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidente cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar trebui introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă, cu scopul de a îmbunătăți vizibilitatea directă de pe scaunul conducătorului auto a pietonilor, cicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, prin reducerea în cea mai mare măsură posibilă a ariei unghiurilor moarte din partea din față și părțile laterale ale vehiculului. Ar trebui să se țină seama de caracteristicile specifice ale diferitelor categorii de vehicule.

Reducerea numărului de accidente rutiere

23. Vehiculele automate au potențialul de a contribui enorm la

reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că peste 90% din accidentele rutiere sunt cauzate în anumită măsură de erori umane. Dat fiind că vehiculele automate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automate la nivelul Uniunii, inclusiv în ceea ce privește o asigurare verificabilă a siguranței pentru luarea deciziilor de către vehiculele automate, respectând totodată principiul neutralității tehnologice, iar aceste norme ar trebui promovate la nivel internațional în cadrul Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29).

25. Circulația vehiculelor în convoi are potențialul de a genera un transport mai sigur, mai curat și mai eficient în viitor. Pentru a anticipa introducerea tehnologiei aferente circulației în convoi și a standardelor relevante, va fi necesar un cadru de reglementare cu norme și proceduri armonizate.

28. Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței pe teren umed a pneurilor la nivelul ONU. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 privind dispoziții uniforme cu privire la omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și/sau aderența pe suprafețele umede și/sau rezistența la rulare („Regulamentul ONU nr. 117”) conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar



trebui să fie continuat cu rapiditate și cu ambiție la nivelul ONU, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. Cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui înlocuite cu regulamentele ONU echivalente.

Asigurarea bunei funcționări a pieței interne

34. Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume asigurarea bunei funcționări a pieței interne prin introducerea de cerințe tehnice armonizate în ceea ce privește performanțele de siguranță și de mediu ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.

35. Cerințele tehnice detaliate și procedurile adecvate de încercare, precum și dispozițiile privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite în acte delegate și în acte de punere în aplicare cu suficient timp înainte de data aplicării acestora, pentru a le lăsa producătorilor destul timp să se adapteze la cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Unele vehicule sunt fabricate în număr mic. Prin

urmare, este oportun ca cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său să țină seama de astfel de vehicule sau categorii de vehicule în cazurile în care cerințele respective sunt incompatibile cu utilizarea sau proiectarea unor astfel de vehicule sau în cazurile în care acestea impun o sarcină suplimentară disproporționată.

REGULAMENTUL prevede: OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORULUI

Articolul 1

(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare, precum și toate noile sisteme, componente și unități tehnice separate care sunt introduse pe piață sau puse în funcțiune sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele din prezentul regulament și din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(4) Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

(5) Producătorii trebuie, de asemenea, să se asigure că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile menționate în anexa II, începând cu datele specificate în anexa respectivă, în conformitate cu cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare stabilite

în actele delegate și cu procedurile și specificațiile tehnice uniforme stabilite în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

(a) sistemele de reținere, testele de impact, integritatea sistemului de alimentare cu combustibil și siguranța electrică de înaltă tensiune;

(b) utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, vedere și vizibilitate;

(c) șasiul vehiculului, sistemul de frânare, pneurile și sistemul de direcție;

(d) instrumentele la bord, sistemul electric, sistemul de iluminat al vehiculului și protecția împotriva utilizării neautorizate, inclusiv a atacurilor cibernetice;

(e) comportamentul conducătorului auto și al sistemului; și

(f) construcția și caracteristicile generale ale vehiculelor.

Articolul 5

Dispoziții specifice referitoare la sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri și la pneuri (1) Vehiculele trebuie echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil, pentru o gamă largă de condiții rutiere și de mediu, să îi atragă atenția conducătorului auto, printr-o avertizare la bordul vehiculului, atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri. L 325/10 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 16.12.2019 (2) Sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri sunt concepute pentru a evita resetarea sau recalibrarea la o presiune scăzută a pneului.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



(3) Toate pneurile introduse pe piață trebuie să îndeplinească cerințele de siguranță și performanță de mediu stabilite în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

Articolul 6

Sisteme avansate pentru vehicule pentru toate categoriile de autovehicule

(1) Autovehiculele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme avansate pentru vehicule: (a) sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei; (b) facilitarea instalării sistemului antidemaraj cu etilotest; (c) sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto; (d) sistemul de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto; (e) semnalul pentru frânare de urgență; (f) sistemul de avertizare la mersul înapoi; și (g) dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele. (2) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei îndeplinesc următoarele cerințe minime: (a) trebuie să fie posibil să se atragă atenția conducătorului auto, prin

sistemul de control al accelerației sau prin alt feedback specific, adecvat și eficace, asupra faptului că limita de viteză este depășită; (b) trebuie să fie posibilă deconectarea sistemului; informațiile privind limita de viteză pot fi furnizate în continuare, iar sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei trebuie să fie în modul normal de funcționare la fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului; (c) feedbackul specific și adecvat se bazează pe informații privind limita de viteză obținute prin observarea semnalizărilor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a datelor din hărți electronice, sau pe baza ambelor tipuri de date, puse la dispoziție la bordul vehiculelor; (d) nu afectează posibilitatea conducătorului auto de a depăși viteza setată de sistemul vehiculului; (e) obiectivele sale de performanță se stabilesc pentru a evita sau reduce la minimum rata de eroare în condiții reale de drum. (3) Sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto și sistemele de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto sunt proiectate astfel încât să nu înregistreze și să nu păstreze în

continuu niciun alt tip de date decât cele necesare în scopurile pentru care au fost colectate sau prelucrate în sistemul în buclă închisă. În plus, datele respective nu sunt accesibile sau puse la dispoziția terților în niciun moment și sunt șterse imediat după prelucrare. De asemenea, aceste sisteme sunt proiectate astfel încât să se evite suprapunerea și să nu dea indicații separate și concomitente sau într-un mod neclar conducătorului auto în cazul în care o acțiune declanșează ambele sisteme

(4) Dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele trebuie să îndeplinească în special următoarele cerințe: (a) datele pe care le pot înregistra și stoca în ceea ce privește perioada cu puțin timp înainte, în timpul și imediat după coliziune cuprind viteza vehiculului, frânarea, poziția și înclinarea vehiculului pe șosea, starea și rata de activare a tuturor sistemelor de siguranță, a sistemului eCall 112 de la bordul vehiculului, activarea frânelor și orice parametri de intrare relevanți ai sistemelor active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bord, cu un grad ridicat de precizie și cu asigurarea păstrării datelor; 16.12.2019 RO Jurnalul Oficial al

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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



Uniunii Europene L 325/11

(b) nu pot fi dezactivate;
(c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date garantează că: (i) funcționează într-un sistem în buclă închisă;
(ii) datele pe care le colectează sunt anonimizate și protejate împotriva manipulării și utilizării necorespunzătoare; și
(iii) datele pe care acestea le colectează permit identificarea tipului, variantei și a versiunii exacte de vehicul, și în special a sistemelor de siguranță activă și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului;
(d) datele pe care dispozitivele sunt capabile să le înregistreze pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, în temeiul dreptului Uniunii sau al dreptului intern, numai în scopul cercetării și analizei referitoare la accidente, inclusiv în scopul omologării de tip a sistemelor și componentelor și în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, printr-o interfață standardizată.
(5) Un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele nu poate înregistra și stoca ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de identificare a vehiculului sau orice altă informație care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului ori a proprietarului sau a deținătorului acestuia.

Cerințe specifice privind autobuzele și vehiculele utilitare grele

(1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile și vehiculelor din categoriile M2, M3, N2 și N3, vehiculele din categoriile respective trebuie să respecte cerințele prevăzute la alineatele (2)-(5) și specificațiile tehnice stabilite în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7). Vehiculele din categoriile M2 și M3 trebuie să îndeplinească, de asemenea, cerințele stabilite la alineatul (6).
(2) Vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare la

trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și un sistem avansat de frânare de urgență care respectă specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7).

(3) Vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate care sunt capabile să detecteze pietonii și bicicliștii situați în imediata apropiere a părții frontale sau laterale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

(4) În ceea ce privește sistemele menționate la alineatele (2) și (3), trebuie să se respecte următoarele cerințe minime, în special:

(a) să fie posibilă oprirea acestor sisteme doar separat, printr-o secvență de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto;

(b) sistemele să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;

(c) să fie posibilă oprirea facilă a avertizării sonore, dar această acțiune să nu dezactiveze în același timp alte funcții ale sistemului în afară de avertizare sonoră; (d) conducătorul auto să poată să anuleze aceste sisteme.

(5) Vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 trebuie să fie proiectate și construite pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto, reducând cât mai mult posibil unghiurile moarte din fața și din lateralul conducătorului auto, ținând totodată seama de caracteristicile specifice ale diferitelor categorii de vehicule.

(6) Vehiculele din categoriile M2 și M3, cu o capacitate de peste 22 de pasageri în afara conducătorului auto și construite cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor sunt proiectate și construite pentru a fi accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante. 16.12.2019 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 325/13

(7) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru:
(a) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele (2)-(5) de la prezentul articol;
(b) omologarea de tip a sistemelor menționate la alineatul (3) din prezentul articol ca unități tehnice separate.

Articolul 11

Cerințe specifice privind vehiculele automate și vehiculele complet automate

(1) În plus față de celelalte cerințe din prezentul regulament și din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile respective, vehiculele automate și vehiculele complet automate trebuie să respecte specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2) legate de:

(a) sistemele care preiau controlul asupra vehiculului de la conducătorul auto, inclusiv sistemele de semnalizare, direcție, accelerare și frânare;

(b) sistemele care furnizează vehiculului informații în timp real cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare;

(c) sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto;

(d) dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la evenimente pentru vehiculele automate;

(e) formatul armonizat pentru schimbul de date, de exemplu circulația în convoi a vehiculelor de mărci diferite;

(f) sisteme pentru furnizarea de informații privind siguranța către alți utilizatori ai drumurilor.

Cu toate acestea, respectivele specificații tehnice privind sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto menționate la primul paragraf litera (c) nu se aplică vehiculelor complet automate.

L 325/14 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 16.12.2019.

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.





SE SCHIMBĂ REGIMUL DE IMPOZITARE PENTRU SALARIILE ȘOFERILOR. PLAFON DE 33% DIN SALARIU

Guvernul a publicat, pe 18 iulie, Ordonanța nr. 16/2022 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, abrogarea unor acte normative și alte măsuri financiar-fiscale Modificări.

În Lege este prevăzută o excepție de la limita de 33% beneficii extrasalariale în cazul veniturilor obținute din afara țării prin aplicarea clauzei de mobilitate, principalul vizat fiind sectorul transportului rutier de mărfuri. Transportatorii au avertizat recent că există o lege (72/2022) votată de Parlament și promulgată de președinte care urma să fie anulată la mai puțin de 3 luni de la intrarea în vigoare de acest OUG cu modificările la Codul fiscal.

Modificările care vizează șoferii și transportul rutier

În cazul veniturilor din salarii și asimilate salariilor se propune introducerea unui plafon lunar de venit neimpozabil și care nu se

cuprinde în bazele de calcul ale contribuțiilor sociale obligatorii, de cel mult 33% din salariul de bază corespunzător locului de muncă ocupat, în condițiile stabilite prin lege, pentru următoarele:

- a) prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate potrivit legii, în limita a 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizația de delegare/detașare, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice;
- b) contravaloarea hranei acordate de către angajator pentru angajații proprii astfel cum este prevăzut în contractul de muncă sau în regulamentul intern, în limita valorii maxime, potrivit legii, a unui tichet

de masă/persoană/zi, prevăzută la data acordării, în conformitate cu legislația în vigoare;

- c) cazarea și contravaloarea chiriei pentru spațiile de cazare/de locuit puse de către angajatori la dispoziția angajaților proprii, astfel cum este prevăzut în contractul de muncă sau în regulamentul intern, în limita unui plafon neimpozabil de 20% din salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată /lună/persoană, în anumite condiții prevăzute de lege;
- d) contravaloarea serviciilor turistice și/sau de tratament, inclusiv transportul, pe perioada concediului, pentru angajații proprii și membrii de familie ai acestora, acordate de angajator, astfel cum este prevăzut în contractul de



muncă, regulamentul intern, sau primite în baza unor legi speciale și/sau finanțate din buget, în limita unui plafon anual, pentru fiecare angajat, reprezentând nivelul unui câștig salarial mediu brut utilizat la fundamentarea bugetului asigurărilor sociale de stat pe anul în care au fost acordate.

Pentru partea care depășește plafonul neimpozabil lunar de 33% din salariul de bază corespunzător locului de muncă ocupat, se datorează impozit pe venit și contribuții sociale obligatorii. Totodată, se propune ca angajatorul care acordă aceste venituri/avantaje să stabilească ordinea de includere a acestora în plafonul lunar de cel mult 33% din salariul de bază corespunzător locului de muncă ocupat.

De asemenea, se mențin prevederile Legii nr. 72/2022 pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea unor acte normative potrivit cărora 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 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; Inspecția Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, având 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 și a prestației suplimentare acordate în baza clauzei de mobilitate.

LEGEA AȘA CUM A FOST VOTATĂ

39. La articolul 76, după alineatul (4) se introduc două noi alineate, alin. (41) și (42), cu următorul cuprins: (4.1) Următoarele venituri cumulate lunar nu reprezintă venit impozabil în înțelesul impozitului pe venit,

în limita plafonului lunar de cel mult 33% din salariul de bază corespunzător locului de muncă ocupat:

a) prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate potrivit legii, altele decât cele prevăzute la alin. (2) lit. k), în limita a 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizația de delegare/detașare, prin hotărâre a Guvernului, pentru personalul autorităților și instituțiilor publice;

b) contravaloarea hranei acordate de către angajator pentru angajații proprii, persoane fizice care realizează venituri din salarii sau asimilate salariilor, în alte situații decât cea prevăzută la alin. (4) lit. c), astfel cum este prevăzut în contractul de muncă sau în regulamentul intern, în limita valorii maxime, potrivit legii, a unui tichet de masă/persoană/zi, prevăzută la data acordării, în conformitate cu legislația în vigoare. La stabilirea plafonului lunar neimpozabil nu se iau în calcul numărul de zile din luna în care persoana fizică desfășoară activitate în regim de telemuncă sau muncă la domiciliu sau se află în concediu de odihnă/

medical/delegare. Prin hrană se înțelege hrana preparată în unități proprii sau achiziționată de la unități specializate. Prevederile nu sunt aplicabile angajaților care beneficiază de tichete de masă, în conformitate cu legislația în vigoare; c) cazarea și contravaloarea chiriei pentru spațiile de cazare/ de locuit puse de către angajatori la dispoziția angajaților proprii, persoane fizice care realizează venituri din salarii sau asimilate salariilor, astfel cum este prevăzut în contractul de muncă sau în regulamentul intern, în limita unui plafon neimpozabil de 20% din salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată/lună/persoană, în următoarele condiții.

La determinarea plafonului de 20% din salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată se ia în calcul valoarea cea mai mică a salariului minim brut pe țară, în vigoare în luna pentru care se acordă avantajele.

31. La articolul 76 alineatul (2), litera k) se modifică și va avea următorul cuprins:

k) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de lucrătorii mobili prevăzuți în Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare, 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;"

32. La articolul 76 alineatul (2), după litera k) se introduce o nouă literă, lit. k1), cu următorul cuprins:

k1) prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate potrivit legii, altele decât cele prevăzute la alin. (2) lit. k), pentru partea care depășește limitele prevăzute la alin. (41) lit. a);"

Cele mai importante modificări ale Codului Fiscal

• Impozitul pe veniturile microîntreprinderilor

Modificările sistemului de impozit pe veniturile microîntreprinderilor promovate prin proiectul de ordonanță sunt:

- aplicarea opțională a sistemului de impozit pe veniturile microîntreprinderilor;
- reducerea plafonului veniturilor obținute în anul precedent, de la 1.000.000 euro la 500.000 euro;

- pentru anul fiscal 2023, veniturile luate în calcul pentru stabilirea limitei de 500.000 euro, echivalentul în lei, precum și celelalte elemente care constituie baza impozabilă, sunt cele înregistrate potrivit reglementărilor contabile aplicabile la 31 decembrie 2022;

- instituirea condiției ca microîntreprinderea să aibă cel puțin un salariat, situație în care este necesară eliminarea cotei de impozitare de 3%;

- condiția referitoare la deținerea unui salariat se consideră îndeplinită numai dacă perioada de suspendare este mai mică de 30 zile, având în vedere faptul că, potrivit Codului muncii, suspendarea contractului individual de muncă are ca efect suspendarea prestării muncii de către salariat și a plății drepturilor de natură salarială de către angajator; pentru descurajarea unor practici de suspendare repetată a raporturilor de muncă, în cursul unui an fiscal, se propune limitarea la un singur caz de suspendare și pe o perioadă de cel mult 30 de zile pentru ca această condiție, referitoare la deținerea unui salariat, să fie considerată îndeplinită;

- instituirea unei condiții de deținere de titluri de participare de către același acționar/asociat la cel mult trei microîntreprinderi, în cazul acționarilor asociaților care dețin mai mult de 25% din valoarea/ numărul titlurilor de participare sau al drepturilor de vot;

- limitarea la 20% a veniturilor obținute din consultanță și management;

- excluderea din sfera de aplicare a impozitului pe veniturile





microîntreprinderilor a persoanelor juridice care desfășoară activități: în domeniul bancar, în domeniul asigurărilor și reasigurărilor, al pieței de capital, inclusiv activități de intermediere în aceste domenii, în domeniul jocurilor de noroc, precum și a persoanelor juridice române care desfășoară activități de explorare, dezvoltare, exploatare a zăcămintelor de petrol și gaze naturale;

- eliminarea posibilității de opțiune pentru aplicarea impozitului pe profit în situația în care erau îndeplinite condițiile legate de valoarea capitalului social și a numărului de salariați;
- menținerea cotei de impozitare de 1%;
- efectuarea unor corelări tehnice pentru integrarea noilor condiții de încadrare în regulile fiscale în vigoare;
- pentru aplicarea conformă a Directivei 2011/96/UE, instituirea unei reguli de scădere din baza impozabilă a dividendelor primite, din state membre ale UE, de către microîntreprinderi, dacă sunt îndeplinite anumite condiții;
- eliminarea unor prevederi care au devenit caduce în raport cu perioada în care s-au aplicat, respectiv în anul 2017;

- stabilirea ordinii de scădere din impozitul pe veniturile microîntreprinderilor a sumelor reprezentând sponsorizări pentru susținerea entităților nonprofit, unităților de cult, cheltuieli pentru UNICEF și alte organizații internaționale, precum și achiziții de aparate de marcat electronice fiscale puse în funcțiune;
- modificarea termenului de depunere a declarației informative privind beneficiarii bunurilor/serviciilor/sponsorizărilor, corelat cu termenul de depunere a declarației de impozit pentru trimestrul IV, reglementat de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 153/2020 pentru instituirea unor măsuri fiscale de stimulare a menținerii/creșterii capitalurilor proprii, precum și pentru completarea unor acte normative;
- clarificarea valorii impozitului asupra căruia se aplică reducerea de impozit reglementată de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 153/2020;
- alte corelări tehnice.

• Impozitul pe profit

Scutirea de impozit a profitului investit: se propune extinderea facilității privind scutirea de impozit a profitului investit și pentru investițiile în active utilizate în activitatea de

producție și procesare, activele reprezentând re tehnologizare, pentru stimularea contribuabililor de a dezvolta noi capacități de producție, și de a le moderniza pe cele existente. În contextul în care prevederile art. 48 alin. (31) din Codul fiscal se abrogă, se impune corelarea tehnică a prevederilor art. 22 alin. (4) din Codul fiscal.

• Impozitul pe dividende

Regimul fiscal aplicabil dividendelor plătite de o persoană juridică română unei alte persoane juridice române/persoane juridice rezidente într-un alt stat membru al UE. Se propune majorarea cotei impozitului pe dividende, de la 5% la 8%, pentru dividendele distribuite/plătite între persoane juridice române, precum și pentru cele distribuite/plătite nerezidenților. Totodată, pentru evitarea declanșării procedurii de infringement împotriva României, din perspectiva nerespectării principiului nediscriminării prevăzut de TFUE, se propune modificarea prevederilor art. 43 alin. (4) și a dispozițiilor art. 229 alin. (1) lit. c) din Codul fiscal în scopul asigurării unui regim național de scutire, egal și echitabil, pentru dividendele interne și transfrontaliere, plătite



de un rezident român, în situații comparabile.

Astfel, pentru acordarea regimului de scutire a dividendelor plătite între persoane juridice române, la data plății dividendelor, se solicită îndeplinirea următoarelor condiții:

- pentru persoana juridică beneficiară a dividendelor:
- deține minimum 10% din titlurile de participare ale persoanei juridice române care plătește dividendele, pe o perioadă de un an împlinit până la data plății acestora inclusiv;
- este constituită ca o "societate pe acțiuni", "societate în comandită pe acțiuni", "societate cu răspundere limitată", "societate în nume colectiv", "societate în comandită simplă" sau are forma de organizare a unei alte persoane juridice aflată sub incidența legislației române;
- plătește, fără posibilitatea unei opțiuni sau excepții, impozit pe profit sau orice alt impozit care substituie impozitul pe profit.
- pentru persoana juridică care plătește dividendele:
- este constituită ca o "societate pe acțiuni", "societate în comandită pe acțiuni", "societate cu răspundere limitată", "societate în nume colectiv", "societate în comandită simplă" sau are forma de organizare a unei alte persoane juridice aflată sub incidența legislației române;
- plătește, fără posibilitatea unei opțiuni sau excepții, impozit pe

profit sau orice alt impozit care substituie impozitul pe profit. Regimul de scutire a dividendelor plătite între persoane juridice române se aplică și persoanelor plătitoare de impozit pe veniturile microîntreprinderilor, întrucât acest impozit este considerat, potrivit legislației naționale, un impozit care substituie impozitul pe profit. Concomitent, sunt propuse modificări și pentru dispozițiile art. 229 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare pentru a se asigura corelarea condițiilor pentru acordarea scutirii dividendelor interne/transfrontaliere, în ceea ce privește extinderea formelor de organizare pentru societăți, astfel cum sunt acestea reglementate de legislația română.

Se propune, totodată, aplicarea prevederilor art. 43 alin. (2) și (3) din Codul fiscal și în cazul dividendelor distribuite/plătite fondurilor de pensii administrate privat și/sau fondurilor de pensii facultative, indiferent de procentul deținerii titlurilor de participare și de perioada de deținere a acestor titluri de participare, la data distribuției/plății dividendelor către aceste fonduri, precum și impozitarea dividendelor distribuite persoanelor juridice la care statul este acționar/asociat. Pentru corelare cu prevederile Titlului II "Impozitul pe profit" în ceea

ce privește introducerea impozitării dividendelor distribuite/plătite fondurilor de pensii administrate privat și fondurilor de pensii facultative, se elimină scutirea de impozit pentru dividendele plătite către fonduri de pensii nerezidente, astfel cum sunt ele definite în legislația statului membru al UE sau a unuia dintre statele SEE.

De asemenea, se propune și modificarea corespunzătoare a prevederilor art. 24 alin. (1) lit. a) pct. 1 din Codul fiscal, privitor la condiția legată de forma de organizare pe care persoana juridică română, societate-mamă, trebuie să o îndeplinească pentru a beneficia, la calculul impozitului pe profit, de neimpozitarea veniturilor aferente dividendelor primite de această persoană de la filialele sale situate într-un stat membru al UE.

• Impozitul pe venit și contribuții sociale obligatorii

1. Se propune abrogarea prevederii potrivit căreia persoanele fizice care desfășoară activități sezoniere dintre cele prevăzute la art. 1 al Legii nr. 170/2016 privind impozitul specific unor activități, în cursul unui an sunt scutite la plata impozitului pentru veniturile realizate din salarii și asimilate salariilor.

Măsura privind abrogarea Legii nr. 170/2016 la data de 1 ianuarie 2023 are în vedere și faptul că, din

analiza efectelor aplicării măsurii, a rezultat faptul că aceasta nu a condus la atingerea obiectivului estimat, fiind aplicată pentru un număr redus de contribuabili.

2. Se propune revizuirea reglementării privind acordarea facilităților fiscale în sectorul construcției, precum și în sectorul agricol și în industria alimentară în sensul în care vor beneficia de facilitățile fiscale, numai persoanele fizice care obțin venituri din salarii și asimilate salariilor realizate în baza contractelor individuale de muncă încheiate cu angajatori care se încadrează în condițiile prevăzute la art. 60 pct. 5 și pct. 7 din Codul fiscal. Prevederea intră în vigoare la data 1 ianuarie 2023 și se aplică începând cu veniturile aferente lunii ianuarie 2023.

3. Se propune revizuirea reglementării privind acordarea facilităților fiscale în sectorul construcției, în ceea ce privește condiția referitoare la calculul cifrei de afaceri, în sensul în care raportarea are în vedere doar informații/date din anul curent. Astfel, se are în vedere principiul conform căruia facilitățile fiscale se acordă în perioada în care se realizează efectiv activitățile menționate la codurile CAEN precizate în actul normativ, urmărindu-se ca salariații care contribuie în perioada de raportare într-un procent semnificativ la realizarea a minim 80% din cifra de afaceri totală reprezentând activități de construcții să beneficieze de scutiri, respectiv, calculul să fie realizat în timp real și nu având la bază date istorice.

4. Se propune modificarea plafonului până la care se acordă facilitățile fiscale în domeniul construcțiilor, sectorul agricol și în industria alimentară, respectiv de la 30.000 lei lunar la 10.000 lei lunar, inclusiv. Pentru partea din venitul brut lunar ce depășește 10.000 lei nu se aplică facilitățile fiscale.

5. Se propune reglementarea regimului fiscal aplicabil indemnizațiilor acordate potrivit legii pentru îngrijirea pacientului

cu afecțiuni oncologice, similar cu cel aplicabil indemnizațiilor pentru risc maternal, maternitate, îngrijirea copilului bolnav, respectiv, acest tip de indemnizație reprezintă venit neimpozabil și nu se cuprinde în baza de calcul al contribuției de asigurări sociale de sănătate, fiind datorată numai contribuția de asigurări sociale.

6. Se propune modificarea plafonului până la care contribuabilii determină venitul net anual pe bază de norme de venit, respectiv de la 100.000 euro la 25.000 euro. Modificarea are în vedere contribuabilii care realizează venituri din activități independente, altele decât venituri din profesii liberale obținute din prestarea de servicii cu caracter profesional, potrivit actelor normative speciale care reglementează organizarea și exercitarea profesiei respective.

8. Se propune revizuirea sistemului de acordare a deducerilor personale în cazul contribuabililor care realizează venituri din salarii la locul unde se află funcția de bază.

- deducerea personală de bază;

- deducerea personală suplimentară,

și se acordă în limita venitului impozabil lunar realizat.

a) Deducerea personală de bază se acordă pentru persoanele fizice care au un venit lunar brut de până 2.000 de lei peste nivelul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată aprobat prin hotărâre a Guvernului, în vigoare în luna de realizare a venitului. Pentru contribuabilii care realizează venituri brute lunare din salarii ce depășesc nivelul reprezentând un venit lunar brut de până la 2.000 de lei peste nivelul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată aprobat prin hotărâre a Guvernului, în vigoare în luna de realizare a venitului nu se acordă deducerea personală de bază.

b) Deducerea personală suplimentară se acordă astfel:

- 15% din salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată pentru persoanele fizice cu vârsta de până la 26 de ani, care realizează venituri din salarii al căror nivel este de până la nivelul de 2.000 de lei peste nivelul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată aprobat prin hotărâre a Guvernului, în vigoare în luna de realizare a venitului.





AUTOSTRADA SIBIU-PITEȘTI ARE CONSTRUCTOR. ULTIMUL TRONSON COSTĂ UN MILIARD DE EURO

Tronsonul numărul 3 al Autostrăzii Sibiu-Pitești are constructor. Cei 37 de kilometri vor fi finalizați în anul 2027. Lotul 1, cel mai avansat, va fi deschis anul acesta.

„Luni, 01.08.2022, CNAIR a semnat contractul pentru proiectarea și execuția Secțiunii 3 (Cornetu – Tigveni) a autostrăzii Sibiu - Pitești cu Asociera WEBUILD SPA – TRANCRA SRL.

Valoarea contractului este de 5,323 miliarde de lei, fără TVA, finanțarea proiectului fiind asigurată din Fonduri Europene Nerambursabile. Contractul pentru cea mai complexă secțiune a autostrăzii Sibiu-Pitești are o perioadă de proiectare de 12 luni și o perioadă de execuție de 45 de luni. Perioada de Garanție a lucrărilor este de 120 luni. Lungimea acestei secțiuni de autostradă este de 37,4 km. Principalele lucrări pe această secțiune sunt:

- 95 de poduri și pasaje;
 - tunel cu două galerii independente, în lungime de 1.7 km/galerie;
 - nod rutier Cornetu și Nod rutier Văleni;
 - ecoduct în zona localității Călinești.
- Secțiunea 3 (Cornetu-Tigveni) și secțiunea 2 (Boița-Cornetu), au o lungime totală de 68,73 km și formează tronsonul montan al autostrăzii Sibiu-Pitești care va traversa efectiv Carpații”, a fost anunțat CNAIR.

„Este cel mai mare contract semnat de CNAIR vreodată.(...) Într-un final, cu foarte mare întârziere avem aceste contracte semnate, urmând ca cei care au câștigat licitațiile să se țină de termenii contractului și să avem după zeci de ani o autostradă

care traversează Carpații”, a declarat ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu.

Lotul 1 se deschide anul acesta

Cel mai mare viaduct de autostradă care se construiește în prezent în România se află pe tronsonul Sibiu-Boița, practic prima bucată din autostrada A1 Sibiu - Pitești, un tronson care are toate șansele să fie gata anul acesta.

Viaductul de la Tălmăcel este cel mai înalt viaduct aflat în construcție în prezent pe orice șantier de autostradă sau drum expres din România. Vorbim de un pod de circa 650 metri lungime și care ajunge la o înălțime de circa 30 de metri, cam



cât un bloc de 10 etaje. Podul este unul casetat, are 8 deschideri și a fost construit în consolă. În momentul de față e aproape complet realizat cu un singur modul care mai trebuie finalizat și unit la capete cu restul construcției.

Viaductul Tălmăcel este cel mai înalt pod aflat în construcție în prezent, însă nu este și cel mai înalt per total de pe rețeaua românească de autostrăzi. Recordul pentru cel mai înalt viaduct de autostradă din țară este și va fi deținut în continuare de viaductul Aciliu de pe autostrada Sibiu - Orăștie, un pod lung de 1.100 de metri și înalt de circa 80 de metri.

Lucrările la acest sector Sibiu - Boița (13,17km) au fost contractate în 2019 cu firma Porr pentru circa 127 de milioane de euro și au început efectiv în aprilie 2020 (ordinul de începere a venit în 30 martie), după ce a trecut perioada de proiectare. Termenul de execuție este de 3 ani, însă deschiderea circulației ar putea veni chiar de anul acesta.

Recent și Asociația Pro Infrastructura spunea că „avem șanse maxime să circulăm până la final de an”, asta deși termenul contractual este martie 2023. Avansul fizic al lucrărilor, potrivit datelor CNAIR centralizate de CESTRIN, era în luna iulie de circa 74%.

A1 Sibiu - Boița - 13,17 km
 Constructor: Porr Construct

Valoare: 613 mil lei (cca 127 mil euro)
 Contract semnat: aprilie 2019 (12 luni proiectare + 36 luni execuție)
 Începere lucrări: aprilie 2020 (ordin de începere pe 30 martie 2020)
 Termen finalizare: martie 2023
 Săpătură: 1.800.000 m³,
 Mixtură asfaltică: 181.000 tone,
 Beton: 88.000 m³
 Armătură: 12.000 tone,
 Foraje: 15.000 m,
 Grinzi prefabricate: 393 bucăți,
 Poduri și pasaje: 27 bucăți,
 Podețe: 27 bucăți,
 Un viaduct cu 10 deschideri: 414,70 m lungime,
 Un viaduct cu 8 deschideri: 651,40 m lungime,
 Două spații de servicii,
 Un centru de întreținere și coordonare,
 Două noduri rutiere.

Stadiul lucrărilor pe fiecare secțiune a autostrăzii A1 Sibiu - Pitești

Autostrada Sibiu - Pitești ar urma să aibă o lungime de peste 122 de km și este împărțită în 5 secțiuni, și va lega Centrul și Vestul României de rețeaua europeană de autostrăzi, fiind o parte importantă a Coridorului 4 Paneuropean.

Pe A1 Sibiu - Pitești se lucrează în prezent pe Secțiunea 1 prezentată mai sus, 13,17 km de la Sibiu la Boița.

Și pe **Secțiunea 5**, pe cei 30 de km de la Pitești la Curtea de

Argeș se lucrează, constructor fiind Astaldi).

Contractul cu Astaldi pentru cei 30,35 km din Autostrada 1, Pitești - Curtea de Argeș a fost semnat în mai 2020, după aproape trei ani de licitații și contestații, pentru circa 356 milioane de euro.

El presupune 12 luni pentru proiectare și 48 de luni pentru execuție. Din ce se poate observa în randarea 3D a proiectului, realizată odată cu proiectul tehnic, autostrada trece prin lunca râului Argeș și zona de protecție, precum și pe lângă lacurile de acumulare de pe traseu, iar corpul autostrăzii este ridicat pe toată lungimea sa. Practic, niciun drum nu supratraversează autostrada, ci trece pe sub ea.

„Traseul acestei secțiuni începe în zona localității Curtea de Argeș și continuă paralel cu râul Argeș până la actuala centură a Municipiului Pitești. Viteza de proiectare este de 120 km/h, iar platforma autostrăzii este de 26,00 m lățime”, amintește CNAIR.

Valoarea mai ridicată a proiectului vine și din faptul că cel puțin pe o treime din lungimea totală a traseului vor fi executate numeroase lucrări de artă: 12 poduri, 1 viaduct, 6 pasaje, 3 Noduri rutiere, 1 Spațiu de Servicii, 1 Centru de Întreținere și Coordonare, 1 Parcare de Scurtă Durată. În plus, în zona Curtea de Argeș va fi realizat și un drum de legătură cu orașul de circa 2 kilometri lungime.

Licitația pentru Secțiunea 5 din A1



Pitești - Sibiu a fost lansată în iulie 2017, iar ofertele au fost depuse câteva luni mai târziu. De atunci și până în 2020 rezultatul procedurii a stat agățat într-o procedură greoaie de evaluat ofertele și o serie de contestații în cascadă depuse de unii ofertanți.

Pe **Secțiunea 4** Curtea de Argeș - Tigveni licitația s-a finalizat cu semnarea contractului pe 15 noiembrie 2021 cu austriei de la PORR. Acolo autostrada se află în etapa de proiectare. „Contractul a putut fi semnat după ce Consiliul Național pentru Soluționarea Contestațiilor – CNSC a respins contestația formulată de către un ofertant cu privire la Raportul procedurii de atribuire”, anunța secretarul de stat în Transporturi, Ionel Scioșteanu. Valoarea contractului este de 1,7 miliarde de lei fără TVA, iar durata este de 60 de luni, din care 16 luni perioada de proiectare și 44 luni perioada de execuție a lucrărilor. Nu mai puțin de 10 oferte au fost depuse tocmai în august 2019, dar evaluarea lor a durat o veșnicie, iar apoi câștigătorul anunțat a fost atacat prin contestații. Inițial Curtea de Apel a dispus

reevaluarea ofertelor, dar după șase luni CNAIR a desemnat același câștigător pentru circa 1,7 miliarde de lei.

Marele perdant: firma chineză China Railway 14th Bureau Group CO, LTD, una dintre firmele care au tot depus contestații.

După ce CNSC a respins contestația firmei chineze, conform noilor prevederi legale, autoritatea contractoare are obligația de a semna contractul cu firma declarată câștigătoare la licitație, fără a mai fi nevoită să aștepte rezolvarea definitivă în instanță a eventualelor contestații ulterioare. Cu toate acestea, un alt ofertant a depus din nou o contestație la CNSC, contestație respinsă din nou.

În cadrul contractului vor fi realizate mai multe lucrări de artă având o complexitate ridicată, astfel:

- Construirea a 12 poduri, pasaje și/sau viaducte, având o lungime medie de 230 m, dintre care, cel mai lung fiind Viaductul de la km. 84+341, în lungime de 630 m.
- Construirea unui Tunel în lungime de 1.350 m, în zona de traversare a dealului Momaia, județul Argeș.

Pe **Secțiunea 3**, în luna mai, a fost selectat câștigătorul - o

asociere de constructori din Italia și România care au câștigat practic cea mai scumpă licitație de autostradă lansată vreodată în România. Acum, pe 11 iulie, CNAIR a solicitat Asocierii WEBUILD SPA – TRANCRAID SRL documentele necesare semnării contractului de proiectare și execuție a secțiunii 3.

Pe **Secțiunea 2**, cea mai dificilă porțiune care trece prin Valea Oltului și presupune realizarea a șapte tuneluri, CNAIR a semnat în luna februarie un contract de 860 de milioane de euro cu o firmă din Turcia.

Autostrada A1 Sibiu – Pitești, Secțiunea 2: Boița – Cornetu Valoarea contractului: 4,250 miliarde lei fără TVA

Lungime: 31,33 km.

Termenul de finalizare: 18 luni proiectare și 50 de luni execuție.

Tronsonul de 31,33 de km presupune construcția a 7 tuneluri cu o lungime totală de peste 4,9 km, 27 viaducte, 22 poduri, un ecoduct de circa 210 metri lungime în zona Lazaret și alte câteva sute de lucrări de consolidare, susținere și structuri de stabilizare.



TIME TO SAY GOODBYE

CE PREVEDE LEGEA PRIVIND PROCEDURILE DE RESTRUCTURARE A COMPANIILOR AFLATE ÎN DIFICULTATE

Mii de firme din România pot beneficia de restructurare pentru salvarea afacerii și a locurilor de muncă, prin noua Lege 216/2022, privind prevenirea insolvenței, publicată recent în Monitorul Oficial, explică un grup de practicieni în insolvență.

Legea 216 din 14 iulie 2022 modifică și completează Legea 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență și a altor acte normative. Noua lege transpune mecanismele de prevenție în business introduse la nivel european prin Directiva nr. 2019/1023. „Noul cadru de restructurare este o aliniere importantă pentru România la cerințele Uniunii Europene și ne bucurăm că legea a fost adoptată în termenul stabilit de aceasta și la timp pentru a veni în sprijinul companiilor care vor avea nevoie de aceste soluții în următoarea perioadă. La fel ca în cazul prevenției în business despre care noi vorbim cu fiecare ocazie și prin care încurajăm antreprenorii să adreseze problemele încă din faza incipientă, și în cazul acestei legi, dacă intervenim de la începutul momentelor de dificultate și putem ajuta cât mai

multe companii să își revină, vom crea un avantaj competitiv pentru întreaga economie românească, cel al rezilienței și antifragilității”, potrivit specialiștilor.

Legea 216/2022 privind restructurarea companiilor în dificultate vine în sprijinul întregului mediu de business:

- Pe de-o parte va sprijini antreprenorii și companiile în primii cinci ani, cei mai dificili, având în vedere că 50% dintre cele create în UE nu supraviețuiesc în această perioadă, conform studiilor efectuate de Uniunea Europeană.

- Pe de altă parte investitorii vor beneficia de această inițiativă în mai multe moduri:

- În primul rând, ratele de recuperare ar trebui să crească odată ce sunt instituite mecanismele de detectare a dificultăților financiare și de restructurare într-un stadiu incipient al dificultăților.

- În al doilea rând, măsurile propuse vor reduce sarcina evaluării riscurilor atunci când iau în considerare investiția într-o altă țară a UE sau în mai multe state membre.

Și, mai mult, reducerea duratei procedurilor va crește predictibilitatea pentru investitori și creditorii. Noua lege prevede două proceduri de restructurare, respectiv acordul de restructurare și concordatul preventiv, ambele orientate spre salvarea companiei și spre dezvoltarea business-urilor:

- Acordul de restructurare va fi elaborat de către specialistul în restructurare, apoi va fi negociat cu creditorii, votat de aceștia și confirmat de judecătorul sindic.

- Concordatul preventiv presupune o cerere de deschidere a procedurii, cu efect imediat de suspendare a



execuțiilor silite, apoi elaborarea unui plan de restructurare, negocierea și votarea acestuia de către creditorii, și ulterior aprobarea lui de către judecătorul sindic.

Pe tot parcursul procesului de restructurare, antreprenorul rămâne în controlul afacerii sale și, în plus, se bucură de sprijinul specialistului în restructurare pentru crearea și implementarea măsurilor propuse prin planul de restructurare, care pot fi dintre cele mai relevante și variate.

Legea care transpune mecanismele de prevenție în business introduse la nivel european prin Directiva nr. 2019/1023 a fost promulgată de Președintele României și a fost publicată în Monitorul Oficial.

Ce prevede Directiva nr. 2019/1023

Directiva (UE) 2019/1023 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind cadrele de restructurare preventivă, remiterea de datorie și decăderile, precum și măsurile de sporire a eficienței procedurilor de restructurare, de insolvență și de remitere de datorie și de modificare a Directivei (UE) 2017/1132 (Directiva privind restructurarea și insolvența)

Articolul 4 - Disponibilitatea cadrelor de restructurare preventivă

(1) Statele membre se asigură, atunci când există o probabilitate de insolvență, că debitorii au acces la un cadru de restructurare preventivă care le oferă posibilitatea de a se restructura,

în vederea prevenirii insolvenței și a asigurării viabilității lor, fără a aduce atingere altor soluții pentru evitarea insolvenței, protejând astfel locurile de muncă și menținând activitatea economică.

(2) Cadru de restructurare preventivă prevăzut în temeiul prezentei directive poate să constea în una sau mai multe proceduri, măsuri sau dispoziții, dintre care unele pot avea loc pe cale extrajudiciară, fără a aduce atingere niciunui alt cadru de restructurare prevăzut de dreptul intern.

(3) Statele membre se asigură că un astfel de cadru de restructurare oferă într-un mod coerent debitorilor și părților afectate drepturile și garanțiile prevăzute în prezentul titlu.

(4) Statele membre pot introduce dispoziții prin care implicarea autorităților judiciare sau administrative în cadre de restructurare preventivă să fie limitată la cazurile în care această implicare este necesară și proporțională, asigurând în același timp protejarea drepturilor tuturor părților afectate și părților interesate relevante.

(5) Cadrele de restructurare preventivă prevăzute în temeiul prezentei directive sunt disponibile la cererea debitorilor.

(6) Statele membre pot prevedea totodată ca, la cererea creditorilor și a reprezentanților lucrătorilor, cadrele de restructurare preventivă prevăzute în prezenta directivă să fie puse la dispoziție, cu condiția obținerii acordului debitorului. Statele membre pot limita cerința privind obținerea acordului debitorului la cazurile în care debitorii sunt IMM-uri.

Articolul 5 - Facilitarea negocierilor privind planurile de restructurare preventivă

(1) Statele membre se asigură că debitorii care recurg la proceduri de restructurare preventivă își păstrează total, sau cel puțin parțial, controlul asupra activelor lor și asupra activității lor curente.

(2) Acolo unde este necesar, numirea de către o autoritate judiciară sau administrativă a unui practician în domeniul restructurării este decisă de la caz la caz, cu excepția anumitor circumstanțe în care statele membre pot prevedea numirea obligatorie a unui astfel de practician în fiecare caz.

(3) Statele membre prevăd numirea unui practician în domeniul restructurării pentru a acorda debitorului și creditorilor asistență în negocierea și elaborarea planului cel puțin în următoarele cazuri:

(a) atunci când o suspendare generală a execuțiilor silite individuale, în conformitate cu articolul 6 alineatul

(3), este acordată de către o autoritate judiciară sau administrativă, iar autoritatea judiciară sau administrativă decide că un astfel de practician este necesar pentru protejarea interesului părților;

(b) atunci când planul de restructurare trebuie să fie confirmat de o autoritate judiciară sau administrativă prin impunerea unui plan de restructurare în pofida disidenței creditorilor din mai multe clase, în conformitate cu articolul 11; sau

c) atunci când numirea respectivă este solicitată de debitor



sau de o majoritate a creditorilor, cu condiția ca, în acest ultim caz, costul practicianului să fie suportat de creditori.

Articol 6 Suspendarea executărilor silite individuale

(1) Statele membre se asigură că debitorii pot beneficia de suspendarea executărilor silite individuale pentru a sprijini negocierile asupra unui plan de restructurare dintr-un cadru de restructurare preventivă.

Statele membre pot să prevadă că autoritățile judiciare sau administrative pot refuza să acorde suspendarea executărilor silite individuale în cazul în care o astfel de suspendare nu este necesară sau nu ar îndeplini obiectivul menționat la primul paragraf.

(4) Statele membre pot exclude anumite creanțe sau categorii de creanțe din domeniul de aplicare al suspendării executărilor silite individuale în circumstanțe bine definite, atunci când excluderea este justificată în mod corespunzător și în cazul în care:

(a) executarea silită nu este de natură să pună în pericol restructurarea întreprinderii; sau

(b) suspendarea ar prejudicia în mod abuziv creditorii respectivelor creanțe.

(5) Alineatul (2) nu se aplică creanțelor lucrătorilor.

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot aplica alineatul (2) creanțelor lucrătorilor dacă și în măsura în care statele membre se asigură că plata acestor creanțe este garantată în cadrele de restructurare preventivă la un nivel de protecție similar.

(6) Durata inițială a unei suspendări a executărilor silite individuale este limitată la maximum patru luni.

(7) În pofida alineatului (6), statele membre pot să permită autorităților judiciare sau administrative să

prelungescă durata unei suspendări a executărilor silite individuale sau să dispună o nouă suspendare a acestora, la cererea debitorului, a unui creditor sau, acolo unde este cazul, a unui practician în domeniul restructurării. Această prelungire sau această nouă suspendare a executărilor silite individuale este acordată numai dacă există circumstanțe bine definite care demonstrează că această prelungire sau această nouă suspendare este justificată în mod corespunzător, cum ar fi:

(a) s-au înregistrat progrese relevante în negocierile asupra planului de restructurare;

(b) prin continuarea suspendării executărilor silite individuale nu se prejudiciază în mod abuziv drepturile sau interesele niciuneia dintre părțile afectate; sau

(c) procedurile de insolvență care s-ar putea solda cu lichidarea debitorului în temeiul dreptului intern nu au fost încă deschise în ceea ce privește debitorul.

(8) Durata totală a suspendării executărilor silite individuale, cu tot cu prelungiri și reînnoiri, nu depășește douăsprezece luni.

În cazul în care statele membre au ales să pună în aplicare prezenta directivă prin intermediul uneia sau mai multor proceduri sau măsuri care nu îndeplinesc condițiile notificării în temeiul anexei A la Regulamentul (UE) 2015/848, durata totală a suspendării în temeiul acestor proceduri este limitată la cel mult patru luni dacă centrul intereselor principale ale debitorului a fost transferat din alt stat membru în perioada de trei luni anterioară depunerii unei cereri de deschidere a procedurilor de restructurare preventivă.

Articolul 8

(1) Statele membre prevăd ca planurile de restructurare prezentate spre adoptare în conformitate cu articolul 9, sau spre confirmare de către o autoritate judiciară sau administrativă în conformitate cu articolul 10, să conțină cel puțin următoarele informații:

(a) identitatea debitorului;

(b) activele și pasivele debitorului în momentul prezentării planului de restructurare, inclusiv valoarea activelor, o descriere a situației economice a debitorului și a poziției lucrătorilor, precum și o descriere a cauzelor și amplitudinii dificultăților debitorului;

(c) părțile afectate, fie numite individual, fie descrise pe categorii de datorie în conformitate cu dreptul intern, precum și creanțele sau interesele acestora care sunt acoperite de planul de restructurare;

(d) acolo unde este cazul, clasele în care au fost grupate părțile afectate în scopul adoptării planului de restructurare și valorile respective ale creanțelor și intereselor din fiecare clasă;

(e) acolo unde este cazul, părțile, fie numite individual, fie descrise pe categorii de datorie în conformitate cu dreptul intern, care nu sunt afectate de planul de restructurare, împreună cu o descriere a motivelor pentru care se propune ca acestea să nu fie afectate;

(f) acolo unde este cazul, identitatea practicianului în domeniul restructurării;

(g) clauzele planului de restructurare, care cuprind, în special:

(i) eventualele măsuri de restructurare propuse, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (1) punctul 1;

(ii) dacă este cazul, durata propusă a eventualelor măsuri de restructurare propuse;

(iii) modalitățile de informare și consultare a reprezentanților lucrătorilor în conformitate cu dreptul Uniunii și



dreptul național;

(iv) dacă este cazul, consecințele generale asupra ocupării forței de muncă, cum ar fi concedierile, acordurile de șomaj parțial sau alte consecințe similare;

(v) fluxurile financiare estimate ale debitorului, dacă sunt prevăzute în dreptul intern; și

(vi) orice finanțare nouă prevăzută ca parte a planului de restructurare și motivele pentru care este necesară pentru punerea în aplicare a acestui plan;

(h) expunere de motive care explică de ce planul de restructurare are perspective rezonabile de a preveni insolvența debitorului și de a asigura viabilitatea afacerii, inclusiv condițiile prealabile necesare pentru reușita planului. Statele membre pot impune ca expunerea de motive să fie realizată sau validată fie de un expert extern, fie de practicianul în domeniul restructurării în cazul în care a fost numit un astfel de practician.

(2) Statele membre pun la dispoziție online o listă de verificare cuprinzătoare pentru planurile de restructurare, adaptată la nevoile IMM-urilor. Lista de verificare include orientări practice privind modul în care trebuie să fie elaborat planul de restructurare în temeiul dreptului intern. Lista de verificare se pune la dispoziție în limba sau limbile oficiale ale statului

membru. Statele membre au în vedere punerea la dispoziție a listei de verificare în cel puțin încă o limbă, mai ales într-o limbă utilizată în afacerile internaționale.

Articolul 10 **Confirmarea planurilor de restructurare**

(1) Statele membre se asigură că cel puțin următoarele planuri de restructurare sunt obligatorii pentru părți numai dacă sunt confirmate de o autoritate judiciară sau administrativă: (a) planurile de restructurare care afectează creanțele sau interesele părților afectate disidente; (b) planurile de restructurare care prevăd finanțare nouă; (c) planurile de restructurare care implică pierderea a peste 25 % din forța de muncă, dacă o astfel de pierdere este permisă în temeiul dreptului intern.

Articolul 13 Lucrătorii

(1) Statele membre se asigură că drepturile individuale și colective ale lucrătorilor, în temeiul dreptului Uniunii și al dreptului intern în domeniul muncii, cum ar fi următoarele, nu sunt afectate de cadrul de restructurare preventivă: (a) dreptul la negocieri și la acțiuni sindicale colective; și (b) dreptul la informare și la consultare în conformitate cu Directiva 2002/14/CE și cu Directiva 2009/38/CE, în special: (i) informarea reprezentanților lucrătorilor cu privire la evoluția recentă și la cea preconizată a activităților și a

situației economice ale întreprinderii sau ale unității, permițându-le să comunice debitorului preocupările în legătură cu situația întreprinderii și cu necesitatea de a se avea în vedere mecanisme de restructurare;

(ii) informarea reprezentanților lucrătorilor cu privire la orice procedură de restructurare preventivă care ar putea avea un impact asupra ocupării forței de muncă, cum ar fi asupra capacității lucrătorilor de a-și recupera salariile și orice plăți viitoare, inclusiv pensiile ocupaționale;

Articolul 22 **Termenul de decădere**

(1) Statele membre se asigură că, atunci când un întreprinzător insolvent obține remiterea de datorie în conformitate cu prezenta directivă, orice decădere din dreptul de a demara sau de a exercita o activitate comercială, economică, meșteșugărească sau profesională exclusiv pe motivul că întreprinzătorul este insolvent încetează să producă efecte cel mai târziu la sfârșitul perioadei premergătoare remiterii de datorie.

(2) Statele membre se asigură că, după expirarea perioadei premergătoare remiterii de datorie, decăderile menționate la alineatul (1) din prezentul articol încetează să producă efecte fără a fi nevoie să se solicite unei autorități judiciare sau administrative să deschidă o procedură suplimentară față de cele menționate la articolul 21 alineatul (1).

**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**